

Agenda bijlagen

Agenda 16 januari 2018

- 1 Publieksrondvraag

Tijd: van 19:00 tot 19:05
- 2 Vaststellen agenda 16 januari 2018 en mededelingen

Tijd: van 19:05 tot 19:10
- 3 Rondvraag Algemeen

Tijd: van 19:10 tot 19:15
- 4 Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering stadsontwikkeling

Tijd: van 19:15 tot 21:00
Portefeuillehouder: Wethouder Bashara
Toelichting Commissie: De parkeerdruk op parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad is door de jaren heen erg hoog geworden. Een belangrijke reden hiervoor is dat er geen plafond is gesteld voor de bewonersvergunningen. Op dit moment bestaat er een spanningsveld tussen ontwikkelingen in de binnenstad en de parkeerdruk in de omgeving. Het gaat dan met name om het niet kunnen toevoegen van nieuwe woningen. Door de hoge parkeerdruk kan de parkeerbehoefte van deze plannen niet in de openbare ruimte worden afgewikkeld. Daardoor stagneren deze ontwikkelprojecten in de binnenstad, terwijl deze ontwikkeling juist gewenst is vanuit de Woon- en Binnenstadsvisie.

Het college heeft in dat kader vijf mogelijkheden uitgewerkt:
(1) het instellen van een plafond en een wachtlijst voor het verlenen van parkeervergunningen in de binnenstad, gekoppeld aan een parkeernorm van 0,
(2) een nul-vergunningenbeleid*,
(3) parkeerfonds,
(4) verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen en
(5) continueren van het huidige beleid.

Alle mogelijkheden zijn in bijlage 3 verder uitgewerkt en onderbouwd.

Het college vraagt de raad een keuze te maken uit deze opties. In het raadsvoorstel is onder 5. Argumenten aangegeven dat het college de raad adviseert om te kiezen voor optie 1.

* Noot griffie: een voorstel voor het instellen van een nul-vergunningenbeleid is al eerder besproken in de commissie van 15 juni 2017 en in de raadsvergadering van 11 juli 2017 van de agenda gehaald, omdat de raad het voorstel niet besluitrijp achtte (bijlage 6).

NB: dit voorstel wordt toegelicht in de informatieve bijeenkomst van 9 januari 2018.

Aan de commissie gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:
Per fractie een eerste reactie: (max.) 2 minuten
Aansluitend debat: (max.) 45 minuten
Reactie college op debat: (max.) 10 minuten
Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 7 minuten

Raadsvoorstel Parkeerbeleid, wijziging ter stimulering stadsontwikkeling
Raadsbesluit Parkeerbeleid, wijziging ter stimulering stadsontwikkeling
Bijlage 1. Motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017
Bijlage 2. Evaluatierapport
Bijlage 3. Onderbouwing mogelijkheden
Bijlage 4. Overzicht ontwikkelprojecten
Bijlage 5. Raadsbesluit van 24 november 2015
Bijlage 6. Eerdere behandeling voorstel nul-vergunningenbeleid commissie 15 juni en raad 11 juli 2017
Brief d.d. 27 november 2017 de heer Van Waveren inzake Project Nieuwe noord 32-38 inzake parkeerbeleid
Keuzes bij Bouwen en parkeren eindsheet presentatie 9 januari
Beantwoording vragen VVD
- 5 Parkeerbeleid: Proces om te komen tot een integraal parkeerkader

Tijd: van 21:00 tot 21:45
Portefeuillehouder: Wethouder Bashara
Toelichting Commissie:
Voorstel is:

1. Het plan van aanpak om tot een integraal parkeerkader te komen (zoals omschreven in bijlage 3), vast te stellen.

Daarbij geeft de raad het volgende richtinggevende kader mee:

2. Bereikbaarheid:

- a. Tijd per doelgroep;
- b. Meters per doelgroep;
- c. Geen richtinggevend kader.

3. Duurzaamheid:

- a. Leidend;
- b. Volgend;
- c. Geen richtinggevend kader.

4. Innovatie:

- a. Leidend (mogen pilots uitgevoerd worden);
- b. Volgend;
- c. Geen richtinggevend kader.

5. Tempo:

- a. Behoudend (gefaseerde uitrol naar de gewenste situatie);
- b. Sturend (met een gedegen plan van aanpak versneld naar de gewenste situatie);
- c. Geen richtinggevende kader.

Op 27 juni 2017 heeft de raad een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om inzicht te geven in de huidige parkeersituatie en om dat te vertalen naar een integraal parkeerkader (bijlage 1).

Het parkeerkader is de beoogde uitkomst van het proces waarin gezocht wordt naar een optimale balans tussen enerzijds een comfortabele bereikbaarheid van de bestemming in de binnenstad en anderzijds een zo kwalitatief mogelijk historisch straatbeeld. De verschillende parkeerlocaties zijn hiervan een afgeleide. Tenslotte wordt het instrumentarium bepaald waarmee gestuurd kan worden op het gewenste gebruik ervan. Het college heeft een extern adviesbureau gevraagd om een inventarisatie te maken van de huidige situatie (bijlage 2) en om een plan van aanpak op te stellen om te komen tot een integraal parkeerkader (bijlage 3). De raad wordt gevraagd dit plan van aanpak vast te stellen (beslispunt 1). Daarnaast wordt de raad gevraagd een richtinggevend kader aan te geven (beslispunten 2 t/m 5).

Het college toetst met dit voorstel de verschillende vraagstukken en de procesaanpak aan de verwachtingen in de raad, waarna deze door de raad worden vastgesteld.

NB: dit voorstel wordt toegelicht in de informatieve bijeenkomst van 9 januari 2018.

Aan de commissie gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 1 minuut

Aansluitend debat: (max.) 20 minuten

Reactie college op debat: (max.) 5 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 7 minuten

Raadsvoorstel, proces om te komen tot een integraal parkeerkader

Raadsbesluit, proces om te komen tot een integraal parkeerkader

Bijlage 1. Motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017

Bijlage 2. Evaluatierapport

Bijlage 3. Plan van aanpak parkeerkader

Integraal Parkeerkader presentatie 9 januari

Tijd: van 21:45 tot 22:30
Portefeuillehouder: Wethouder Bashara, Wethouder Van Eijk
Toelichting Commissie: Voorgesteld wordt:

1. Bij nieuwbouw van woningen bij eigen grondverkoop, anticiperen op de wijziging van de Warmtewet, per direct als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als warmtebron gebruikt wordt.
2. Bij kleinere individuele bouwprojecten, bijvoorbeeld in de bestaande bouw, is de voorwaarde dat aardgas niet langer als warmtebron wordt gebruikt gehanteerd. Dit zal soms maatwerkoplossingen vergen. In overleg met de initiatiefnemer wordt die oplossing vormgegeven en bepaald welke bijdrage de gemeente daaraan levert.
3. Bij nieuwbouw van woningen waar de gemeente geen rol heeft bij grondverkoop eveneens per direct in te zetten op onder 1. genoemd uitgangspunt door het gesprek met ontwikkelaars aan te gaan en hen te verleiden tot aardgasvrije nieuwbouw.
4. Actief de mogelijkheden benutten die nieuwe regelgeving conform de brief van minister Kamp d.d. 27 juni jl. biedt om te komen tot aardgasvrije nieuwbouwontwikkelingen zodra deze van kracht is.

Het Rijk wil dat de gebouwde omgeving in 2050 energieneutraal is. Dit betekent dat de gebouwde omgeving ook aardgasvrij moet worden. In de Energieagenda 2016 heeft voormalig minister Kamp zijn visie gegeven hoe hij deze doelstelling wil bereiken. Als vervolg daarop heeft het rijk aangekondigd met een wijziging van de Warmtewet te komen, waarbij de aansluitplicht op aardgas voor nieuwbouw wordt gewijzigd in een warmterecht. Verwachting is dat de wetwijziging per 1 juli 2018 is vastgesteld. Door als gemeente het standpunt aardgasvrij nieuwbouw uit te spreken anticipeert zij hierop. Het college stelt voor om bij nieuwbouw als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als energiebron benut wordt. Zo zetten we een eerste stap in de energietransitie en voorkomen we dat er onnodige kosten hoeven te worden gemaakt door onze inwoners en ontwikkelaars. Het is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om daar waar mogelijk de opgave om aardgasvrij worden niet te vergroten.

Aan de commissie gevraagd: advies aan de raad.

Dit voorstel geeft ook uitwerking aan de motie "Gasloze wijken" die op 23 mei 2017 door de raad is aangenomen (bijlage 1). Hierin is gevraagd te onderzoeken bij welke nieuwbouwprojecten de gasaansluiting kan komen te vervallen.

NB: tijdens de informatieve bijeenkomst van 2 oktober 2017 bent u bijgepraat over de stand van zaken rond de energietransitie en de stappen die in enkele concrete projecten zijn gezet of gezet gaan worden.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 1 minuut

Aansluitend debat: (max.) 20 minuten

Reactie college op debat: (max.) 5 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 7 minuten

Raadsvoorstel Aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn

Raadsbesluit Aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn

Bijlage 1. Motie Gasloze wijken d.d. 23 mei 2017

Beantwoording vragen HSP

7

Procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet

Tijd: van 22:30 tot 23:00
Portefeuillehouder: Wethouder Tap
Toelichting Commissie: De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2021 in werking. Met de komst van de Omgevingswet wordt een andere manier van werken beoogd en daarmee verandert het werk in de fysieke leefomgeving voor gemeenten. Afhankelijk van de ambities die een gemeente bij de implementatie heeft, kunnen de gevolgen voor de gemeentelijke organisatie groot zijn. Het proces om te komen tot implementatie van de Omgevingswet is verwoord in een procesplan. Daarin wordt uitgegaan van regionale samenwerking bij het implementatietraject. De gemeenteraad wordt gevraagd dit procesplan vast te stellen en daarmee opdracht te geven aan het college om de invoering van de Omgevingswet voor te bereiden conform dat procesplan.

