



Met Graumans

# **Parkeren Poort van Hoorn**

## **Analyse en advies**

21 juli 2020



# Inhoud

1. Doel en context .....	5
2. Variabelen.....	6
3. Uitgangspunten parkeervraag .....	7
4. Financiële uitgangspunten .....	10
5. Faciliteren parkeervraag en optimalisatie .....	12
6. Treinreizigers.....	17
7. Dijklanderziekenhuis .....	19
8. Werknemers, ondernemers en uitwijkgedrag.....	21
9. Fasering.....	23
10. Conclusies en adviezen .....	24



# 1. Doel en context

Voor het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn wordt een gebieds- en parkeerexploitatie opgesteld. Voor de parkeeroplossing zijn diverse beleidskeuzes mogelijk die effect hebben op het benodigde parkeeraanbod voor de verschillende doelgroepen, het financiële resultaat (parkeerexploitatie en investeringen), de benodigde ruimte en de kwaliteit van de openbare ruimte. De effecten van diverse varianten zijn in beeld gebracht en beoordeeld. De resultaten zijn opgenomen in de tussenrapportage 'Beoordelen varianten parkeren Poort van Hoorn' (9 april 2020).

De analyse is uitgevoerd binnen de volgende context:

1. Het raadsbesluit van 25 februari 2020 betreffende de opdracht aan het college om het parkeren nader uit te werken en te optimaliseren (bijlage 1). Met dit raadsbesluit is de parkeeropgave voor de Poort van Hoorn in ieder geval verlaagd van 1.250 naar 1.050 parkeerplaatsen ten gevolge van het uitgangspunt dat de grote supermarkt wordt uitgeplaatst. Tevens is daarbij aangegeven dat er in de praktijk meerdere factoren zijn die invloed hebben op het aantal benodigde parkeerplaatsen en daarmee ook de financiële en kwalitatieve consequenties.
2. Het Raadsbesluit van 24 september 2019 over de uitgangspunten Poort van Hoorn (bijlage 2).
3. Het onderzoek in opdracht van het Dijklander Ziekenhuis en de gemeente Hoorn naar de mogelijkheden om gebruik te maken van elkaars (toekomstige) parkeervoorzieningen (benutten).

4. De visie van NS-stations om een eigen bovengrondse openbaar toegankelijke parkeervoorziening (400-450 pp) aan de noordzijde van het station te realiseren voor de treinreizigers.

Een overschot aan nieuwe gebouwde parkeerplaatsen moet worden vermeden omdat dit negatieve financiële consequenties heeft. Een tekort is uiteraard ook niet gewenst omdat dit negatief kan uitpakken voor het economisch functioneren. Daarom zijn flexibiliteit en schaalbaarheid belangrijk: extra parkeerplaatsen kunnen aanleggen als dat nodig blijkt te zijn of parkeerplaatsen kunnen vervangen door andere functies als de parkeervraag in de loop van de jaren zou blijken af te nemen.

In deze rapportage zijn de resultaten van de analyse samengevat en is een advies opgesteld voor het parkeerbeleid Poort van Hoorn. Het parkeerbeleid Poort van Hoorn heeft een directe relatie met het parkeerbeleid voor de binnenstad. Op dit moment worden de parkeerplaatsen op het Transferium en het Pelmolendpad namelijk ook gebruikt door binnenstadbezoekers.

## 2. Variabelen

Er zijn nogal wat variabelen die invloed hebben op de keuze voor de parkeeroplossing (aantal benodigde parkeerplaatsen) en het financiële resultaat:

- de wijze waarop rekening wordt gehouden met verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld wel of geen werknemers/ondernemers in de nieuwe parkeergarage, wel of niet rekening houden met het gebruik van de nieuwe parkeergarage door ziekenhuisbezoekers;
- het programma dat ontwikkeld wordt in het project Poort van Hoorn;
- de wijze waarop de piek in de parkeervraag (bijvoorbeeld op zaterdag) wordt opgevangen, bijvoorbeeld door het benutten van reeds aanwezige parkeercapaciteit;
- het aanleggen van exclusieve parkeerplaatsen bij de nieuwe woningen of deze parkeerplaatsen onderbrengen in openbare uitwisselbare parkeervoorzieningen (parkeergarage);
- het autobezit van de bewoners van de nieuwe woningen;
- het toekomstige aantal treinreizigers;
- de ontwikkeling van de toeristische markt en het aantal binnenstadbezoekers;
- ondergrondse of bovengrondse nieuwe parkeervoorzieningen;
- efficiënter parkeren (zelfrijdend parkeren);
- de parkeertarieven (parkeerexploitatie);
- het parkeergedrag: een nieuwe parkeersituatie met andere parkeertarieven kan leiden tot een ander parkeergedrag. Als bijvoorbeeld de parkeertarieven worden verhoogd, kan dit een verschuiving van de parkeervraag veroorzaken richting binnenstad. Een grotere loopafstand wordt dan namelijk minder financieel beloond dan dat thans het geval is.

Alle variabelen hebben nog een onzekerheidsmarge voor de toekomst en daardoor is het benodigde aantal parkeerplaatsen nu niet te definiëren in één getal maar eerder in een bandbreedte: wat in ieder geval benodigd is (de ondergrens) en de uitbreidingen waar we rekening mee houden (de bovengrens).

### 3. Uitgangspunten voor de parkeervraag

#### Vervallen parkeerplaatsen

Voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn vervallen de volgende aantallen parkeerplaatsen:

Vervallen parkeerplaatsen Poort van Hoorn	
Noorderveemarkt, stationsomgeving	190
Transferium (station noord)	622
Pelmolenpad	584
<b>Totaal</b>	<b>1.396</b>

Voor de fasering is het ook van belang om te beoordelen wat de effecten zijn als delen van de binnenstad parkeervrij zouden worden gemaakt. Opties zijn: Veemarkt (80 parkeerplaatsen) en Vale Hen (- 163 parkeerplaatsen). Voor de analyse is ervan uitgegaan dat deze parkeerplaatsen nog beschikbaar zijn. In de conclusies en het advies wordt wel aangegeven wat de gevolgen kunnen zijn als deze locaties ook parkeervrij worden gemaakt.

Daarbij speelt tevens een rol dat het Stadsstrand wordt ontwikkeld. Het Stadsstrand wordt voorzien van enkele honderden parkeerplaatsen.

#### Huidig gebruik van de vervallen parkeerplaatsen

In mei en september 2019 is een parkeeronderzoek uitgevoerd op de locaties waar de parkeerplaatsen gaan vervallen.

Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in de maximale bezetting van deze parkeervoorzieningen en de mate van gebruik door de verschillende doelgroepen. Omdat december de drukste maand is, zijn de waargenomen aantallen voor de bezoekers van de binnenstad opgehoogd.

Doelgroep	Gebruik Transferium			
	Werkdag middag Bezetting inclusief zoekverkeer en rijdend verkeer		Zaterdagmiddag	
	Onderzoek 2019	Afgerond + decemberverhoging	Onderzoek 2019	Afgerond + decemberverhoging
Bewoners	0	0	4	5
Bezoekers binnenstad (kort/middellang)	17	20	18	20
Bezoekers binnenstad, toeristen, horeca, combi, overig (lang)	141	165	323	360
Bezoekers ziekenhuis	57	60	27	30
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	70	70	31	30
Werknemers ziekenhuis	100	100	4	5
Kiss & Ride	6	5	6	5
Treinreizigers	260	275	35	40
<b>Totaal</b>	<b>651</b>	<b>695</b>	<b>448</b>	<b>495</b>

Op werkdagmiddag is de parkeervraag groter dan de capaciteit (622). Dit komt door: aankomend en vertrekkend verkeer, zoekverkeer, parkeerders die kortstondig buiten de parkeervakken staan en de ophoging naar de decembermaand.

Gebruik Pelmolenpad				
Doelgroep	Werkdag middag		Zaterdagmiddag	
	Onderzoek 2019	Afgerond + decemberverhoging	Onderzoek 2019	Afgerond + decemberverhoging
Bewoners	0	0	0	0
Bezoekers binnenstad (kort/middellang)	6	5	6	5
Bezoekers binnenstad, toeristen, horeca, combi, overig (lang)	60	75	243	275
Bezoekers ziekenhuis	0	0	0	0
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	124	125	65	65
Werknemers ziekenhuis	0	0	0	0
Kiss & Ride	0	0	0	0
Treinreizigers	8	10	0	0
<b>Totaal</b>	<b>198</b>	<b>215</b>	<b>314</b>	<b>345</b>

Gebruik Noorder Veemarkt				
Doelgroep	Werkdag middag De bezetting is een schatting op basis van de gegevens van zaterdag		Zaterdagmiddag	
	Onderzoek 2019	Afgerond + decemberverhoging	Onderzoek 2019	Afgerond + decemberverhoging
Bewoners	0	0	0	0
Bezoekers binnenstad (kort/middellang)	5	5	12	15
Bezoekers binnenstad, toeristen, horeca, combi, overig (lang)	20	25	54	65
Bezoekers ziekenhuis	0	0	0	0
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	0	0	0	0
Werknemers ziekenhuis	0	0	0	0
Kiss & Ride	0	0	0	0
Treinreizigers	10	10	2	5
<b>Totaal</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>68</b>	<b>85</b>

### Programma Poort van Hoorn

Voor de analyse is uitgegaan van het volgende (voorlopige) programma voor de Poort van Hoorn:

#### Station-zuid

- o 100 woningen;
- o Hotel 5.000 m<sup>2</sup>, 100 kamers.