NB: op de regionale raadsledenbijeenkomst van 22 november 2017 is een toelichting gegeven op dit voorstel

Aan de commissie gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 1 minuut

Aansluitend debat: (max.) 10 minuten

Reactie college op debat: (max.) 5 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 5 minuten

Raadsvoorstel Procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet

Raadsbesluit Procesplan Regionale implementatie Omgevingswet

Bijlage 1. Procesplan inclusief bijbehorende bijlagen

B-onderwerpen

8

B-punten

Tijd: van 23:00 tot 23:00
Toelichting Commissie: voorstel Griffie: zonder discussie met positief advies doorgeleiden naar de raad van 30 januari 2018.

8.a

Vaststellen beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder fase 5

Tijd: van 23:00 tot 23:00
Portefeuillehouder: Wethouder Van Eijk
Toelichting Commissie:
Voorgesteld wordt:
het beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder fase 5 als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen.

Fase 5 is de laatste fase die in de wijk Bangert en Oosterpolder ontwikkeld wordt. De ontwikkeling in dit gebied voorziet in woningbouw. De ruimtelijke hoofdstructuur is beschreven in een beeldkwaliteitsplan. Hierin zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor de openbare ruimte, de stedenbouwkundige structuren en architectuur opgenomen. Het bevat nadere welstandscriteria waaraan bebouwing en inrichting van het plangebied moet voldoen. Dat is gebeurd omdat in de Welstandsnota 2017 voor deze locatie geen concrete welstandscriteria zijn aangegeven.

Het ontwerp beeldkwaliteitsplan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarin het beeldkwaliteitsplan en het ontwerp van het uitwerkingsplan voor fase 5 noord zijn toegelicht. Over het beeldkwaliteitsplan zijn geen reacties ontvangen. Wel zijn er enkele (ondergeschikte) technische aanpassingen. Het betreft enkele tekstuele aanpassingen, het toevoegen van afbeeldingen ter verduidelijking van de inhoud van enkele onderdelen en enkele aanpassingen die voortkomen uit de gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan (o.a. een aanpassing van de plangrens).

Om het beeldkwaliteitsplan rechtskracht te geven, wordt de raad geadviseerd om het beeldkwaliteitsplan als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen. Het beeldkwaliteitsplan wordt daarmee een formeel toetsingskader voor de Commissie voor Monumenten en Welstand voor de inrichting van fase 5 van Bangert en Oosterpolder.

NB: over het opstellen van een beeldkwaliteitsplan voor fase 5 bent u al eerder geïnformeerd via de niet openbare bijeenkomst van 11 september 2017 en de daarop volgende vertrouwelijke brief d.d. 2 oktober 2017.

Aan de commissie gevraagd: advies aan de raad.

Raadsvoorstel Vaststellen beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5

Raadsbesluit Vaststellen beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5

Bijlage 1.a Beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5 (blz. 1-10)

Bijlage 1.b Beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5 (blz. 11-20)

Bijlage 1.c Beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5 (blz. 21-30)

Bijlage 1.d Beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5 (blz. 31-40)

8.b

Havenverordening 2018

Tijd: van 23:00 tot 23:00
Portefeuillehouder: Wethouder Tap
Toelichting Commissie:
Voorgesteld wordt:

1. De Havenverordening 2018 vast te stellen.
2. De Havenverordening 2017 in te trekken.

In de raadsvergadering van 7 november 2017 is amendement 5 aangenomen (bijlage 2), waardoor de overdracht van de noordwestkade van het Oostereiland niet wordt overgedragen aan de Stichting Varend Erfgoed Hoorn (SVEH). Hierdoor wordt ook de keuring van de historische schepen niet door de SVEH uitgevoerd en blijft de keuring van de historische schepen uitgevoerd worden door de gemeente. Het keuren van de schepen door de gemeentelijke keuringscommissie moet in de havenverordening opgenomen worden.

Vanwege veiligheid met betrekking tot opslag van gas op schepen moet de havenverordening uitgebreid worden met regelgeving hierover.

Aan de commissie gevraagd: advies aan de raad.

Raadsvoorstel Havenverordening 2018

Raadsbesluit Havenverordening 2018

Bijlage 1. Was-wordt lijst Havenverordening 2017 -2018

Bijlage 2. Amendement 5 Overdracht beheer Noord-westkant Oostereiland aan St. Varend Erfgoed d.d. 7 november 2017

9

Sluiting

Tijd: van 23:00 tot 23:00

Algemene raadscommissie (ARC)

Aan de leden van de gemeenteraad, de algemene raadscommissie van de raad en het college van burgemeester en wethouders

Secretaris: Margriet Vernes
doorkiesnummer: 06 29349248

uw brief van
uw kenmerk
ons kenmerk

Hoorn, donderdag 21 december 2017

bijlagen Agendastukken
onderwerp Agenda van 16 januari 2018

Geachte leden,

Hierbij nodig ik u uit tot het bijwonen van de vergadering van de Algemene raadscommissie (ARC).

Datum en tijdstip: dinsdag 16 januari 2018, aanvang 19.00 uur
Plaats: Raadzaal Nieuwe Steen 1, Hoorn

LET OP: vanwege de zwaarte van de agenda start de vergadering een uur eerder, om 19.00 uur!

NB:

- Eventuele verduidelijkende vragen over de agendapunten graag uiterlijk donderdag 11 januari voor 12.00 uur indienen bij de behandelend ambtenaar (steller) met een afschrift aan de griffie (griffie@hoorn.nl)
- Rondvragen graag uiterlijk 6 uur voor aanvang van de vergadering aanmelden bij de griffie (griffie@hoorn.nl).

Met vriendelijke groet,



Marjon van der Ven, voorzitter.

Agenda

- | | | |
|----|---|-----------|
| 1. | Publieksrondvraag | 19.00 uur |
| 2. | Vaststellen agenda 16 januari 2018 en mededelingen | 19:05 uur |
| 3. | Rondvraag Algemeen | 19:10 uur |
| 4. | Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering stadsontwikkeling
<i>Portefeuille: Wethouder Bashara</i> | 19:15 uur |

Advies aan de
raad van
30 januari 2018

Toelichting: De parkeerdruk op parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad is door de jaren heen erg hoog geworden. Een belangrijke reden hiervoor is dat er geen plafond is gesteld voor de bewonersvergunningen. Op dit moment bestaat er een spanningsveld tussen ontwikkelingen in de binnenstad en de parkeerdruk in de omgeving. Het gaat dan met name om het niet kunnen toevoegen van nieuwe woningen. Door de hoge parkeerdruk kan de parkeerbehoefte van deze plannen niet in de openbare ruimte worden afgewikkeld. Daardoor stagneren deze ontwikkelprojecten in de binnenstad, terwijl deze ontwikkeling juist gewenst is vanuit de Woon- en Binnenstadsvisie.

Het college heeft in dat kader vijf mogelijkheden uitgewerkt:

- 1) het instellen van een plafond en een wachtlijst voor het verlenen van parkeervergunningen in de binnenstad, gekoppeld aan een parkeernorm van 0,
- 2) een nul-vergunningenbeleid*,
- 3) parkeerfonds,
- 4) verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen en
- 5) continueren van het huidige beleid.

Alle mogelijkheden zijn in bijlage 3 verder uitgewerkt en onderbouwd.

Het college vraagt de raad een keuze te maken uit deze opties. In het raadsvoorstel is onder 5. Argumenten aangegeven dat het college de raad adviseert om te kiezen voor optie 1.

** Noot griffie: een voorstel voor het instellen van een nul-vergunningenbeleid is al eerder besproken in de commissie van 15 juni 2017 en in de raadsvergadering van 11 juli 2017 van de agenda gehaald, omdat de raad het voorstel niet besluitrijp achtte (bijlage 6).*

NB: dit voorstel wordt toegelicht in de informatieve bijeenkomst van 9 januari 2018.

Gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 2 minuten

Aansluitend debat: (max.) 45 minuten

Reactie college op debat: (max.) 10 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 7 minuten

5. **Parkeerbeleid: Proces om te komen tot een integraal parkeerkader**
Portefeuille: Wethouder Bashara

21:00 uur

Advies aan de
raad van
30 januari 2018

Toelichting: Voorstel is:

1. Het plan van aanpak om tot een integraal parkeerkader te komen (zoals omschreven in bijlage 3), vast te stellen.

Daarbij geeft de raad het volgende richtinggevende kader mee:

2. Bereikbaarheid:
 - a. Tijd per doelgroep;
 - b. Meters per doelgroep;
 - c. Geen richtinggevend kader.
3. Duurzaamheid:
 - a. Leidend;
 - b. Volgend;
 - c. Geen richtinggevend kader.
4. Innovatie:
 - a. Leidend (mogen pilots uitgevoerd worden);
 - b. Volgend;
 - c. Geen richtinggevend kader.
5. Tempo:
 - a. Behoudend (gefaseerde uitrol naar de gewenste situatie);
 - b. Sturend (met een gedegen plan van aanpak versneld naar de gewenste situatie);
 - c. Geen richtinggevende kader.

Op 27 juni 2017 heeft de raad een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om inzicht te geven in de huidige parkeersituatie en om dat te vertalen naar een integraal parkeerkader (bijlage 1).

Het parkeerkader is de beoogde uitkomst van het proces waarin gezocht wordt naar een optimale balans tussen enerzijds een comfortabele bereikbaarheid van de bestemming in de binnenstad en anderzijds een zo kwalitatief mogelijk historisch straatbeeld. De verschillende parkeerlocaties zijn hiervan een afgeleide. Tenslotte wordt het instrumentarium bepaald waarmee gestuurd kan worden op het gewenste gebruik ervan.

Het college heeft een extern adviesbureau gevraagd om een inventarisatie te maken van de huidige situatie (bijlage 2) en om een plan van aanpak op te stellen om te komen tot een integraal parkeerkader (bijlage 3). De raad wordt gevraagd dit plan van aanpak vast te stellen (beslispunt 1). Daarnaast wordt de raad gevraagd een richtinggevend kader aan te geven (beslispunten 2 t/m 5).

Het college toetst met dit voorstel de verschillende vraagstukken en de procesaanpak aan de verwachtingen in de raad, waarna deze door de raad worden vastgesteld.

NB: dit voorstel wordt toegelicht in de informatieve bijeenkomst van 9 januari 2018.

Gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 1 minuut

Aansluitend debat: (max.) 20 minuten

Reactie college op debat: (max.) 5 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 7 minuten

6.

Aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn

Portefeuille: Wethouder Bashara; Wethouder Van Eijk

21:45 uur

Advies aan de
raad van
30 januari 2018

Toelichting: Voorgesteld wordt:

1. Bij nieuwbouw van woningen bij eigen grondverkoop, anticiperen op de wijziging van de Warmtewet, per direct als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als warmtebron gebruikt wordt.
2. Bij kleinere individuele bouwprojecten, bijvoorbeeld in de bestaande bouw, is de voorwaarde dat aardgas niet langer als warmtebron wordt gebruikt gehanteerd. Dit zal soms maatwerkoplossingen vergen. In overleg met de initiatiefnemer wordt die oplossing vormgegeven en bepaald welke bijdrage de gemeente daaraan levert.
3. Bij nieuwbouw van woningen waar de gemeente geen rol heeft bij grondverkoop eveneens per direct in te zetten op onder 1. genoemd uitgangspunt door het gesprek met ontwikkelaars aan te gaan en hen te verleiden tot aardgasvrije nieuwbouw.
4. Actief de mogelijkheden benutten die nieuwe regelgeving conform de brief van minister Kamp d.d. 27 juni jl. biedt om te komen tot aardgasvrije nieuwbouwontwikkelingen zodra deze van kracht is.

Het Rijk wil dat de gebouwde omgeving in 2050 energieneutraal is. Dit betekent dat de gebouwde omgeving ook aardgasvrij moet worden. In de Energieagenda 2016 heeft voormalig minister Kamp zijn visie gegeven hoe hij deze doelstelling wil bereiken. Als vervolg daarop heeft het rijk aangekondigd met een wijziging van de Warmtewet te komen, waarbij de aansluitplicht op aardgas voor nieuwbouw wordt gewijzigd in een warmterecht. Verwachting is dat de wetwijziging per 1 juli 2018 is vastgesteld. Door als gemeente het standpunt aardgasvrij nieuwbouw uit te spreken anticipeert zij hierop. Het college stelt voor om bij nieuwbouw als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als energiebron benut wordt. Zo zetten we een eerste stap in de energietransitie en voorkomen we dat er onnodige kosten hoeven te worden gemaakt door onze inwoners en ontwikkelaars.

Het is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om daar waar mogelijk de opgave om aardgasvrij worden niet te vergroten.

Dit voorstel geeft ook uitwerking aan de motie "Gasloze wijken" die op 23 mei 2017 door de raad is aangenomen (bijlage 1). Hierin is gevraagd te onderzoeken bij welke nieuwbouwprojecten de gasaansluiting kan komen te vervallen.

NB: tijdens de informatieve bijeenkomst van 2 oktober 2017 bent u bijgepraat over de stand van zaken rond de energietransitie en de stappen die in enkele concrete projecten zijn gezet of gezet gaan worden.

Gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 1 minuut

Aansluitend debat: (max.) 20 minuten

Reactie college op debat: (max.) 5 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 7 minuten

7.

Procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet

Portefeuille: Wethouder Tap

22:30 uur

Advies aan de
raad van
30 januari 2018

Toelichting: De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2021 in werking. Met de komst van de Omgevingswet wordt een andere manier van werken beoogd en daarmee verandert het werk in de fysieke leefomgeving voor gemeenten. Afhankelijk van de ambities die een gemeente bij de implementatie heeft, kunnen de gevolgen voor de gemeentelijke organisatie groot zijn. Het proces om te komen tot implementatie van de Omgevingswet is verwoord in een procesplan. Daarin wordt uitgegaan van regionale samenwerking bij het implementatietraject. De gemeenteraad wordt gevraagd dit procesplan vast te stellen en daarmee opdracht te geven aan het college om de invoering van de Omgevingswet voor te bereiden conform dat procesplan.

NB: op de regionale raadsledenbijeenkomst van 22 november 2017 is een toelichting gegeven op dit voorstel

Gevraagd: advies aan de raad.

Indeling spreektijden:

Per fractie een eerste reactie: (max.) 1 minuut

Aansluitend debat: (max.) 10 minuten

Reactie college op debat: (max.) 5 minuten

Afronding debat en conclusie advies commissie: (max.) 5 minuten

8. **B-punten** 23:00 uur
Toelichting: voorstel Griffie: zonder discussie met positief advies doorgeleiden naar de raad van 30 januari 2018.
- 8.a **Vaststellen beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder fase 5** 23:00 uur
Portefeuille: Wethouder Van Eijk
Toelichting: Voorgesteld wordt:
het beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder fase 5 als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen.
Advies aan de raad van 30 januari 2018
- Fase 5 is de laatste fase die in de wijk Bangert en Oosterpolder ontwikkeld wordt. De ontwikkeling in dit gebied voorziet in woningbouw. De ruimtelijke hoofdstructuur is beschreven in een beeldkwaliteitsplan. Hierin zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor de openbare ruimte, de stedenbouwkundige structuren en architectuur opgenomen. Het bevat nadere welstandscriteria waaraan bebouwing en inrichting van het plangebied moet voldoen. Dat is gebeurd omdat in de Welstandsnota 2017 voor deze locatie geen concrete welstandscriteria zijn aangegeven.
- Het ontwerp beeldkwaliteitsplan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarin het beeldkwaliteitsplan en het ontwerp van het uitwerkingsplan voor fase 5 noord zijn toegelicht. Over het beeldkwaliteitsplan zijn geen reacties ontvangen. Wel zijn er enkele (ondergeschikte) technische aanpassingen. Het betreft enkele tekstuele aanpassingen, het toevoegen van afbeeldingen ter verduidelijking van de inhoud van enkele onderdelen en enkele aanpassingen die voortkomen uit de gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan (o.a. een aanpassing van de plangrens).
- Om het beeldkwaliteitsplan rechtskracht te geven, wordt de raad geadviseerd om het beeldkwaliteitsplan als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen. Het beeldkwaliteitsplan wordt daarmee een formeel toetsingskader voor de Commissie voor Monumenten en Welstand voor de inrichting van fase 5 van Bangert en Oosterpolder.
- NB: over het opstellen van een beeldkwaliteitsplan voor fase 5 bent u al eerder geïnformeerd via de niet openbare bijeenkomst van 11 september 2017 en de daarop volgende vertrouwelijke brief d.d. 2 oktober 2017.
- Gevraagd:** advies aan de raad.
- 8.b **Havenverordening 2018** 23:00 uur
Portefeuille: Wethouder Tap
Toelichting: Voorgesteld wordt:
1. De Havenverordening 2018 vast te stellen.
2. De Havenverordening 2017 in te trekken.
Advies aan de raad van 30 januari 2018
- In de raadsvergadering van 7 november 2017 is amendement 5 aangenomen (bijlage 2), waardoor de overdracht van de noordwestkade van het Oostereiland niet wordt overgedragen aan de Stichting Varend Erfgoed Hoorn (SVEH). Hierdoor wordt ook de keuring van de historische schepen niet door de SVEH uitgevoerd en blijft de keuring van de historische schepen uitgevoerd worden door de gemeente. Het keuren van de schepen door de gemeentelijke keuringscommissie moet in de havenverordening opgenomen worden.
- Vanwege veiligheid met betrekking tot opslag van gas op schepen moet de havenverordening uitgebreid worden met regelgeving hierover.
- Gevraagd:** advies aan de raad.
9. **Sluiting** 23:00 uur

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

Onderwerp

Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering stadsontwikkeling.

Agendering

Ter besluitvorming op genoemd onderwerp in de raadsvergadering van 30 januari 2018

Bijlagen		Motievraag:
1	Motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017	
2	Evaluatierapport	a
3	Onderbouwing mogelijkheden	b
4	Overzicht ontwikkelprojecten	b
5	Raadsbesluit van 24 november 2015	

Gevraagd besluit:

Welke optie mag worden ingevoerd rond het vraagstuk van de huidige parkeernorm in de binnenstad?