#### Station-noord

- o 120 dure woningen;
- o 300 woningen, middelduur/goedkoop;
- o Huis van de Stad, stadhuis 8.000 m<sup>2</sup>;
- o Huis van de Stad, bibliotheek 2.000 m<sup>2</sup>;
- o Maatschappelijke functies 5.000 m<sup>2</sup>.

### Pelmolenpad

- o 170 woningen, goedkoop/sociaal;
- o 375 woningen middelduur.

### Parkeervraag doelgroepen

De volgende doelgroepen zijn onderscheiden

- o bewoners van de nieuwe woningen;
- o bezoekers van de nieuwe woningen;
- o bezoekers van de nieuwe functies;
- o bezoekers binnenstad (kort/middellang);
- o bezoekers binnenstad, toeristen, horeca (lang);
- o bezoekers ziekenhuis;
- o werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving;
- o werknemers ziekenhuis;

- o werknemers nieuwe functies;
- o treinreizigers.

Voor de toekomstige parkeervraag zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- o bewoners van de nieuwe woningen in de Poort van Hoorn kunnen geen gebruikmaken van parkeervergunningen voor bewoners voor het parkeren op straat.
- o bezoekers van nieuwe woningen: 0,15 parkeerplaats per woning op drukste moment;
- o toename binnenstadbezoekers: 2,5 % (t.g.v. bevolkingstoename van 72.500 naar 92.500);
- o toename toeristisch bezoek: 10%;
- o werknemers en bezoekers van nieuwe functies: volgens kengetallen. Deze werknemers zijn buiten de parkeervraag van de nieuwe parkeergarage gehouden;
- o treinreizigers: op werkdagen 300 met een mogelijke toename tot 400-450. Voor de zaterdag is uitgegaan van 40 treinreizigers op het drukste moment (hier zijn geen cijfers van bekend);
- o de bezetting van de te vervallen parkeerplaatsen volgens de voorgaande tabellen;
- o voor de bewoners van de nieuwe woningen zijn verschillende oplossingen mogelijk: een eigen exclusieve parkeerplaats per woning, een parkeerrecht in een openbare parkeergarage of de mogelijkheid om een parkeerplaats te huren in een openbare parkeergarage;
- o de kortparkeerdere die in de onderzoeken zijn waargenomen op het Transferium, het Pelmolendpad, de Noorderveemarkt en de stationsomgeving zijn niet toebedeeld aan

de nieuwe parkeergarage maar aan de L. Meliszweg. Door de verhoging van de tarieven en het omzetten van parkeerterreinen in parkeren in een gebouwde voorziening, is de kans groot dat deze doelgroep een bestemming gaat zoeken dicht bij de binnenstad;

- o voor de toekomstige benodigde parkeercapaciteit is een reservecapaciteit van 5% voor de piekmoment op werkdagen en zaterdag ingecalculeerd;
- o Kiss & Ride is niet opgenomen in de parkeervraag van de nieuwe gebouwde voorzieningen (parkeergarage). Er is uiteraard wel een aantal parkeerplaatsen, buiten de parkeergarage, nodig voor Kiss & Ride en voor taxi's.

## 4. Financiële uitgangspunten

### Tarieven

Voor de financiële analyse zijn de volgende tarieven voor de nieuwe parkeergarage gehanteerd:

Uitgangspunten tarieven nieuwe parkeervoorzieningen Poort van Hoorn	
Bezoekers	€ 1,50/uur € 7,50/dag
Treinreizigers	€ 3,50/dag
Werknemers/ondernemers (beperkt aantal)	€ 75,-/maand
Bewoners zonder eigen parkeerplaats	€ 900,-/jaar

De parkeertarieven voor de gebouwde parkeervoorzieningen zijn inclusief btw. Op de bestaande parkeerterreinen wordt geen btw geheven. In de huidige situatie valt het parkeren op de terreinen onder het fiscale regime. Het betalen voor parkeren is het voldoen van de gemeentelijke belasting.

Het gehanteerde bezoekerstarief ligt hoger dan in de huidige situatie. Deze verhoging is gebaseerd op het aanbieden van hoogwaardige gebouwde voorzieningen. De tarieven zijn vergelijkbaar met de parkeergarages Schouwborg en 't Jeudje en liggen (iets) lager dan in parkeergarages in Alkmaar, Zaandam en Purmerend. Een verhoging van de tarieven is tevens nodig om de exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten te dekken. Tevens is de verhoging nodig om ervoor te zorgen dat de nieuwe parkeergarage(s) niet massaal wordt gebruikt door werknemers/ondernemers. In dat geval blijft er onvoldoende ruimte over voor de overige doelgroepen. Het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen voor werknemers/ondernemers in een nieuwe gebouwde parkeergarage wordt ontraden. Dit leidt tot forse negatieve effecten voor de parkeerexploitatie.

### Financiële bijdrage ontwikkelaars

Voor de nieuwe functies is ervan uitgegaan dat de bezoekers van deze functies (wonen, werken, voorzieningen) gebruik maken van de nieuwe openbare parkeergarage. De traditionele parkeereis voor ontwikkelaars bestaat uit het aanleggen van parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zouden dan niet uitwisselbaar zijn en uitsluitend exclusief beschikbaar voor de bijbehorende functies. Dat is voor een multifunctionele omgeving met hoge dichtheden geen praktische en vaak ook een onhaalbare oplossing. Daarom is ervan uitgegaan dat de ontwikkelaar voor de bezoekersparkeerplaatsen een financiële bijdrage levert voor de aanleg van de openbare parkeerplaatsen in de parkeergarage.

De financiële bijdrage wordt gebaseerd op het aantal parkeerplaatsen dat de functie bijdraagt aan de piekvraag maal een eenheidsbedrag (bijvoorbeeld € 21.000), plus de jaarlijkse onderhouds- en exploitatiekosten minus de te verwachten opbrengsten van de eindgebruikers (in een periode van 40 jaar).

Als bewoners een parkeerplaats in een openbare parkeergarage gebruiken (parkeerrecht zit in woningprijs) is de financiële bijdrage van de ontwikkelaar als volgt verondersteld: het aantal parkeerplaatsen dat bijdraagt aan de piekvraag (in de regel 50% van het aantal woningen) maal een eenheidsbedrag (bijvoorbeeld € 21.000,-) plus de helft van de jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten. Dit bedrag komt in de plaats van de investering die ontwikkelaar had moeten doen in de exclusieve parkeerplaatsen volgens de gemeentelijke parkeereis.

Als de bewoners zelf kunnen kiezen of ze gebruikmaken van de openbare parkeergarage (parkeerrecht zit niet in woningprijs) door het afnemen van een parkeerabonnement wordt de financiële bijdrage van de ontwikkelaar beperkt tot de onderhouds- en exploitatiekosten. Alle veronderstelde bijdragen zijn omgerekend naar een Netto Contante Waarde (40 jaar). In dit geval zijn de kosten voor het parkeren voor de ontwikkelaar dus beperkt. De gebruiker betaalt de jaarlijkse kosten of heeft geen kosten als er geen gebruik wordt gemaakt van een parkeerplaats. Deze keuzemogelijkheid sluit aan bij de het stimuleren van het beperken van het autobezit op dit ov-knooppunt.

In het volgende rekenvoorbeeld blijkt dat bij dubbelgebruik en bij keuzevrijheid voor het gebruik (en betalen) van een parkeerplaats het aantal benodigde nieuwe parkeerplaatsen afneemt. Dit biedt ruimtelijke voordelen, maar uiteraard ook financiële voordelen (minder investeringen en onderhoud). Deze financiële voordelen kunnen ten gunste komen van één of meerder partijen (de ontwikkelaar, de gemeente en de eindgebruiker).

**Rekenvoorbeeld financiële bijdrage ontwikkelaars:**

1. 470 nieuwe woningen met een traditionele aanpak:
  - De ontwikkelaar realiseert 470 parkeerplaatsen exclusief bij de woningen tegen een investeringsbedrag van € 21.000 per parkeerplaats. De totale investeringskosten bedragen € 9.870.000.
  - De ontwikkelaar brengt € 15.000,- per woning in rekening in de verkoopprijs van de woningen.
  - De onderhoudskosten komen voor rekening van de eigenaar van de parkeervoorziening (VVE).
2. Voor 470 nieuwe woningen worden geen exclusieve parkeerplaatsen aangelegd. De bewoners gaan gebruikmaken van de nieuwe parkeergarage. Bij een autobezit van 1 auto/woning zijn hiervoor 235 extra parkeerplaatsen nodig.
  - De ontwikkelaar draagt voor de realisatie van de parkeergarage € 15.000 per woning bij.
  - De ontwikkelaar brengt € 12.000 per woning in rekening in de verkoopprijs van de woningen.
  - De bewoners van de nieuwe woningen krijgen de beschikking over een parkeerabonnement waarvoor geen extra kosten of een beperkte vergoeding (bijvoorbeeld € 250,-/jaar) verschuldigd is.
  - Het onderhoud van de parkeerplaatsen wordt uitgevoerd voor rekening van de eigenaar van de parkeervoorziening (gemeente).
3. Voor 470 nieuwe woningen worden geen exclusieve parkeerplaatsen aangelegd. De bewoners gaan gebruikmaken van de nieuwe parkeergarage en kunnen zelf kiezen of ze een parkeerabonnement afnemen (per jaar). Deze aanpak voor een specifieke doelgroep levert een parkeervraag op van 0,5 parkeerplaats per woning. Hiervoor zijn 115 extra parkeerplaatsen nodig.
  - De ontwikkelaar draagt € 2,3 miljoen bij voor de realisatie van de parkeergarage (€ 5.000/woning).
  - De ontwikkelaar brengt € 4.500 per woning in rekening in de verkoopprijs van de woningen.
  - Een bewoner kan een parkeerabonnement (jaarlijks) afnemen voor een bedrag van bijvoorbeeld € 500-750,-/jaar. De bewoners van de nieuwe woningen kunnen niet beschikken over een parkeervergunning voor het parkeren op straat.
  - Het onderhoud van de parkeerplaatsen wordt uitgevoerd voor rekening van de eigenaar van de parkeervoorziening (gemeente).

## 5. Faciliteren parkeervraag en optimalisatie

### Raadsbesluit 25 februari 2020

Volgens het raadsbesluit van 25 februari 2020, wordt uitgegaan van 1.050 openbare parkeerplaatsen in de Poort van Hoorn. In de volgende tabel is weergegeven op welke wijze deze kunnen worden benut door de

verschillende doelgroepen. Daarbij is het uitgangspunt gehanteerd dat alle nieuwe woningen beschikken over eigen exclusieve parkeerplaatsen.

<b>Gebruik openbare parkeergarage Poort van Hoorn (piekvraag middag), bewoners van nieuwe woningen hebben een eigen exclusieve parkeerplaats buiten de openbare parkeergarage (gemiddeld één parkeerplaats per woning)</b>		
<b>Gebruik door</b>	<b>Werkdag</b>	<b>Zaterdag</b>
Bezoekers binnenstad, kort	0	0
Bezoekers binnenstad lang	221	620
Groei winkelbezoek, toerisme	44	62
Treinreizigers	450	45
Bezoekers ziekenhuis	60	30
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	49	24
Werknemers ziekenhuis	25	0
Bewoners nieuwe woningen	0	0
Bezoekers nieuwe woningen	16	24
Bezoekers hotel, Huis van de Stad, maatschappelijke functies	82	62
Werknemers nieuwe functies	0	0
Reservecapaciteit	50	46
<b>Totaal</b>	<b>997</b>	<b>913</b>

Uit deze tabel valt af te leiden dat het realiseren van 1.050 parkeerplaatsen, bij exclusief parkeren voor bewoners, aan de ruime kant is. Er is een overcapaciteit (inclusief de reservecapaciteit) van ongeveer 100 parkeerplaatsen. Waarschijnlijk is de overcapaciteit nog groter omdat:

- er uitgegaan is van 450 treinreizigers die in de parkeergarage parkeren. Dat aantal zal voorlopig niet behaald worden. Voorlopig zijn dit er 300 tot maximaal 350;
- er mogelijk een verschuiving plaatsvindt van de binnenstadbezoekers naar locaties dichterbij de binnenstad.

In de ochtenduren is de bezetting van de parkeergarage lager dan in de tabel is aangegeven. In de ochtenduren is extra benutting mogelijk door bijvoorbeeld

parttime-medewerkers van het Dijklanderziekenhuis.

In de veronderstelde bezetting is een beperkt aantal werknemers/ondernemers opgenomen. Dit aantal is kleiner dan nu het geval is (op Transferium en Pelmolenpad: werknemersvergunning of dagkaart). Dat is een bewuste (financiële) keuze. Dat betekent wel dat er op werkdagen nog ongeveer 225 werknemers/ondernemers een parkeerplaats elders gaan zoeken. Hierin zitten ongeveer 75 werknemers van het ziekenhuis. Tevens staat er een onbekend aantal werknemers geparkeerd in het gebied ten noorden van de provinciale weg. Voor een klein gedeelte mag een toename van het fietsgebruik worden verondersteld. De overige werknemers kunnen een plek vinden op bijvoorbeeld de

volgende locaties: het westelijk deel van de L. Melisweg, de toekomstige parkeerplaatsen bij het Stadsstrand, de Blauwe Berg, de carpoolplaats (uitgebreid tot P+R in combinatie met de fiets en/af aanvullend vervoer) en op het Hof van Hoorn. Voor het Hof van Hoorn is overeenstemming nodig met de eigenaar over de exacte locatie(s), aantallen en (financiële) voorwaarden. Voor de locatie Hof van Hoorn is het tevens nodig om een directe loopverbinding te realiseren over de provinciale weg naar het Dijklanderziekenhuis en het Podium. Voor deze werknemers wordt geadviseerd om te gaan werken met werknemersvergunningen of parkeerabonnementen voor deze locaties.

Voor werknemers is de ABC-locatie ook een optie. Als daar echter een gebouwde voorziening voor nodig is, is dat echter uit financiële overwegingen evenmin efficiënt.

De parkeerbehoefte van de werknemers van de nieuwe functies bedraagt ongeveer 185 parkeerplaatsen. Deze kunnen worden gerealiseerd als exclusieve parkeerplaats bij de functies. Dat is dan een opgave voor de ontwikkelaar. Een tweede optie is om deze werknemers eveneens gebruik te laten maken van de hiervoor genoemde locaties. In dat geval is een financiële bijdrage van de ontwikkelaar noodzakelijk van bijvoorbeeld € 5.000,- per parkeerplaats. Deze middelen kunnen onder andere worden ingezet voor de parkeerregulering die mogelijk nodig is rond het Hof van Hoorn (zie hoofdstuk 1).

**Voor een nadere toelichting op het parkeren voor werknemers/ondernemers wordt verwezen naar hoofdstuk 8.**

In de volgende tabel is het financiële resultaat voor het parkeren (aanleggen, in stand houden, opbrengsten) opgenomen. Daarbij is geen rekening gehouden met een eventuele lagere bezetting door treinreizigers en binnenstadbezoekers.

<b>Financiële resultaat (Netto Contante Waarde, 40 jaar) openbare parkeergarage, nieuwe woningen hebben een eigen exclusieve parkeerplaats buiten de openbare parkeergarage (€ miljoen)</b>	
Exploitatie	+ 21,6
Extra opbrengsten bestaande locaties	+ 1,4
Bijdrage ontwikkelaars	+ 0,2
Aanlegkosten	- 25,6
<b>Totaal</b>	<b>- 2,4</b>

### **Kan het efficiënter?**

Een efficiënte aanpak en fasering is als volgt mogelijk:

#### *Fase 1*

1. Uitgaan van een groeimodel: in eerste instantie niet te veel bouwen en uitbreidingen mogelijk maken voor het geval dat de parkeerbehoefte toeneemt. In de eerste fase wordt dan rekening gehouden met 300 treinreizigers en nog geen groei van het aantal binnenstadbezoekers. Als de eerste fase in gebruik is, wordt ook duidelijk hoe het nieuwe parkeergedrag van de binnenstadbezoekers daadwerkelijk uitpakt (het aantal gebruikers van de nieuwe parkeergarage).
2. Een gedeelte van de parkeerbehoefte van de bewoners van de nieuwe woningen wordt niet gerealiseerd in exclusieve parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte wordt ondergebracht in de nieuwe openbare parkeergarage(s) en voor deze woningen wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 0,5 parkeerplaats per woning in de avond en nacht. Overdag is de parkeerbehoefte lager. Dit vergt een afstemming op de woningmarkt met als doelgroepen: starters, huishoudens met een laag inkomen, jongeren en gezinnen die er bewust voor kiezen geen auto te bezitten. Voor deze doelgroepen is er wel een aanbod van deelauto's. De bewoners maken jaarlijks de keuze of zij een parkeerabonnement afnemen en betalen

daar jaarlijks voor. Voor de ontwikkelaar treedt een financieel voordeel op omdat de parkeerkosten per woning dalen van ongeveer € 21.000 naar ongeveer € 7.500 per parkeerplaats.

De ontwikkelaar levert dit bedrag als financiële bijdrage voor de ontwikkeling van de parkeergarage. In de volgende tabel is het benodigde parkeeraanbod opgenomen voor fase 1.