1. Vervallen parkeernorm binnenstad, samen met instellen plafond en wachtlijst;
2. Nul-vergunningenbeleid;
3. Parkeerfonds;
4. Verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen;
5. Continuering van het huidige beleid.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

Samenvatting

De parkeerdruk op parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad is door de jaren heen erg hoog geworden. Een belangrijke reden hiervoor is dat er geen plafond is gesteld voor de bewonersvergunningen. Op dit moment bestaat er een spanningsveld tussen ontwikkelingen in de binnenstad en de parkeerdruk in de omgeving. Het gaat dan met name om het niet kunnen toevoegen van nieuwe woningen. Door de hoge parkeerdruk kan de parkeerbehoefte van deze plannen niet in de openbare ruimte worden afgewikkeld. Daardoor stagneren deze ontwikkelprojecten in de binnenstad, terwijl deze ontwikkeling juist gewenst is vanuit de Woon- en Binnenstadsvisie.

Het college heeft in dat kader vijf mogelijkheden uitgewerkt: (1) het instellen van een plafond en een wachtlijst voor het verlenen van parkeervergunningen in de binnenstad, gekoppeld aan een parkeernorm van 0, (2) een nul-vergunningenbeleid, (3) Parkeerfonds, (4) Verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen en (5) continueren van het huidige beleid.

Het college vraagt de raad een keuze te maken uit deze opties.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Op 27 juni 2017 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen, waarin het college wordt opgeroepen om inzicht te verschaffen in het huidige gebruik van de parkeerlocaties en de sturingsmiddelen die er zijn om het parkeergedrag te reguleren. Op basis daarvan wil de gemeenteraad een brede discussie voeren over het toekomstige parkeerbeleid.

Ondertussen is de parkeerdruk in de binnenstad te hoog. Dat leidt tot stagnatie in de herontwikkeling van panden en locaties in de binnenstad. Het structureel tekort aan parkeerplaatsen zal op korte en middellange termijn niet afnemen, omdat er sprake is van een duidelijke trend om in de binnenstad te willen wonen. In de raad is gevraagd om op korte termijn een oplossing aan te dragen.

Belang

Bij ongewijzigd beleid zullen woningbouwontwikkelingen stagneren. Ook de verblijfskwaliteit van de binnenstad en de economische ontwikkeling van de stad komt dan onder druk te staan. De parkeerdruk zal verder blijven toenemen. Dat leidt tot problemen voor diverse betrokken partijen. Het is daarom van belang dat er een oplossing komt voor de korte (stadsontwikkeling) én de langere termijn (integraal parkeerkader).

Centrale vraag

Hoe wil de raad (her)ontwikkeling van de binnenstad mogelijk maken, zoals gewenst in onder meer de Binnenstadsvisie?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Het verhogen van de verblijfskwaliteit voor bewoners en bezoekers, zodat de stad leefbaar en economisch aantrekkelijk blijft.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

(her)Ontwikkeling van panden en locaties draagt bij aan een duurzaam gebruik van gebouwen. Daarnaast draagt een goede structurele parkeeroplossing bij aan het verminderen van zoekverkeer, wat op zijn beurt zorgt voor minder uitstoot van schadelijke stoffen.

4. Kaders

Integrale visie voor de binnenstad

Op 28 juni 2016 heeft de gemeenteraad de Integrale visie voor de binnenstad vastgesteld. De visie schetst een beeld van de huidige ontwikkelingen (minder detailhandel, meer woningen en andere functies) en geeft richting aan het toekomstig beleid. Dat betekent onder meer: meer kwaliteit van de openbare ruimte, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder ruimte voor de auto op enkele plekken waar dit kan bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.

Woonvisie

De belangrijkste speerpunten voor de komende jaren zijn:

- het aantrekkelijk maken c.q. het onderscheidend karakter van de woningvoorraad verbeteren;
- het beschikbaar stellen van voldoende betaalbare woningen voor huishoudens met lage(re) inkomens;
- het beter geschikt maken van de woningvoorraad voor het langer zelfstandig wonen;
- en het investeren in de sociale samenhang en samenstelling van de bestaande wijken (stadsvernieuwing).

De Hoornse binnenstad vormt een aantrekkelijke woonomgeving waar door het afnemen van winkelopervlakte kansen ontstaan voor nieuwe woningen en onderscheidende woningtypes. Wonen is daarmee een functie die de binnenstad kan versterken en ervoor kan zorgen dat de binnenstad leefbaar blijft.

Bestemmingsplan Binnenstad

In het bestemmingsplan Binnenstad is geen parkeernormering opgenomen. Daarom wordt hiervoor teruggeslagen op de Bouwverordening 2012.

Bouwverordening Hoorn 2012

Artikel 2.5.30 lid 1 geeft aan dat, als de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van parkeren *in voldoende mate* ruimte moet zijn aangebracht in, op, bij of onder het gebouw. Hiervan kan worden afgeweken indien op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien dan wel indien realisatie van parkeerruimte door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Raadsbesluit van 17 november 2015

De kern van dit besluit is dat de tweede bewonersvergunning voor nieuwe gevallen wordt afgeschaft. Voor deze nieuwe gevallen is er wel de mogelijkheid voor een langparkeervergunning op de daarvoor aangewezen terreinen. De inschatting was destijds dat het aantal tweede parkeervergunningen met ongeveer dertig stuks per jaar zou afnemen, zodat na tien jaar het aantal op vrijwel 0 zou uitkomen. Op dit moment zijn er nog circa 270 2^{de} bewonersvergunningen beschikbaar gesteld.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

Parkeerverordening

De parkeerverordening biedt mogelijkheden voor het verstrekken van parkeervergunningen, met de daarbij behorende voorwaarden.

5. Argumenten

Uit de inventarisatie blijkt dat de parkeerdruk in het centrum nu al (te) hoog is. Er zijn meer parkeervergunningen verleend dan dat er parkeercapaciteit aanwezig is. Daarnaast kan regelmatig geen vergunning worden verleend voor woningbouwplannen, omdat niet kan worden voldaan aan de parkeernorm van de Bouwverordening.

Op dit moment stagneren hierdoor verscheidene woningbouwprojecten in de binnenstad (zie bijlage 4). Het college stelt voor om enkele maatregelen te nemen om de parkeerdruk te verlichten en om de ontwikkelingen in het centrum, die vanwege de parkeernorm stilgevallen zijn, door te kunnen laten gaan. Deze maatregelen kunnen worden ingepast in het integrale parkeerkader.

Het college heeft vijf mogelijkheden onderzocht:

1. het instellen van een plafond en een wachtlijst voor het verlenen van parkeervergunningen in de binnenstad, gekoppeld aan een parkeernorm van 0 voor wonen (woningen) die in de binnenstad worden gerealiseerd;
2. het instellen van een nulvergunningenbeleid, zoals wij dat eerder hebben voorgesteld;
3. het invoeren van een parkeerfonds voor het realiseren van parkeergelegenheden;
4. het verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen zonder wijzigingen in het parkeerbeleid;
5. het handhaven van de huidige situatie in afwachting van de ontwikkeling van een integraal parkeerkader.

Het advies is optie 1 want:

Parkeerdruk neemt af:

Op dit moment zijn er meer parkeervergunningen voor bewoners verleend dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Door het aantal te verstrekken bewonersvergunningen te maximaliseren ontstaat er een plafond. Het effect van het plafond en de wachtlijst zal zijn, dat de parkeerdruk geleidelijk terugloopt.

Mogelijkheden voor woningbouw:

Door de parkeernorm voor wonen (woningen) in de binnenstad op 0 te stellen, kunnen de gewenste ontwikkelingen in de binnenstad doorgaan. Door de koppeling met het plafond, blijven bewoners (met een beperkte wachttijd) de mogelijkheid houden op een parkeervergunning, als zij dat wensen. Dat is het verschil met het 0-vergunningbeleid.

Alle mogelijkheden zijn in bijlage 3 verder uitgewerkt en onderbouwd.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

6. Maatschappelijk draagvlak

Vergunninghouders

De verschillende opties hebben in beginsel geen wijzigingen tot gevolg voor de huidige vergunninghouders. Aan de hand van de huidige mutaties (8-15 verhuizingen per maand) zal de wachttijd voor de eerste op de lijst 1 tot 3 maanden bedragen. De exacte wachttijd om in aanmerking te komen van een vergunning is afhankelijk van het aantal verhuizingen, het aantal nieuwe woningen in de binnenstad en de hoeveelheid wachtenden op de wachtlijst.

Ontwikkelaars

Onder geïnteresseerde projectontwikkelaars is voor het nul-vergunningenbeleid eerder een enquête gehouden. Een ruime meerderheid (twee op de drie) geeft aan geheel of gedeeltelijk geholpen te zijn met de mogelijkheid 1 en 2 en de huidige signalen zijn niet anders.

7. Financiële consequenties

Het voorstel heeft geen directe gevolgen voor de gemeentelijke begroting of de parkeerinkomsten. Voor de aanpassing van het vergunningensysteem en het beheer is dat afhankelijk van de voorkeur van de raad.

Afhankelijk van de voorkeur gaat het college uit van een bandbreedte tussen € 5.000,- en 15.000,-. Dat komt vervolgens ten laste van de parkeerexploitatie.

8. Communicatie

Conform plan van aanpak.

9. Realisatie

Ambtelijk worden al de nodige voorbereidingen getroffen omdat per 1 juli 2018 de parkeernorm in de bouwverordening komt te vervallen. Dit moet dan worden vastgelegd in een Nota Parkeernorm. Dit is overigens ook een onderdeel in het integrale parkeerkader.

Aldus vastgesteld

19 DEC. 2017

college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



secretaris,

de burgemeester



Raadsbesluit

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer
Team: Bedrijfsbureau Stadsbeheer

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 12 december 2017.

betreft: Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering stadsontwikkeling.

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

Keuze te maken uit de voorgestelde opties:

1. Vervallen parkeernorm binnenstad, samen met instellen plafond en wachtlijst;
2. Nul-vergunningenbeleid;
3. Parkeerfonds;
4. Verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen;
5. Continuering van het huidige beleid.