<b>Gebruik openbare parkeergarage Poort van Hoorn (piekvraag middag), fase 1, een gedeelte van de bewoners van nieuwe woningen maakt naar keuze gebruik van de openbare parkeergarage</b>		
<b>Gebruik door</b>	<b>Werkdag</b>	<b>Zaterdag</b>
Bezoekers binnenstad, kort	0	0
Bezoekers binnenstad lang (90%)	200	560
Groei winkelbezoek, toerisme	0	0
Treinreizigers	300	45
Bezoekers ziekenhuis	60	30
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	49	24
Werknemers ziekenhuis	25	0
Bewoners (470) nieuwe woningen	118	118
Bezoekers nieuwe woningen	16	24
Bezoekers hotel, Huis van de Stad, maatschappelijke functies	82	62
Werknemers nieuwe functies	0	0
Deelauto's	18	18
Reservecapaciteit (5%)	57	44
<b>Totaal</b>	<b>925</b>	<b>925</b>

#### *Fase 2*

In fase 2 groeit het aantal treinreizigers tot 450 en neemt het bezoek aan de binnenstad toe (winkelen en toerisme).

We houden dan ook rekening met de benutting van de beschikbare capaciteit op de L. Meliszweg (alle dagen van de week) en de parkeergarage Schouwborg (op werkdagen). Voor fase 2 ziet de parkeerbehoefte er als volgt uit:

<b>Gebruik openbare parkeergarage Poort van Hoorn (piekvraag middag), fase 2, meer treinreizigers en binnenstadbezoekers, een gedeelte van de bewoners van nieuwe woningen (470) maakt naar keuze gebruik van de openbare parkeergarage, een aantal bezoekers van de binnenstad maakt gebruik van de L. Meliszweg en de parkeergarage Schouwborg</b>		
<b>Gebruik door</b>	<b>Werkdag</b>	<b>Zaterdag</b>
Bezoekers binnenstad, kort	0	0
Bezoekers binnenstad lang (90%)	106	545
Groei winkelbezoek, toerisme	44	62
Treinreizigers	450	45
Bezoekers ziekenhuis	60	30
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	49	24
Werknemers ziekenhuis	25	0
Bewoners (470) nieuwe woningen	118	118
Bezoekers nieuwe woningen	16	24
Bezoekers hotel, Huis van de Stad, maatschappelijke functies	82	62
Werknemers nieuwe functies	0	0
Deelauto's	18	18
Reservecapaciteit (5%)	50	87
<b>Totaal</b>	<b>1.018</b>	<b>1.015</b>

Uit deze cijfers blijkt dat er binnen een openbare parkeercapaciteit van 1.050 parkeerplaatsen groei, flexibiliteit, fasering en optimalisaties mogelijk zijn. In een eerste fase kan worden volstaan met ongeveer 900 parkeerplaatsen met een optionele uitbouwmogelijkheid naar 1.000 tot 1.050 parkeerplaatsen, waarbinnen nog een reservecapaciteit van ongeveer 50 parkeerplaatsen aanwezig is. Dit maakt het mogelijk om fluctuaties in de parkeervraag op te vangen of specifieke doelgroepen te bedienen (bijvoorbeeld 32 extra werknemers/ondernemers voor zover zij bereid zijn de hogere tarieven te betalen). Een parkeervolume (nieuwe parkeergarage) van 1.000 – 1.050 parkeerplaatsen biedt mogelijkheden om de verschillende doelgroepen te faciliteren en biedt tevens mogelijkheden om daar flexibel mee om te gaan (bijvoorbeeld opvang groei aantal treinreizigers, medegebruik door bewoners van een aantal nieuwe woningen).

In de berekeningen van de benodigde parkeerruimte is nog niet verdisconteerd het efficiënter parkeren. Nieuwe auto's worden voorzien van zelfrijdende mogelijkheden. Vooral de optie parkeren kan op korte termijn veilig toegepast gaan worden. In de toekomst zullen de laatste meters van het parkeren zonder bestuurder worden afgelegd. De auto wordt zelfrijdend het parkeervak in- en uitgereden. De bestuurder en de inzittende stappen buiten het parkeervak in en uit. Daardoor kunnen de parkeervakken uiteindelijk smaller worden en neemt de parkeercapaciteit tot met 10 tot 20% mits er bij het ontwerp rekening wordt gehouden met de optie van de versmalling van de parkeervakken. Dit vraagt om een parkeergarage zonder of met een beperkt aantal kolommen. Dit betekent dat de capaciteit van een parkeergarage met 900 parkeerplaatsen kan toenemen tot minimaal 1.000 parkeerplaatsen zonder bij te bouwen.

In de praktijk is het nodig om het aantal abonnementen te begrenzen.

In de berekening van de parkeervraag is evenmin rekening gehouden met een toename van het fietsgebruik. Dit wordt zeker mogelijk geacht indien de binnenstad voorzien wordt van een bewaakte fietsenstalling waarvan gedurende maximaal 24 uur gratis gebruik kan worden gemaakt. Fase 2 is eveneens beoordeeld op de financiële consequenties. Het financiële resultaat er als volgt uit:

<b>Financiële resultaat (Netto Contante Waarde, 40 jaar) volgens gebruik als in fase 2 (€ miljoen)</b>	
Exploitatie	+ 13,3
Extra opbrengsten bestaande locaties	+ 10,7
Bijdrage ontwikkelaars	+ 5,5
Aanlegkosten	- 24,1
<b>Totaal</b>	<b>+ 5,4</b>

Bij dit resultaat (orde van de grootte) zijn de volgende uitgangspunten verondersteld:

- Eén nieuwe parkeergarage aan de noordzijde van het station met één ondergrondse laag (225 pp, € 35.000 per pp), één halfverdiepte laag (225 pp, € 21.000 pp) en 3 bovengrondse lagen (600 pp, € 20.000 pp).
- Het gebruik zoals weergegeven in de tabel fase 2 op bladzijde 14.
- De tarieven zoals beschreven in hoofdstuk 4.
- Het extra benutten van de L. Meliszweg en de parkeergarage Schouwburg door bezoekers van de binnenstad (145 op werkdag middag en 40 op zaterdagmiddag).
- Bezoekers van 375 woningen Pelmolenpad parkeren in de openbare ruimte Pelmolenpad (betaald parkeren).
- 470 nieuwe woningen (300 Station-noord) en 170 Pelmolenpad hebben geen eigen parkeerplaatsen en nemen een parkeerplaats af in de openbare parkeergarage (gemiddeld 0,5 pp per

woning) en betalen hiervoor jaarlijkse abonnementskosten.

- 375 nieuwe woningen Pelmolenpad, 120 nieuwe woningen Station-noord en 100 nieuwe woningen station-zuid hebben eigen exclusieve parkeerplaatsen.
- Voor de parkeerplaatsen die de ontwikkelaar(s) niet hoeft aan te leggen voor de nieuwe woningen en de bezoekers van nieuwe de nieuwe woningen en functies (40 pp) wordt een financiële bijdrage geleverd van € 0,8 miljoen voor bezoek en € 4,7 voor 470 nieuwe woningen.
- De parkeerplaatsen voor de werknemers van de nieuwe functies vallen buiten deze financiële analyse.

Het werkelijke resultaat is hoger dan +5,4 miljoen doordat leegstand in de eerste fase vermeden wordt. De optimalisatie levert een verbetering van het financiële resultaat op van minimaal € 7,8 miljoen (over een periode van 40 jaar). Daar staat tegenover dat in alle gevallen het positieve resultaat van de bestaande parkeervoorzieningen vervalt (ruim € 50 miljoen in een periode van 40 jaar). In verband met de gemeentelijke financiën en de besteding van collectieve middelen, benadrukt dit de noodzaak van kostenbeheersing, maximale benutting van de parkeervoorzieningen, voorkomen van leegstand, gefaseerd ontwikkelen en een passende prijsstrategie. In de berekeningen is nu uitgegaan van een bezoekerstarief van € 1,50 per uur. Een tarief van € 1,75/uur met een maximum van € 7,50/dag behoort nog tot de mogelijkheden. Daardoor zal het resultaat

(NCW 40 jaar) met ongeveer € 4 miljoen toenemen.

In de aanlegkosten zijn besparingen mogelijk als de volledige ondergrondse parkeerlaag achterwege kan blijven. Dat is mogelijk als het parkeeraanbod wordt verdeeld over twee parkeergarages (Station-noord en Pelmolenpad). De exploitatiekosten zullen dan wel iets toenemen. Voor de parkeergarage Pelmolenpad is het dan wel nodig om uit te gaan van gemengd gebruik met (een gedeelte van) de bewoners. Tevens moet deze garage dan zo dicht mogelijk bij de binnenstad worden gepositioneerd.

In de variant met volledig exclusief parkeren voor bewoners en de variant volgens fase 2 treden verschillen op in het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen. Dat is weergegeven in de onderstaande tabel:

Het verschil op het totale aantal benodigde parkeerplaatsen bedraagt 475 parkeerplaatsen terwijl de doelgroepen in dezelfde mate gefaciliteerd worden. Dit biedt uiteraard meer mogelijkheden voor de ruimtelijke en technische inpassing, de ruimtelijke kwaliteit en een afname van de kosten.

De nieuwe parkeergarage staat 's nachts geheel of gedeeltelijk leeg. Dit biedt mogelijkheden om deze (gedeeltelijk) te benutten door bewoners van de binnenstad met een tweede auto. Hiervoor kunnen deelabonnementen worden uitgegeven die geldig zijn van bijvoorbeeld 19.00 tot 10.0 uur.

<b>Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen, verschil tussen exclusieve parkeerplaatsen voor woningen en gedeeltelijk dubbelgebruik en benutting (L. Melisweg, schouwburg)</b>				
	<b>Openbaar</b>	<b>Exclusief voor woningen</b>	<b>Maaiveld Pelmolenpad (bezoekers van bewoners)</b>	<b>Totaal</b>
Volledig exclusief (één pp per woning)	997	1.096	82	2.144
Fase 2, gedeeltelijk exclusief (595 met één eigen pp, 470 woningen met gemiddeld 0,5 pp per woning)	1.018	595	56	1.669

## 6. Treinreizigers

De NS gaat uit van een benodigde capaciteit van 450 parkeerplaatsen voor treinreizigers. Dat is echter een parkeervraag die mogelijk pas op langere termijn optreedt. Voorsnog ligt de werkelijke parkeervraag op maximaal 300. Het is daarom beter om uit te gaan van een gefaseerde ontwikkeling: rekening houden met de mogelijkheid om uit te breiden en dit pas werkelijk doen als dit volgens de ontwikkeling van de parkeervraag ook daadwerkelijk nodig is zoals aangegeven in hoofdstuk 5.

Eén van de opties van de NS is het ontwikkelen van een separate volledig bovengrondse P+R-garage. De gemeentelijke parkeergarage wordt dan kleiner. Dit heeft echter meer nadelen dan voordelen. De nadelen zijn:

- o een toename van de exploitatiekosten (meer apparatuur, meer menskracht, meer cameratoezicht, hogere kosten voor verzekeringen en OZB);
- o minder ruimtelijke kwaliteit en moeilijker inpasbaar, mogelijk ten koste van het programma en daarmee ook de gebiedsopbrengsten;
- o de concurrentiepositie die ontstaat tussen de NS en de gemeente als parkeerexploitanten. Extra gebruik van de ene garage gaat ten koste van de inkomsten van de andere garage en andersom. Deze effecten zijn vooraf niet exact in te schatten en ook moeilijk vooraf of achteraf verrekenbaar. Het is beter om alle kosten en opbrengsten bij één partij onder te brengen en vooraf langlopende afspraken te maken over medegebruik en een eenmalige verrekening vooraf.

Voordelen van een aparte garage zijn: geen ondergrondse parkeerplaatsen nodig en mogelijk de aparte identiteit en herkenbaarheid van de P+R-garage hoewel dat ook in een gemengde garage te realiseren valt.

Geadviseerd wordt om te streven naar één garage waarvan zowel treinreizigers als andere gebruikers gebruik van maken. Twee separate parkeergarages heeft ook niet de voorkeur van de NS.

De NS ziet tot op heden drie opties wat betreft de regie over de P+R-parkeervoorzieningen:

1. één grote parkeergarage aan de noordzijde van het station is in eigendom van de NS is en de gemeente dekt een aantal risico's van het publieke parkeren op een redelijke en billijke wijze mee af.
2. één grote parkeergarage aan de noordzijde van het station in eigendom van gemeente waarbij NS een aantal waarborgen ontvangt ten aanzien van aantal, kwaliteit en tarifiering van P&R plaatsen.
3. één grote parkeergarage aan de noordzijde van het station waarvan de gemeente eigenaar is en de exploitatie door de NS wordt uitgevoerd op basis van een exploitatie-overeenkomst.

Voor de gemeente Hoorn wordt de tweede optie geadviseerd om de volgende redenen:

- o Het grootste deel van de parkeer capaciteit is nodig voor andere doelgroepen dan treinreizigers. Het is belangrijk dat de gemeente de regie kan voeren over de verdeling en benutting van deze

parkeerplaatsen voor de verschillende doelgroepen.

- Dat geldt eveneens voor het prijsbeleid dat afgestemd moet worden op de tarieven in de omgeving. Prijsafspraken met een derde partij zijn formeel niet toegestaan.
- In de tweede optie zijn de belangen van de NS goed te waarborgen.
- Het afdekken van financiële risico's door de gemeente is een complexe zaak. Als er financiële risico's zijn, is het beter om zelf de regie te hebben op het bereiken van een optimaal resultaat. De keerzijde van het afdekken van financiële risico's is bovendien dat er gedeeld moet worden in de eventuele financiële baten. Indien de gemeente de regie heeft over de parkeergarage zijn geen complexe financiële afspraken nodig en ligt de financiële verantwoordelijkheid bij de partij die daarop de grootste invloed en belang heeft (zie tevens hoofdstuk 10, tekstblok 'regie').

## 7. Dijklanderziekenhuis

Bezoekers en werknemers van het Dijklanderziekenhuis maken nu ook gebruik van de parkeervoorziening Transferium (Station Noord). De parkeergarage van het ziekenhuis staat regelmatig vol. Volgens een afgesloten overeenkomst bij de uitbreiding van het ziekenhuis, heeft het ziekenhuis de verplichting om bij een bezetting van 90% of meer de parkeergarage van het ziekenhuis uit te breiden met twee parkeerlagen. Het ziekenhuis geeft echter de voorkeur aan het benutten van parkeerruimte in de omgeving door werknemers. Het Dijklanderziekenhuis heeft aangegeven voorlopig niet uit te gaan van een extra groei van de huidige parkeervraag.

De hoge bezetting is vooral lastig voor de bezoekers. Het is ook bekend, dat werknemers van het ziekenhuis parkeren in het gebied ten noorden van de Provinciale weg. De mate waarin dit gebeurt, is onbekend. Uitsluitend werknemers die meer dan 11 km vanaf het ziekenhuis wonen, kunnen over een parkeerabonnement voor de garage van het ziekenhuis beschikken tegen een tarief van € 17,50 per maand. Het Dijklanderziekenhuis met de gemeente de volgende gezamenlijke onderzoeksvraag geformuleerd: “in welke mate kunnen gemeente en het Dijklanderziekenhuis gebruikmaken van elkaars pieken en dalen in de parkeervraag om tot een optimale parkeeroplossing te komen (met ruimtelijke en financiële voordelen)”.

In de parkeerbalans van de Poort van Hoorn is rekening gehouden met het ziekenhuisbezoek. Dat leidt tot een verhoging van het benodigde parkeeraanbod (60 parkeerplaatsen). In financiële zin is dat echter wel een reële optie omdat de bezoekers van het ziekenhuis uiteraard betalen voor het parkeren. De nieuwe parkeergarage zal echter alleen

interessant zijn als er ook een tweede in- en uitgang voor voetgangers komt in de omgeving van de ingang van het ziekenhuis. Voor werknemers ligt het anders. Het faciliteren van werknemers tegen een laag dag- of maandtarief (nu € 2,60/dag) leidt tot een forse afname van het financiële parkeerresultaat. In de parkeerbalans is in beperkte mate rekening gehouden met werknemers van het ziekenhuis: 25 parkeerplaatsen tegen een tarief van € 75 tot 100,- per maand.

Zoals eerder in deze rapportage gesteld, wordt aanbevolen om voor de werknemers (die nu gebruikmaken van het Transferium) een andere oplossing tot stand te brengen. Voor de werknemers van ziekenhuis is het medegebruik van het Hof van Hoorn een kansrijke optie. Dit kan echter alleen als de eigenaar van het Hof van Hoorn hieraan zijn medewerking verleent en de tarieven aanvaardbaar zijn. Bij voorkeur wordt dan ook de mogelijkheid geboden om veilig de Provinciale weg over te steken in de vorm van een oversteekplaats als onderdeel van de verkeersregelininstallatie. Een Z-vormige (gelijkvloerse) oversteek vanaf de Doctor J.W.K. van Aalstweg naar de Maelsonstraat kan zonder of met beperkte effecten op de doorstroming op de provinciale weg worden ingepast. Bij het toepassen van deze oplossing ontstaat ook de mogelijkheid voor het Dijklanderziekenhuis om een aantal werknemers, die nu gebruikmaken van de eigen parkeergarage van het ziekenhuis, uit te plaatsen naar de Hof van Hoorn. Daardoor ontstaat extra parkeerruimte voor de bezoekers van het ziekenhuis.

Er zijn ook parttime-medewerkers in het ziekenhuis. In de ochtenduren zal er in de nieuwe parkeergarage nog capaciteit

beschikbaar zijn. Deze kan benut worden door een aantal parttimemedewerkers. De gemeente kan hiervoor deelabonnementen aanbieden tegen een prijs van bijvoorbeeld € 40,-/maand.

De parkeergarage van het Dijklanderziekenhuis staat in het weekend voor een groot gedeelte leeg terwijl er dan juist een piek in de parkeervraag is voor het bezoeken van de binnenstad. Het zou interessant kunnen zijn om de piek op zaterdag onder te brengen in de parkeergarage van het Dijklanderziekenhuis. Dat kan overigens alleen als het gaat om grote aantallen en er een hoogfrequente pendeldienst wordt aangeboden tussen de parkeergarage van het ziekenhuis en de binnenstad. Uit de analyses van de parkeerbalans in de verschillende fases en varianten blijkt echter dat dit niet nodig is. Het benodigde aantal parkeerplaatsen op zaterdag en werkdagen wijkt niet in grote mate van elkaar af. Het binnenstadbezoek op zaterdag veroorzaakt geen extra piek in de totale parkeervraag. Dit wordt voor een groot deel verklaard uit de uitwisselbaarheid met de treinreizigers. Zij maken op zaterdag plaats voor de binnenstadbezoekers.