Hoorn, 30 januari 2018

de griffier,

de voorzitter,

Bekendmaking:

Niet van toepassing

Bijlage 1: Motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017



Motie "Parkeer en verkeersbeleid"

De raad van de gemeente Hoorn, in vergadering bijeen op dinsdag 27 juni 2017 en behandelend het agendapunt 'Kadernota 2017',

Overwegende dat:

- Het huidige verkeers- en parkeerbeleid is gebaseerd op de Nota Verkeer en Parkeren (NVP) van 10 oktober 2000, die op zijn beurt weer een deelaspect is van het Kwaliteitsplan Binnenstad (KPB);
- De laatste jaren nieuwe ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (opmars E-bike, Hoorn City Tours, het busverbod, mobiel en elektronisch betalen voor parkeren, forse toename post- en pakketdiensten als gevolg van internetbestellingen) of zich nog gaan aandienen ...;
- De gewenste herontwikkeling van het Kerkplein en de ontwikkeling van het stationsgebied met vier parkeerlagen is ingegeven om ruimte te winnen in de binnenstad en die tot kwalitatieve ontwikkeling te brengen, zoals o.a. verwoord in de door de raad op 28 juni 2016 vastgestelde Binnenstadvisie;
- De gemeenteraad echter nauwelijks inzicht heeft m.b.t. de gevolgen van de hiervoor genoemde trends en ontwikkelingen en de toekomstige ruimtelijke keuzes op het huidige, alsmede op het toekomstige, gewenste, haalbare, betaalbare en effectieve verkeers- en parkeerbeleid;
- De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en parkeer- en mobiliteitsopties* niet of slechts incidenteel en gefragmenteerd, maar in elk geval niet in samenhang bediscussieerd zijn;

=====

**Toelichting: Een optie kan ook zijn om een deel van het binnenstadsparkeren (betaald parkeren, vergunningen of bewonersparkeren) naar de rand/stationsgebied te krijgen en een deel van de vrij te komen gronden te ontwikkelen voor bewonersparkeren, bijvoorbeeld half verdiept en mooi weggewerkt. Ook kunnen in de verschillende binnenstadsgedelen collectieve autodeelprojecten of 'witte fietsen' ruimtelijk gefaciliteerd worden. Maar er zijn uiteraard ook andere opties mogelijk, zoals het recent besproken 'nulvergunningenbeleid'.*

=====

- Actuele inzichten en informatie van groot belang zijn voor de raad om in de komende jaren verantwoorde ruimtelijke, juridische, economische en financiële beslissingen te nemen als het gaat om het 'schuiven, stapelen, omzetten' van parkeerplaatsen in en langs de randen van de binnenstad.

verzoekt het College om:

- a. de raad inzicht te verschaffen in het huidige gebruik van de verschillende parkeerlocaties (uitgesplitst op aantal, garage/maaiveld, type/tarief en omvang) op punten als: bezetting, kort/langverblijf, omloopsnelheid, op de verschillende tijdstippen van de week, mate van dubbelgebruik, bezoekers, bewoners, vergunningparkeren bewoners/bedrijven.
- b. daarbij eveneens aan te geven welke sturingsmiddelen er zijn en de mate waarin de verschillende doelgroepen (naar verwachting) gevoelig zijn voor die sturingsmiddelen (parkeervoorwaarden, prijs, beschikbaarheid, loopafstand, veiligheid etc.), welke juridische aspecten hierbij een rol spelen om te komen tot een succesvol verplaatsingsbeleid van parkeerplaatsen in de nabije toekomst.
- c. Op basis van deze informatie een brede discussie te voeren over het toekomstige parkeerbeleid geleid op de ontwikkeling van het stationsgebied en andere actuele ontwikkelingen.

en gaat over tot de orde van de dag, de fracties van:

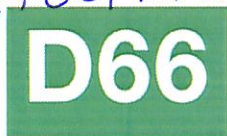
D66 Arwin Rood

VOCHOORN Aart Ruppert

HOP Robert Vinkenborg

MOTIE nr.:	5
Datum raadsvergadering:	27-6-2017
☐ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

VOOR: PvdA, D66, CPA, VVD, VUCH, HOP, 780 (22)
Tegen: SP, GL, Fr. Tonnaer, MB, ML (12)



Motie "Parkeer en verkeersbeleid"

De raad van de gemeente Hoorn, in vergadering bijeen op dinsdag 27 juni 2017 en behandelend het agendapunt 'Kadernota 2017',

Overwegende dat:

- Het huidige verkeers- en parkeerbeleid is gebaseerd op de Nota Verkeer en Parkeren (NVP) van 10 oktober 2000, die op zijn beurt weer een deeluitwerking is van het Kwaliteitsplan Binnenstad (KPB);
- De laatste jaren nieuwe ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (opmars E-bike, Hoorn City Tours, het busverbod, mobiel en elektronisch betalen voor parkeren, forse toename post- en pakketdiensten als gevolg van internetbestellingen) of zich nog gaan aandienen ...;
- De gewenste herontwikkeling van het Kerkplein en de ontwikkeling van het stationsgebied met vier parkeerlagen is ingegeven om ruimte te winnen in de binnenstad en die tot kwalitatieve ontwikkeling te brengen, zoals o.a. verwoord in de door de raad op 28 juni 2016 vastgestelde Binnenstadsvisie;
- De gemeenteraad echter nauwelijks inzicht heeft m.b.t. de gevolgen van de hiervoor genoemde trends en ontwikkelingen en de toekomstige ruimtelijke keuzes op het huidige, alsmede op het toekomstige, gewenste, haalbare, betaalbare en effectieve verkeers- en parkeerbeleid;
- De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en parkeer- en mobiliteitsopties* niet of slechts incidenteel en gefragmenteerd, maar in elk geval niet in samenhang bediscussieerd zijn;

=====

**Toelichting: Een optie kan ook zijn om een deel van het binnenstadsparkeren (betaald parkeren, vergunningen of bewonersparkeren) naar de rand/stationsgebied te krijgen en een deel van de vrij te komen gronden te ontwikkelen voor bewonersparkeren, bijvoorbeeld half verdiept en mooi weggewerkt. Ook kunnen in de verschillende binnenstadsgedelen collectieve autodeelprojecten of 'witte fietsen' ruimtelijk gefaciliteerd worden. Maar er zijn uiteraard ook andere opties mogelijk, zoals het recent besproken 'nulvergunningenbeleid'.*

=====

- Actuele inzichten en informatie van groot belang zijn voor de raad om in de komende jaren verantwoorde ruimtelijke, juridische, economische en financiële beslissingen te nemen als het gaat om het 'schuiven, stapelen, omzetten' van parkeerplaatsen in en langs de randen van de binnenstad.

verzoekt het College om:

- a. de raad inzicht te verschaffen in het huidige gebruik van de verschillende parkeerlocaties (uitgesplitst op aantal, garage/maaveld, type/tarief en omvang) op punten als: bezetting, kort/langverblijf, omloopsnelheid, op de verschillende tijdstippen van de week, mate van dubbelgebruik, bezoekers, bewoners, vergunningparkeren bewoners/bedrijven.
- b. daarbij eveneens aan te geven welke sturingsmiddelen er zijn en de mate waarin de verschillende doelgroepen (naar verwachting) gevoelig zijn voor die sturingsmiddelen (parkeervoorwaarden, prijs, beschikbaarheid, loopafstand, veiligheid etc.), welke juridische aspecten hierbij een rol spelen om te komen tot een succesvol verplaatsingsbeleid van parkeerplaatsen in de nabije toekomst.
- c. Op basis van deze informatie een brede discussie te voeren over het toekomstige parkeerbeleid gelet op de ontwikkeling van het stationsgebied en andere actuele ontwikkelingen.

en gaat over tot de orde van de dag, de fracties van:

D66 Arwin Rood

VOCHOORN Aart Ruppert

HOP Robert Vinkenborg

MOTIE nr.:	5
Datum raadsvergadering:	27-6-2017
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Bijlage 2: Evaluatierapport

Inhoudsopgave

Deel 1: Inventarisatie en evaluatierapport parkeren Hoorn	pagina	2
Deel 2: Inventarisatie en evaluatierapport fiets parkeren Hoorn	pagina	16
Deel 3: Managementrapportage Q2 2017	pagina	25



Deel 1: Inventarisatie en evaluatierapport parkeren Hoorn



Inventarisatie en evaluatie
parkeren Hoorn

arrivée
Zorgeloos Parkeren

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



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
2. Inventarisatie van het parkeerareaal- en beleid in Hoorn	6
2.1. Capaciteiten	6
2.2. Betaald parkeren	7
2.3. Parkeergarages	9
2.4. Uitgifte van parkeerrechten.....	9
2.5. Welke besluiten / stukken beschrijven het parkeerbeleid?	11
2.6. Waar heeft het huidige parkeerbeleid toe geleid?	12
2.6.1. Parkeerdruk	13
3. Conclusies	15
3.1. Conclusies	15



1. Inleiding

Gemeente Hoorn wil graag een heldere visie op parkeren ontwikkelen. De vele geplande ontwikkelingen die de stad staan te wachten vragen om een onderbouwde parkeervisie op basis waarvan er in de toekomst een helder parkeerbeleid kan worden gevoerd. De gemeente Hoorn gaf Arrivéé opdracht om een inventarisatie van het huidige parkeerbeleid uit te voeren. Ook brengt het in beeld over welk areaal we nu eigenlijk praten en komen wij met conclusies.