Op dit moment biedt het Dijklanderziekenhuis een parkeermogelijkheid aan in het weekend voor € 1,- per parkeerhandeling. Het is uiteraard geen enkele bezwaar als het ziekenhuis dit blijft aanbieden. De binnenstadbezoeker die bereid is om wat verder te lopen heeft dan een goedkoop alternatief.

## 8. Werknemers, ondernemers en uitwijkgedrag

Het (in grote getale) parkeren door werknemers/ondernemers in de nieuwe parkeergarage heeft negatieve consequenties:

- o het aantal nieuw gebouwde parkeervoorzieningen moet fors toenemen: 300 extra parkeerplaatsen;
- o de stedenbouwkundige inpassing van één nog grotere parkeergarage lastiger wordt;
- o het financiële tekort op de parkeerexploitatie extra oploopt met minimaal € 5 miljoen.

In de parkeerbehoefte en de omvang van de nieuwe parkeergarage is rekening gehouden met 75 parkeerplaatsen voor werknemers/ondernemers. De overige 225 werknemers/ondernemers kunnen op één van de volgende locaties gaan parkeren:

- o het westelijk deel van de L. Meliszweg;
- o de toekomstige parkeerplaatsen bij het Stadsstrand;
- o het Hof van Hoorn. Voor het Hof van Hoorn is overeenstemming nodig met de eigenaar over de exacte locatie(s), aantallen en (financiële) voorwaarden. Voor de locatie Hof van Hoorn is het tevens nodig om een directe loopverbinding te realiseren over de provinciale weg naar het Dijklanderziekenhuis en het Podium.

Voor de werknemers/ondernemers wordt geadviseerd om te gaan werken met werknemersvergunningen of parkeerabonnementen voor deze locaties.

De parkeerbehoefte van de werknemers/ondernemers van de nieuwe functies bedraagt ongeveer 185 parkeerplaatsen (onder de aannahme van het veronderstelde programma). Deze kunnen worden gerealiseerd als exclusieve parkeerplaats bij de functies. Dat is dan een opgave voor de ontwikkelaar. Een tweede

optie is om deze werknemers/ondernemers eveneens gebruik te laten maken van de hiervoor genoemde locaties. In dat geval is een financiële bijdrage van de ontwikkelaar noodzakelijk van bijvoorbeeld € 5.000,- per parkeerplaats. Deze middelen kunnen onder andere worden ingezet voor de parkeerregulering die mogelijk nodig is rond het Hof van Hoorn.

Overzicht vraag parkeren werknemers en ondernemers op werkdagen (ma-vr)	
Parkeervraag	
Huidig gebruik door werknemers/ondernemers binnenstad van Transferium en Pelmolenpad (waargenomen)	225
Huidig gebruik door werknemers ziekenhuis van Transferium (waargenomen)	75
Werknemers die (gratis) parkeren in omliggende wijken (schatting)	75
Werknemers gemeentehuis (kengetal)	100
Werknemers hotel en maatschappelijke functies (kengetal)	85
<b>Totaal</b>	<b>560</b>

De toekomstige parkeervraag door werknemers/ondernemers ligt in een orde van grootte van 500 tot 600 parkeerplaatsen op werkdagen (ma-vr).

Overzicht van potentiële locaties voor het parkeren van werknemers/ondernemers (benutten of uitbreiden)			
Parkeervoorziening	Omvang	Benutten of uitbreiden	Voorwaarde
L. Melisweg (westzijde)	75	Benutten	Laag dagtarief
Blauwe Berg	50	Benutten	Laag dagtarief
Hof van Hoorn	100-150	Benutten	Laag dagtarief, oversteek Provinciale weg
Werknemersvergunning in wijken met parkeervergunningen voor bewoners	75	Benutten	Aantrekkelijk tarief, oversteek Provinciale weg
Carpoolplaats/P+R	100	Uitbreiding (parkeerdek)	Laag dagtarief, pendeldienst of fiets
L. Melisweg)	75		Laag dagtarief
Nieuwe Wal	50-75	Uitbreiding	Laag dagtarief
Eigen terrein nieuwe functies	50	Uitbreiding	Laag dagtarief
Stadsstrand	135	Benutten toekomstige parkeercapaciteit	Laag dagtarief
Nieuwe parkeergarage Poort van Hoorn	75	Benutten toekomstige parkeercapaciteit	
<b>Totaal</b>	<b>785-860</b>		

Het is bekend dat er in de huidige situatie (gratis) geparkeerd wordt door werknemers (binnenstad, ziekenhuis, overige locaties) aan de noordzijde van de provinciale weg. Dit leidt tot de vraag voor parkeerregulering in de omgeving van het Hof van Hoorn en in de woonstraten. Dit effect kan ook in de toekomstige situatie optreden in het geval werknemers of hun werkgevers niet bereid zijn om voor het gebruik van een parkeerplaatsen te betalen (parkeervergunning of parkeerabonnement). De noodzaak voor het uitbreiden van de parkeerregulering is vooraf moeilijk exact vast te stellen. De kans op uitwijkgedrag is reëel, de mate waarin het echter plaats zal vinden is niet exact vooraf te bepalen.

Het is dan ook zaak om het parkeergedrag goed in beeld te brengen door middel van een motievenonderzoek (kentekenwaarneming op de verschillende momenten). De onderzoeksgegevens kunnen worden gebruikt voor een objectieve toetsing van de mate van overlast.

*Knelpuntdefinitie parkeeroverlast woon- en winkelomgeving:*

*Er is parkeeroverlast in de woon- of winkelomgeving als gedurende minimaal 2 uur*

*op 2 dagen van de week de bezetting meer dan 85% bedraagt en minimaal 15% van de parkeercapaciteit wordt ingenomen door parkeerders met een ander motief dan wonen of bezoeken van bewoners of detailhandel.*

Als er wordt voldaan aan het knelpuntencriterium is er aanleiding om een vorm van parkeerregulering in te voeren:

- o parkeren voor vergunninghouders voor bewoners met een bezoekersregeling;
- o rondom winkels een parkeerschijfzone.

Bij een goede handhaving kunnen de reguleringsuren worden beperkt, bijvoorbeeld van 13 tot 16 uur. De kosten (administratief beheer, handhaving) kunnen worden gedekt uit de bijdragen van de ontwikkelaars (€ 5.000 per parkeerplaats die volgens de parkeernormen hadden moeten worden aangelegd).

## 9. Fasering

Tijdens de ontwikkeling van de Poort van Hoorn worden de bestaande parkeerplaatsen (Transferium en Pelmolenpad) opgeheven. Het is noodzakelijk om ook tijdens deze ontwikkelingsfase voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden. Tijdens de verbouw moet de winkel geopend blijven.

Op de eerste plaats is het zaak om de werknemers/ondernemers te verplaatsen naar de alternatieve locaties (L. Melisweg, Stadstrand, Hof van Hoorn). Indien het Stadsstrand nog niet beschikbaar mocht zijn kunnen ook de ABC-locatie, Nieuwe Wal en de Blauwe Berg (tijdelijk) een rol spelen.

De fasering is het eenvoudigst als eerst de nieuwe parkeervoorzieningen worden gebouwd, bijvoorbeeld als volgt:

1. Eerst een parkeergarage op het Pelmolenpad zo dicht mogelijk in de richting van de binnenstad. Deze parkeergarage is in een definitieve situatie een bewonersgarage of een gemengde garage. In de eerste ontwikkelingsfase wordt deze garage vooral gebruikt door binnenstadbezoekers en/of treinreizigers. De parkeergarage heeft een omvang van ongeveer 300 parkeerplaatsen en is later, indien nodig, uit te breiden met één of twee lagen.
2. Het Pelmolenpad kan ontwikkeld worden.
3. Op het Transferium kunnen 300 parkeerplaatsen worden opgeheven en kan de parkeergarage worden gebouwd. Zolang er nog geen nieuwe functies zijn en de werknemers/ondernemers al elders parkeren zijn 600 parkeerplaatsen (300 parkeergarage Pelmolenpad en 300

Transferium) voldoende om de parkeervraag op te vangen.

4. Nadat de tweede parkeergarage gereed is, kan de stationsomgeving ontwikkeld worden.

In een latere fase worden mogelijk de Vale Hen en de Veemarkt eveneens parkeervrij. Voor deze locaties kan vervangende parkeercapaciteit gevonden worden op één of meerdere van de volgende locaties: de parkeergarage Pelmolenpad, een parkeergarage op de L. Melisweg of op de Vale Hen. Voor deze nieuwe parkeervoorzieningen zijn de opties: bovengronds, ondergronds of een combinatie. Op het moment dat hierover een besluit moet worden genomen is er ook meer bekend over het nieuwe parkeergedrag en kan tevens worden ingeschat welke rol het Stadsstrand een rol kan spelen voor de binnenstad. In de definitieve situatie moeten de verschillende schakels een logisch geheel gaan vormen:

- o De onderlinge samenhang en verbindingen tussen de verschillende attractiepunten: het station, de stoomtram, de Poort van Hoorn, het Pelmolenpad, het Stadsstrand en de parkeervoorzieningen;
- o De kwaliteit en de logica van de loopverbindingen tussen de verschillende parkeervoorzieningen en de attractiepunten.

Het is dan ook gewenst om te handelen vanuit een mogelijk eindperspectief in de vorm van een ruimtelijk-functioneel Masterplan voor het gebied tussen het Stadsstrand, de binnenstad, Pelmolenpad en de stationsomgeving.

## 10. Conclusies en adviezen

### Omvang en fasering nieuwe parkeervoorziening(en) Poort van Hoorn

1. Voor omvang van de nieuwe parkeervoorzieningen in de Poort van Hoorn slechts in beperkte mate rekening houden met werknemers/ondernemers (ongeveer 75). Het faciliteren van alle werknemers/ondernemers (huidig gebruik plus nieuwe functies) leidt tot een afname van het financiële resultaat met enkele miljoenen euro's. In de parkeervraag kan wel rekening worden gehouden met de huidige omvang van het aantal ziekenhuisbezoekers dat gebruikmaakt van het Transferium (60 op werkdag middag).
2. Uitgaan van maximaal 1.050 nieuwe parkeerparkeerplaatsen in een openbare parkeergarage. Van dit aantal zijn 150 parkeerplaatsen faseerbaar. De aanleg van deze 150 parkeerplaatsen hangt onder andere af van de groei van het aantal treinreizigers, het gebruik van de parkeergarage door bewoners van nieuwe woningen en het gebruik door binnenstadsbezoekers.
3. De nieuwe parkeergarage(s) zodanig bouwen dat een herindeling van de parkeervakken gemakkelijk kan plaatsvinden zodat efficiëntiewinst kan worden bereikt ten gevolge van het 'automatisch zelfrijdend parkeren'. Het verdient tevens aanbeveling om minimaal één parkeerlaag later te kunnen transformeren naar een andere functie.

### Tarieven en financiën

4. Voor de nieuwe parkeervoorzieningen is een verhoging van het tarief (ten opzichte van de huidige situatie) nodig en te rechtvaardigen: een hogere kwaliteit, beperken financiële tekorten, btw-plichtig. Een tarief van minimaal € 1,50/uur met een maximum dagtarief van € 7,50 wordt aanbevolen. Een tarief van € 1,75/uur is eveneens een optie. Het maximale dagtarief is alleen van toepassing voor bezoekers die na 10.00 uur arriveren om ongewenst gebruik door werknemers/ondernemers te vermijden. Aanbevolen wordt om de tariefsverhoging gefaseerd in te voeren: stap 1 2021-2022, stap 2 opening parkeergarage Pelmolenpad, stap 3 opening parkeergarage station-noord, stap 3 en verder een periodieke aanpassing conform de prijsstijgingen.

Principes tarievenstructuur		
Locaties	Uurtarief (indicatief, straatparkeren geen btw, garages inclusief btw)	Dagtarief (indicatief)
Straatparkeren	Hoogste uurtarief, geen parkeerduurbepanking, na twee uur overdag progressief tarief: uurtarief stijgt iedere 2 uur met ongeveer 50%.	Nee
Vale Hen, Veemarkt, Noorderveemarkt	Uurtarief ongeveer 25% lager dan in de binnenstad, geen parkeerduurbepanking, na 2 uur progressief tarief, uurtarief stijgt iedere 2 uur met ongeveer 25%	Nee
Schouwburg Park, L. Meliszweg Oost, Pelmolenpad Oost	Uurtarief ongeveer 50% lager dan in de binnenstad, geen parkeerduurbepanking,	Ja, 5,5 x uurtarief
Station Noord, L. Meliszweg West, Stadsstrand Oost, 't Jeudje	Uurtarief ongeveer 50% lager dan in de binnenstad, geen parkeerduurbepanking,	Ja vanaf 10.00 uur, 3,0 x uurtarief

5. Het voorgestelde tarief past binnen de volgende principes voor de tarievenstructuur.
6. Benutting en dubbelgebruik leiden tot een verbetering van het parkeerresultaat: orde van grootte € 7 miljoen (NCW, 40 jaar), mede afhankelijk van de werkelijke ontwikkeling van de parkeervraag en de parkeertarieven..
7. Voor een beperkt aantal werknemers/ondernemers (ongeveer 75) wordt een tarief aanbevolen van ongeveer € 75,- per maand. Aanbevolen wordt om vóór de ontwikkeling van de eerste fase van de parkeergarage te onderzoeken in welke mate er behoefte en bereidheid is om deze parkeerplaatsen daadwerkelijk af te nemen tegen deze prijs. Dit wordt beïnvloed door het aanbod en de tarieven op ander locaties. Bovenop deze aantallen kunnen deelabonnementen (6-13 uur) voor parttime-werknemers van het ziekenhuis worden uitgegeven tegen een tarief van ongeveer € 40,-/maand.
8. Een aparte P+R-garage wordt niet aanbevolen. Dit leidt tot extra beheers-, onderhouds- en exploitatiekosten. Tevens ontstaat er een ongewenste concurrentie terwijl het zaak is om alle kosten en opbrengsten zo goed mogelijk met elkaar in evenwicht te brengen. Tevens wordt de ruimtelijke inpassing lastiger, mogelijk zelfs ten koste van het gewenste programma en dientengevolge de gebiedsopbrengsten.

#### **Parkeereis (parkeernorm) vervangen door financiële afdracht**

9. Voor de nieuwe functies worden de parkeerplaatsen voor de bezoekers ondergebracht in de nieuwe parkeergarage(s). Daarvoor wordt de parkeereis (parkeernorm) omgezet in een financiële afdracht door de ontwikkelaar. Voor het parkeren door werknemers

(nieuwe functies) zijn twee opties mogelijk: parkeervoorzieningen op het eigen terrein of een financiële afdracht voor het parkeren op één van de volgende locaties (Stadsstrand, L. Melisweg, Hof van Hoorn, P+R-voorziening, Nieuw Wal, Blauwe Berg). Naast deze financiële afdracht betalen de eindgebruikers voor een parkeerabonnement of parkeervergunning. Voor het Hof van Hoorn is overeenstemming nodig met de eigenaar van de parkeervoorzieningen.

10. Voor een deel van de woningen wordt aanbevolen om de woning niet te voorzien van een vaste eigen parkeerplaats maar om de bewoners zelf te laten kiezen voor het huren (parkeerabonnement) van een parkeerplaats in een nieuwe openbare parkeergarage in combinatie met een (beperkte) financiële afdracht door de ontwikkelaar. Deze benadering biedt financiële voordelen voor de parkeerexploitant, de ontwikkelaar en de eindgebruiker. Tevens speelt dit in op nieuwe mobiliteitsconcepten met deelauto's. Nieuwe bewoners kunnen voorzien in hun mobiliteit door gebruik te maken van de fiets, het openbaar vervoer, de eigen auto of een deelauto.

#### **Werknemers/ondernemers**

11. Voor de werknemers/ondernemers die nu gebruikmaken van het Transferium, het Pelmolenpad of (gratis) in de wijken parkeren bieden de volgende locaties een mogelijkheid voor de toekomst: een deel van het Stadsstrand, het westelijk deel van de L. Melisweg, Hof van Hoorn (mits overeenstemming met de eigenaar), de Blauwe Berg, Nieuwe Wal, vergunningsgebieden. Extra capaciteit kan eventueel ontwikkeld worden op de volgende locaties: L. Melisweg (parkeerdek), carpoolplaats (parkeerdek) of in de vorm van eigen parkeervoorzieningen bij nieuwe functies.

12. en/of een P+R voorziening (fiets en/of aanvullend vervoer) vanaf de (uitgebreide) carpoolplaats.

13. De parkeereis en de financiële regeling onderbrengen in een juridisch kader (verordening). Dit juridisch kader is een specifieke uitwerking van de parkeernormen en parkeereis en dit juridisch kader wordt geregeld op welke wijze de financiële bijdragen worden besteed zoals: nieuwe parkeervoorzieningen (in de Poort van Hoorn), nieuwe parkeervoorzieningen buiten de Poort van Hoorn voor werknemers/ondernemers, aanvullende voorzieningen voor aanvullend vervoer (fiets, pendel), stallingsvoorzieningen (fiets) en/of parkeerregulering.

### Fasering

14. Aanbevolen wordt om eerst de werknemers die nu gebruikmaken van het Transferium en het Pelmolenpad naar andere locaties uit te plaatsen. Vervolgens kan een (tijdelijke of definitieve) parkeergarage (300-350 parkeerplaatsen) worden gebouwd op de locatie Pelmolenpad zo dicht mogelijk bij de binnenstad. Deze garage kan tijdens de ontwikkeling van de Poort van Hoorn gebruikt worden als openbare parkeergarage en later als bewonersgarage of in een mix van bewoners en bezoekers van de binnenstad. Deze laatste optie levert ruimtewinst en financiële voordelen op. In de tweede fase kan de parkeergarage aan de noordzijde van het station worden gebouwd. Aanbevolen wordt om één of twee garages te kunnen uitbreiden met één of twee lagen maar ook omgekeerd om één laag om te zetten in andere functies. Tevens is het gewenst om zodanig te bouwen dat de parkeervakken gemakkelijk opnieuw kunnen worden ingedeeld (5 parkeervakken worden 6

parkeervakken) als autonoom parkeren gemeengoed is geworden.