De doelstelling van dit rapport zijn:

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

Uit gesprekken met verschillende medewerkers en de wethouder van gemeente Hoorn maakte Arrivéé de volgende doelstellingen voor dit rapport op:

- breng in beeld wat er allemaal al is op het gebied van parkeren;
- breng in beeld welke (bestuurlijke) stukken daarvoor zijn;
- geef een overzicht van het totale areaal voor parkeren;
- geef inzicht in de uitkomsten / werking van het huidige beleid;
- geef inzicht in welke stuurmiddelen er worden gebruikt.

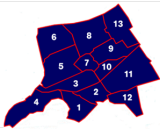


2. Inventarisatie van het parkeerareaal- en beleid in Hoorn

2.1. Capaciteiten

Parkeervraagstukken richten zich over het algemeen op de gebieden waar een vorm van parkeerregulering is ingevoerd. De gebieden die zich rondom de gereguleerde delen bevinden zijn vaak de toekomstige locaties waar onbalans tussen vraag en aanbod optreedt. In een volledige parkeerbalans poogt een gemeente haar volledige areaal te monitoren en in 'balans' te houden.

In de onderstaande tabel zijn de capaciteiten zoals deze bekend zijn weergegeven. De tabel toont een verdeling naar wijken en de vorm van regulering. Er is gekozen om wijken (eventueel opgedeeld in buurten) als logische geografische verdeling te hanteren. Dit is gedaan omdat deze groeperingen voor meerdere doelen wordt toegepast en bij vrijwel iedereen bekend mag worden verondersteld. Ook voor de rapportages over parkeren is de herkenbaarheid van deze gebieden groot.



Zone	Wijk	Omschrijving	Achteraf betaald (BTW)		Vooraf betaald (fiscaal)		Belanghebbenden		Gratis		Gratis	
			Garage	Terrein	Straat	Straat	Blauwe zone	Vrij Parkeren	Minder validen alg.	Minder validen kent.	Minder validen alg.	Minder validen kent.
Laag, midden, hoog	Wijk 1	Binnenstad (CBS-wijkcode:040510)	220		1531	1572	2	-	31	20		
	Wijk 2	Venenlaankwartier (CBS-wijkcode:040511)			455	908	186	1337	4	32		
	Wijk 3	Hoorn-Noord (CBS-wijkcode:040512) Zie wijkcode 00511										
	Wijk 4	Grote Waal (CBS-wijkcode:040513)	120		701	157	3	1175	21	8		
	Wijk 5	Risdam-Zuid (CBS-wijkcode:040520)										
	Wijk 6	Risdam-Noord (CBS-wijkcode:040521)										
	Wijk 7	Nieuwe Steen (CBS-wijkcode:040522)										
	Wijk 8	Zwaag (CBS-wijkcode:040530)										
	Wijk 9	Blokker (CBS-wijkcode:040531)										
	Wijk 10	Kersenboogerd-Noord (CBS-wijkcode:040532)										
	Wijk 11	Kersenboogerd-Zuid (CBS-wijkcode:040533)										
	Wijk 12	Hoom 80 (CBS-wijkcode:040534)										
	Wijk 13	Bangert en Oosterpolder (CBS-wijkcode:040535)										
		Parkeergarage 't Jeudje										
		Parkeergarage Schouwburg het Park										

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat Hoorn in 4 wijken gereguleerd parkeren toepast. Dit betreft:

- Centrum / Binnenstad (Wijk 1);
- Venenlaankwartier (Wijk 2);
- Hoorn-Noord (Wijk 3);
- Grote Waal (Wijk 4).

Het voordeel van het huidige beleid is dat er grotendeels een scheiding is tussen betaald parkeren en belanghebbenden parkeren. Deze geeft een heldere demarcatie. Nadeel is dat de belanghebbenden gebieden niet gefiscaliseerd zijn waardoor de inkomsten uit parkeerboetes naar het rijk vloeien ook kan er geen gebruik gemaakt worden van de aanwezige capaciteit tijdens de daluren.



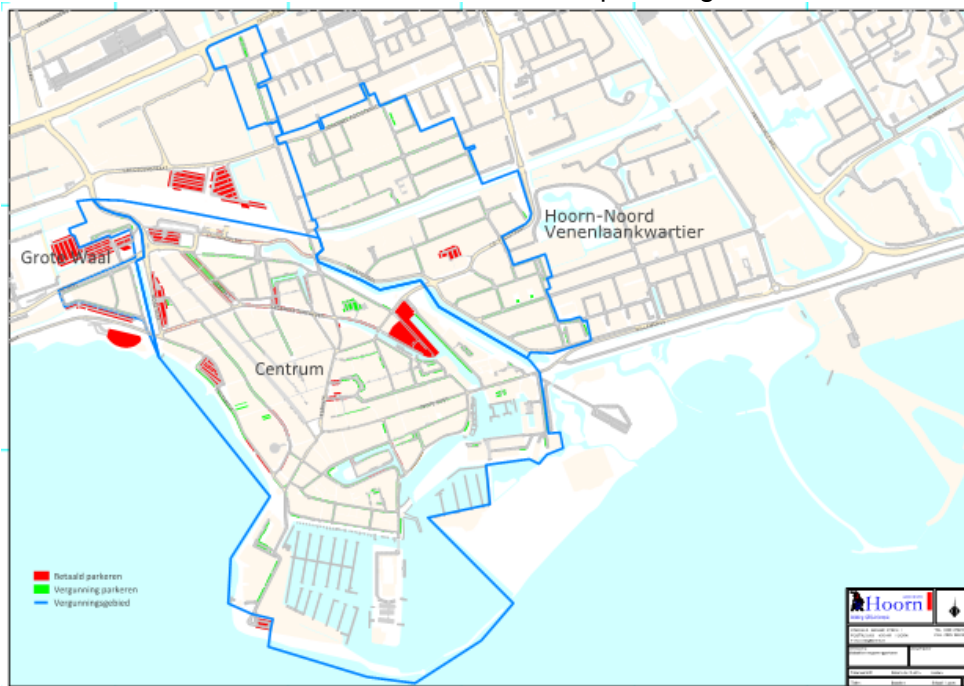
2.2. Betaald parkeren

In de gemeente Hoorn kunnen bezoekers van de stad gebruik maken van betaald parkeren. Er zijn zowel achteraf betaald parkeerplaatsen in parkeergarages als vooraf betaald parkeerplaatsen op straat en de terreinen. In het beleid wordt onderscheidt gemaakt tussen lang- en kortparkeren. Langparkeren betreft bijvoorbeeld het Transferium en kortparkeren het Kerkplein in het centrum.

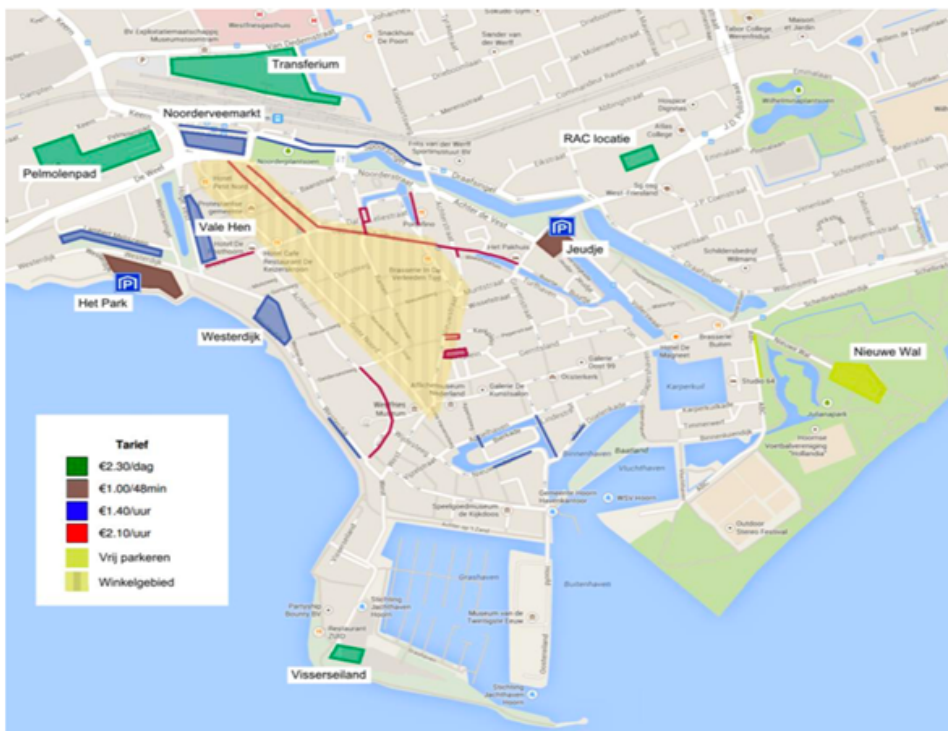
Binnen de parkeergebieden zijn de volgende reguleringstijden van kracht:

Parkeren op straat en parkeerterreinen	
Betaald parkeertijden:	
Maandag t/m woensdag, vrijdag en zaterdag	9.00 tot 18.00 uur
Donderdag	09.00 tot 21.00 uur
koopzondagen	12.00 tot 17.00 uur

Hieronder ziet u een overzicht van de betaald parkeergebieden en de tariefzones.



Tariefzones Bezoekersparkeren Hoorn



Tariefzone	Weergegeven kleur
A: hoog tarief	Rood
B: midden tarief	Blauw
C: laag tarief	Groen
Parkeergarage	Bruin

De parkeertarieven op straat worden in de onderstaande tabel weergegeven.

Parkeren op straat en parkeerterreinen		
Verbijzondering	Locatie	Tarief
Kort Parkeren	Achterom, Breed, Gedempte Turfhaven, Kerkplein, Korte Achterstraat, Kuil, Nieuwland, Onder de Boompjes, Spoorstraat en Veemarkt	€ 2,50 per uur
Kort parkeren	Brug tussen Appelhaven en Bierkade, Korenmarkt, Nieuwendam en Oude Doelenkade	€ 1,65 per uur (afgerond op € 0,10)
Middellang parkeren	Parkeerterrein Lambert Meliszweg, Parkeerterrein Noorderveemarkt, Spoorsingel, Stationsplein, Parkeerterrein Vale Hen, Westerdijk, Parkeerterrein Westerdijk, zuidzijde rijbaan Stationsweg	€ 1,65 per uur (afgerond op € 0,10 / max € 8,25 per dag)
Lang parkeren	Parkeerterreinen RAC-locatie en achterste deel Visserseiland	€ 0,70 per uur (max € 2,50 per dag)
Lang parkeren	Transferium en Pelmolpad	€ 2,50 per dag (of een gedeelte van een dag)
Lang parkeren	Parkeerterrein De Westfries	€ 1,30 per dag (of een gedeelte van een dag)



2.3. Parkeergarages

In het aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017 is het besluit genomen in welke parkeergarages op welke tijden betaald parkeren van kracht is. De gemeente Hoorn beschikt over twee parkeergarages. Parkeergarage 't Jeudje (220 parkeerplaatsen) en parkeergarage Schouwborg het Park (120 parkeerplaatsen).

Parkeergarage 't Jeudje	Parkeergarage Schouwborg het Park
Betaald parkeertijden:	Betaald parkeertijden:
Maandag t/m woensdag, vrijdag en zaterdag 9.00 tot 18.00 uur	Maandag t/m zondag van 12.00 tot 01.00 uur
Donderdag 09.00 tot 21.00 uur	
koopzondagen 12.00 tot 17.00 uur	
Tarief tijdens betaald parkeertijden:	Tarief tijdens betaald parkeertijden:
€ 1,50 per uur (buiten bovenstaande tijden gratis)	€ 1,50 per uur (buiten bovenstaande tijden gratis)
Maximaal € 7,50 per dag	Maximaal € 7,50 per dag
	€ 3,50 theaterkaart

De capaciteit die is ondergebracht in bebouwde voorzieningen bedraagt 340 plaatsen. Deze capaciteit bevindt zich in de volgende objecten:

- 't Jeudje (220 plaatsen);
- Schouwborg het park (120 plaatsen);

2.4. Uitgifte van parkeerrechten

Bij het reguleren van parkeren, trachten we schaarse capaciteit eerlijk te verdelen. Een belangrijk kengetal daarbij is de uitgiftegraad. Als we 100 plaatsen beschikbaar hebben, kunnen we zuiver theoretisch ook maar 100 rechten uitgeven. Natuurlijk zijn vergunninghouders in de huidige 24 uren economie niet altijd allemaal tegelijk op het areaal aanwezig. Het beeld laat landelijk echter nog steeds zien dat het percentage bewoners dat in avonden en weekenden thuis is, hoger ligt dan 95%. Ook bevinden ondernemers zich in dergelijke mate tijdens de klassieke werktijden op het areaal. Met dit in het achterhoofd is een kleine overschrijding van 100% uitgifte wel mogelijk, maar meer dan 110% levert in de praktijk problemen op tijdens de piekuren.



Hoe liggen deze verhoudingen in Hoorn?

Overzicht van het aantal uitgegeven parkeervergunning eind 2016:

Parkeervergunningen gemeente Hoorn 2016	Uitgegeven P vergunningen	Parkeer capaciteit
Soort	Aantal	Aantal
1e bew.verg. Centrum/Oost	1.730	1.572
2e bew.verg. Centrum/Oost	270	
<i>Totaal</i>	2.000	
1e bew.verg. VHN	678	908
2e bew.verg. VHN	172	
<i>Totaal</i>	850	
1e bew. verg. Grote Waal	32	157
2e bew. verg. Grote Waal	11	
<i>Totaal</i>	43	
Zakelijke verg.	254	0
Werknemersvergunning VHN	173	
Autodatevergunning	2	
Functionele vergunning	304	
Incidentele vergunning	65	
<i>Totaal</i>	798	
Totaal	3.691	2.637
Bijzondere vergunningen	Aantal	
Langparkeren bewoners	30	
Langp. Pelmolendpad	220	
Langp. Transferium	180	
Langp. Westvries	4	
Totaal bijzondere vergunningen	434	
Ontheffing	101	
Bezoekerskaarten (kraskaarten)	Per huishouden 400 h/per jr	

De langparkeervergunning is bedoeld voor mensen die in het centrum werken, of het centrum frequent bezoeken maar niet in aanmerking komen voor een bewoner of zakelijke vergunning. De langparkeervergunning geeft het recht om te kunnen parkeren op een van de drie langparkeerplaatsen (Pelmolendpad, Visserseiland, RAC-locatie Johan Messchaerstraat).

In het bovenstaande overzicht is te zien dat er 3.691 reguliere (bewoners en zakelijk) parkeervergunningen zijn uitgegeven door de gemeente op totaal 2.637 plaatsen. Daarnaast zijn er nog 434 bijzondere vergunningen uitgegeven en 101 ontheffingen. Functionele vergunning zijn specifiek bedoeld voor artsen, verloskundigen en zorginstellingen. Incidentele vergunningen zijn bedoeld voor bedrijven die tijdelijke werkzaamheden in de vergunningengebieden uitvoeren. De autodate vergunning is specifiek bedoeld voor de gereserveerde autodateplekken. Dit alles zou een uitgiftegraad van 160% betekenen. Het is echter niet logisch bij het hele areaal van dezelfde gelijktijdigheid uit te gaan. De groep met 798 vergunningen is de zakelijke groep. Deze vertonen, generiek, een tegengesteld gedrag met bewoners. Zij bezetten tijdens werktijden het areaal en bewoners juist niet. Aan het begin en einde van de werkdag kan dit natuurlijk wel bijdragen aan piekbezettingen.

Als wij inzoomen op de doelgroep “bewoners” dan zien wij in het overzicht dat er 2.893 bewonersrechten zijn uitgegeven op 2.637 plaatsen. Een uitgiftegraad van **109,7%**. Daarmee is het areaal eigenlijk vol. We zien echter ook dat er bezoekersrechten worden uitgegeven (400 uur per huishouden per jaar). Deze voertuigen gebruiken hetzelfde areaal. Ook hierbij zien we dat het gebruik van bezoekersrechten veel in de avonden en weekend plaatsvindt.



Dit verklaart waarom er in Hoorn parkeerdrukken van 100% en meer optreden. Hoorn heeft met haar uitgifte een grens bereikt, die het instellen van wachtlijsten nodig maakt om verdere excessen te voorkomen. Bij het handhaven van een kritische grens voor de parkeerdruk van 85% zou er zelfs als sprake moeten zijn van een reductie van het aantal uitgegeven rechten.

2.5. Welke besluiten / stukken beschrijven het parkeerbeleid?

Het huidige parkeerbeleid is vastgesteld in:

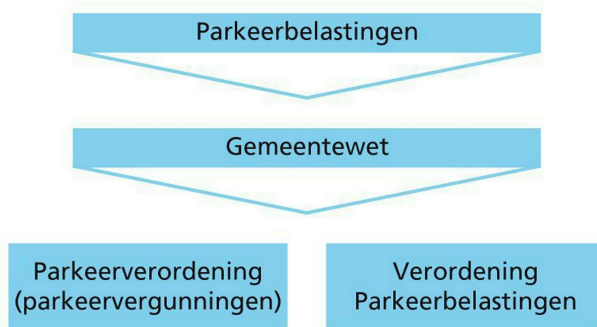
- Parkeerverordening 2016.
- Aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017.

In deze verordeningen wordt het gebruik van parkeerplaatsen voor motorvoertuigen alsmede de plaats, tijden en de wijze waarop er tegen betaling mag worden geparkeerd vastgesteld. In het aanwijzings- en uitvoeringsbesluit wordt onderscheidt gemaakt tussen

- Betaald parkeren.
- Vergunninghoudersparkeren (belanghebbenden parkeren).



Overzicht huidige parkeerbeleid:



De gemeente Hoorn heeft op dit moment geen specifieke parkeernorm die rekening houdt met de complexe situatie in het centrum van Hoorn door de raad laten vaststellen. De gemeente is verplicht om een parkeernorm op te nemen in bestemmingsplannen. Als men parkeernormen wilt definiëren zonder alles in elk bestemmingsplan te beschrijven, dan is het raadzaam om een Nota Parkeernormen te maken.

In een bestemmingsplan kan naar de Nota Parkeernormen worden verwezen en kan ook worden aangegeven onder welke omstandigheden van de nota kan worden afgeweken. Een dergelijke nota heeft als voordeel dat daarmee het volledige parkeerbeleid binnen een gemeente kan worden gedekt. Alle onderwerpen rondom parkeren waarmee een gemeente te maken heeft, kunnen in dezelfde nota worden opgenomen. Dit kan onduidelijkheid voorkomen en discussies met betrekking tot de parkeernorm en nieuwe ontwikkelingen voorkomen.