15. Aanbevolen wordt om voor het gebied dat omsloten wordt door het Stadsstrand, L. Meliszweg, Vale Hen en de Poort van Hoorn één ruimtelijk-functioneel Masterplan te ontwikkelen waarin duidelijk de volgende elementen naar voren komen: de kwaliteit van de openbare ruimte, de mogelijke functies, de parkeervrije ruimtes, de parkeervoorzieningen en de (loop)verbindingen tussen de attractiepunten (binnenstad, Stadsstrand, Poort van Hoorn, station).

### Regie

Nieuwe parkeergarages moeten gefinancierd, ontwikkeld en geëxploiteerd worden. Er zijn daarvoor drie organisatie modellen:

1. Volledige ontwikkeling door marktpartijen. De markt is alleen bereid om te investeren en risico's te nemen als er rendement verwacht mag worden. Er zal dan een éénmalige bijdrage van de gemeente noodzakelijk zijn voor het afdekken van de onrendabele top.
2. Eigendom en regie door de gemeente, exploitatie door een marktpartij met de gemeente als opdrachtgever en regisseur.
3. Eigendom, regie en exploitatie door de gemeente.

Model 2 heeft de voorkeur om de volgende redenen:

- o Volledige ontwikkeling door een marktpartij is uitsluitend mogelijk met een financiële bijdrage door de gemeente of een forse financiële bijdrage door de ontwikkelaar(s). Een financiële bijdrage door de gemeente is staatssteun en niet toegestaan. Een forse financiële bijdrage door de ontwikkelaar(s)

verkleint de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van de woningen.

- o Er kan een integraal afgestemd prijsbeleid worden gevoerd over alle parkeervoorzieningen.
- o Parkeerruimte is een schaars goed. De toedeling in het gebruik van de voorzieningen is mede een beleidsafweging. Door als gemeente de regie te behouden, kan steeds gekozen worden voor een uitvoering die past bij het gewenste beleid, het faciliteren van de verschillende doelgroepen en de maatschappelijke doelen.
- o De uitvoering van het parkeerbeheer en de exploitatie is geen kerntaak van de gemeente. Professionele marktpartijen, zijn daar beter en flexibeler in. Een marktpartij kan worden ingezet door middel van een aanbesteding.

In de uiteindelijke organisatievorm zal het nodig zijn om de belangen van de NS te borgen:

- o voldoende beschikbaarheid van parkeervoorzieningen voor treinreizigers;
- o aansluiten bij het P+R-concept wat betreft betalen, facturering en reservering.

## Bijlage 1: raadsbesluit parkeren Poort van Hoorn 25 februari 2020

1. Voor het parkeren in de Poort van Hoorn het raadsbesluit 'Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn' d.d. 24 september 2019 als uitgangspunt te nemen, welke raadsbesluit een nadere uitwerking c.q. actualisatie is van de eerdere raadsbesluiten van 4 april 2017 en 4 juli 2017. Op de volgende onderdelen betekent dit een aanpassing van eerder specifieke beslispunten, te weten:
  - a. de parkeergarage wordt niet vormgegeven in een geheel bovengrondse parkeergarage, maar conform het besluit van 24 september 2019 "qua ruimtelijke impact zo veel mogelijk beperkt". Hier wordt onder verstaan: gedeeltelijk ondergronds (uitgangspunt B3);
  - b. bij uitplaatsing van de huidige supermarkt vervalt de bijbehorende parkeeropgave van de Poort van Hoorn (uitgangspunten B2, F2 en F3);
  - c. er worden minimaal 3.000 fietsparkeerplaatsen in de Poort van Hoorn gerealiseerd verspreid over het noordelijke en zuidelijke deel van het stationsgebied (uitgangspunt F6).
2. Het college opdracht te geven om de mogelijkheden tot optimalisatie (ruimtelijk en in de gebieds- en parkeereexploitatie) bij de invulling van de parkeeropgave in de Poort van Hoorn nader te onderzoeken en uit te werken, waaronder:
  - a. alternatieve parkeeroplossingen voor werknemers die nu in het Poort van Hoorn-gebied parkeren en het parkeren voor de nieuwe functies in de Poort van Hoorn (uitgangspunt F2 en F3);
  - b. de faseerbaarheid en schaalbaarheid van de parkeeroplossingen (F4);  
en de uitwerking hiervan mee te nemen in het raadsvoorstel over de gehele gebiedsexploitatie (de 'businesscase') en de Samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn.

In het **raadsvoorstel** is het volgende opgenomen:

De parkeervraag wordt door diverse factoren beïnvloed. Het is financieel en ruimtelijk van belang dat het toekomstige parkeersysteem efficiënt (ruimtelijke en financieel) functioneert. Daarom wordt gezocht naar een evenwichtige oplossing voor het parkeren van de verschillende doelgroepen. In de gebieds- en parkeereexploitatie wordt een verdere uitwerking en onderbouwing opgesteld voor het aantal nieuw te realiseren gebouwde parkeervoorzieningen. Daarbij spelen onder andere de volgende elementen een rol:

- het parkeren door werknemers;
- het uitplaatsen van de grote supermarkt en vervangen door een kleinere voorziening;
- de wijze waarop de piek in de parkeervraag (bijvoorbeeld op zaterdag) wordt opgevangen.
- het aanleggen van exclusieve parkeerplaatsen bij nieuwe woningen of deze parkeerplaatsen onderbrengen in openbare uitwisselbare parkeervoorzieningen;
- het autobezit van de doelgroepen voor de nieuwe woningen;
- de groei van het aantal treinreizigers;
- de groei van de toeristische markt;
- efficiënter parkeren.

## Bijlage 2: raadsbesluit 24 september 2019, onderdelen die een relatie hebben met parkeren in de Poort van Hoorn

- A6. Ruimtelijke kwaliteit van bebouwing én openbare ruimte staat voorop en is bij de verdere uitwerking van de plannen een centraal uitgangspunt. Voor het plangebied Poort van Hoorn wordt een 'beeldregieplan' opgesteld, op basis waarvan een samenhangende ontwikkeling van het gebied mogelijk is.
- B2. Vanuit voortschrijdend inzicht bij de uitwerking van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' wordt een grote supermarkt met een groot verzorgingsgebied en een bijbehorende parkeerbehoefte op deze plek niet meer als passend ervaren. In plaats daarvan wordt de mogelijkheid onderzocht voor een kleinere 'binnenstadformule' zonder extra parkeer-behoefte, gericht op forensen en bewoners van de binnenstad en de Poort van Hoorn.
- B3. Ook vanuit voortschrijdend inzicht bij de uitwerking van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' wordt niet meer uitgegaan van één grote bovengrondse parkeergarage met 1.250 parkeerplaatsen en daarnaast nog parkeerplaatsen voor de functies in het gebied (woningen, kantoren, zorg). In plaats daarvan wordt uitgegaan van een integrale en schaalbare parkeeropgave die deels ondergronds en deels bovengronds wordt gerealiseerd – met dien verstande dat de totale parkeeropgave voor de binnenstad en de Poort van Hoorn qua omvang hetzelfde blijft (zie verder onder F.).
- F1. Het nog door de raad vast te stellen Integraal Parkeerkader is richtinggevend voor het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's in en rond de binnenstad (inclusief Poort van Hoorn).
- F2. Mogelijkheden om de ruimtelijke impact van het parkeren in Stationsgebied Noord te beperken worden zo veel mogelijk benut, met als doel het verhogen van de ruimtelijke en verblijfskwaliteit.
- F3. Bij punt F2. kan worden gedacht aan gedeeltelijk ondergronds parkeren, het uitplaatsen van Albert Heijn naar een locatie buiten de Poort van Hoorn, afspraken over dubbelgebruik met Dijklander Ziekenhuis en Horizon College en het faciliteren van bepaalde doelgroepen (die niet gebonden zijn aan parkeren in de directe omgeving van het station) op andere plekken rond de binnenstad.
- F4. Bij de uiteindelijke parkeeroplossing is ook de schaalbaarheid van belang: in het ideale geval kan het aantal parkeerplaatsen meebewegen met de behoefte, die in de loop van de tijd kan toenemen en afnemen.
- F5. Tijdens de ontwikkeling van de Poort van Hoorn moeten er te allen tijde voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het plangebied c.q. in en rond de binnenstad. Dat betekent dat er nieuwe of alternatieve (eventueel tijdelijke) oplossingen in de omgeving zijn gerealiseerd, voordat bestaande parkeerplaatsen buiten gebruik worden gesteld.
- F6. Juist omdat veel onderzoeken uitwijzen dat de combinatie van (elektrische) fiets en OV de toekomst heeft, moeten er voldoende fietsparkeerplekken zijn rond het station. De prognoses van ProRail zijn daarbij bepalend. Met de huidige kennis betekent dit dat er minimaal 3.000 fietsparkeerplekken in de Poort van Hoorn moeten worden gerealiseerd.