Ten opzichte van een bestemmingsplan heeft een Nota Parkeernormen als voordeel dat het eenvoudiger is om deze tussentijds te wijzigen. Anders dan bij bestemmingsplannen geldt voor een Nota Parkeernormen namelijk geen verplichte voorbereidingsprocedure op grond van de Algemene wet bestuursrecht, waarbij burgers betrokken worden. Wel kan het zo zijn dat de inspraakverordening binnen een gemeente voorschrijft dat inspraak van burgers mogelijk is. Tegen een vastgestelde Nota Parkeernormen staat – in tegenstelling tot een bestemmingsplan – geen beroep bij de bestuursrechter open.

2.6. Waar heeft het huidige parkeerbeleid toe geleid?

Bij het opstellen van dit rapport maakten wij gebruik van de beschikbare gegevens binnen gemeente Hoorn. We merken hierbij op dat er geen beleidseffectonderzoek is uitgevoerd. De beschreven beleidseffecten betreffen dan ook de constatering op hoofdlijnen.



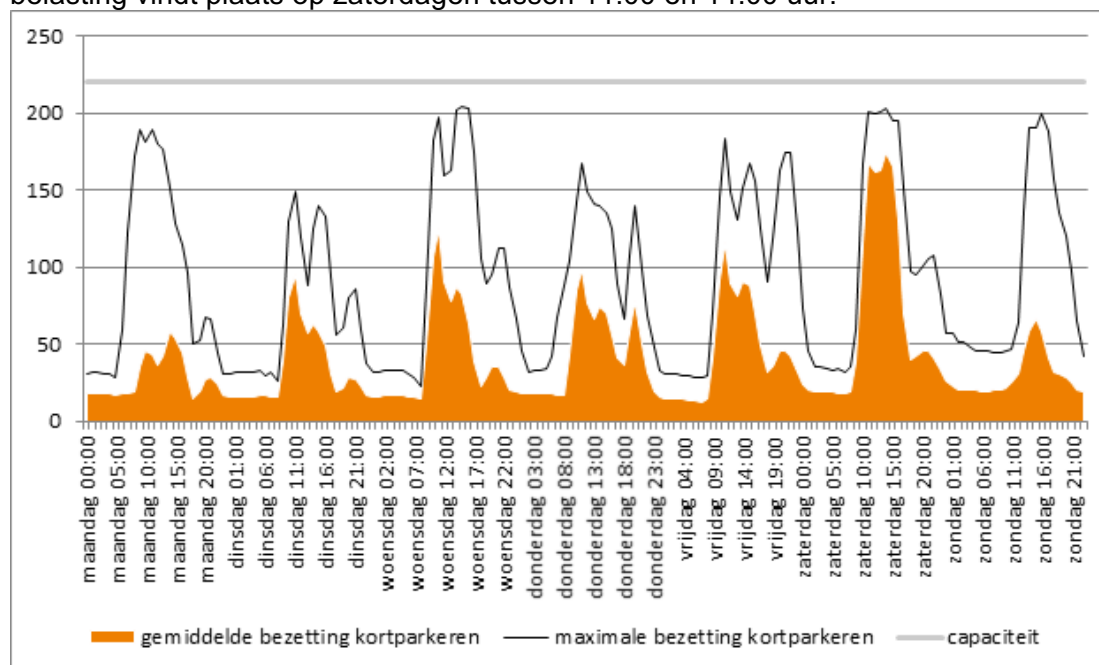
2.6.1. Parkeerdruk

Parkeeronderzoeken worden momenteel driemaal per jaar uitgevoerd. Het parkeeronderzoek dat in december 2016 is uitgevoerd door de afdeling Stadsbeheer / Parkeerb企业 is een parkeerdrukonderzoek met vier specifieke meetmomenten. Dit soort onderzoeken geeft een momentweergave van de parkeersituatie.

Uit de metingen blijkt dat de parkeerdruk op bepaalde momenten de 85% benadert. Deze waarden worden gemeten op de donderdagavonden, zaterdagavonden maar ook buiten de gestelde tijden. Op doordeweekse avonden en nachten wordt een parkeerdruk van 85% en hoger gemeten. In bepaalde gebieden wordt er zelfs een parkeerdruk gemeten van boven de 100%. Hier staan dus voertuigen geparkeerd op plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn.

Een belangrijke veroorzaker van deze hoge parkeerdruk vormt de schijnbaar onbeperkte uitgifte van vergunningen. Een tweede belangrijke indicator, hoewel indirect, vormt de bezetting van de parkeergarages. Als het de gemeente met haar beleid lukt om bezoekers te verleiden de parkeergarage te verkiezen boven parkeren op straat, dan leidt dit tot een betere leefbaarheid. De bezettingsindicator is indirect omdat deze alleen iets zegt als de parkeerdruk op straat daarbij niet te hoog is. Als het op straat namelijk heel druk of zelfs vol is, is het niet het verleidingsbeleid, maar de grote schaarste op straat, die leidt tot verplaatsing naar de garages.

Parkeergarages laten in de regel een grillige bezettingsgraad zien. Zo ook in Hoorn. In onderstaande grafiek is de gemiddelde bezetting van parkeergarage 't Jeudje (220 plaatsen) weergegeven (oranje) en de piekbelasting (zwart). De maximale gemiddelde piekbelasting vindt plaats op zaterdagen tussen 11:00 en 14:00 uur.



*(bron parkeermonitor)

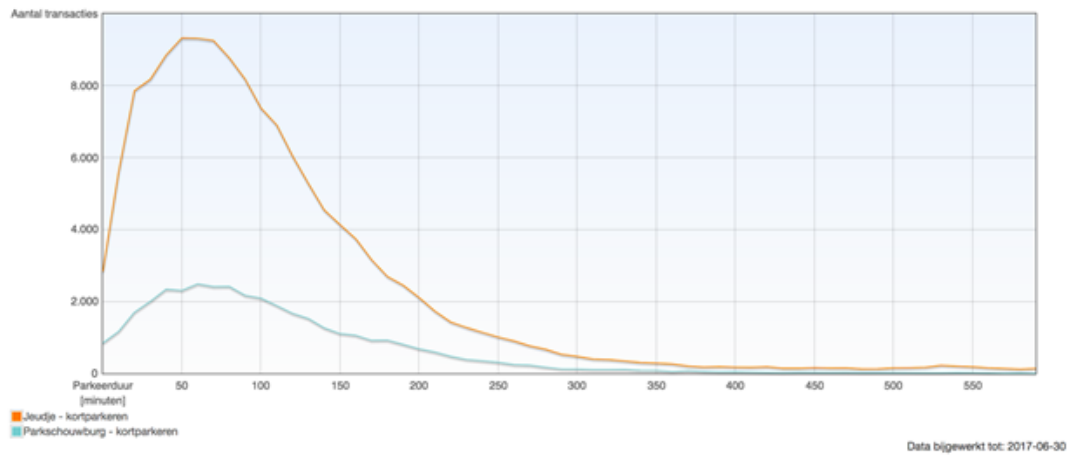
De trend bij parkeergarage 't Jeudje is dat er in 2017 een hogere gemiddelde parkeerduur waar te nemen is. Dit is waarschijnlijk een resultaat van de proeven die op dit moment plaatsvinden op het Kerkplein. In onderstaande grafiek is de parkeerduurverdeling per parkeergarage schematisch weergegeven.



Parkeerduurverdeling (aantal transacties) kortparkeren, tussen 2016-06-30 en 2017-06-30

Geselecteerde garages:

- Jeudje (Scheidt & Bachmann)
- Parkschouwburg (Scheidt & Bachmann)



We zien dat de parkeergarages gemiddeld matig bezet zijn. Daarbij blijft Parkschouwburg achter bij 't Jeudje. Op zaterdagen heeft 't Jeudje een gemiddelde bezetting van 75%.



3. Conclusies

3.1. Conclusies

De gemeente Hoorn heeft de parkeerverordening en de Aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017 vast laten stellen door de raad. Door middel van deze stukken heeft zij invulling gegeven aan het parkeerbeleid. Voor de parkeernorm in de gemeente Hoorn wordt een landelijke norm gehanteerd.

Uit de parkeermonitor blijkt dat de gemeente meer parkeerrechten (parkeervergunningen) heeft uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen voor vergunninghouders zijn. Dit lijkt onherroepelijk tot problemen voor zover dit al niet het geval is. Hier moeten op korte termijn duidelijke keuzes gemaakt gaan worden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de belanghebbende gebieden vaak gelijk of boven de gestelde maximale waarde van 85% is. Er is daarom een directe noodzaak tot het nemen van maatregelen.

Constateringen:

- Er wordt gemiddeld iets langer op straat geparkeerd dan in de parkeergarages. Dit verschil is klein en de trend laat zien dat het men langer parkeert in de parkeergarages. De gemeente wil graag dat bezoekers op “afstand” gaan parkeren in plaats van in het centrum. De realiteit is dat bezoekers graag zo dicht mogelijk tegen het centrum parkeren.
- 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.
- Het beleid bestaat uit een Parkeerverordening 2016 en een Aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017.
- Er is geen specifieke nota Parkeernorm voor de gemeente Hoorn terwijl de plannen daar wel om vragen. Op dit moment staan daarom de woningbouw ontwikkelingen in het centrum stil.
- 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.
- Er zijn meer parkeerrechten (parkeervergunningen en bezoekerskaarten) uitgegeven dan dat er capaciteit beschikbaar is. Dit lijkt uiteindelijk (voor zover dit nu al niet zo is) tot een onaanvaardbare hoge parkeerdruk.



Deel 2: Inventarisatie en evaluatierapport fiets parkeren Hoorn



Datum: 3 september 2017
Auteur: P. Mosterd (U-Stal)
H. van der Steenhoven
(Hugo Cycling)
Versie: 1.0



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	19
2. Evaluatie huidige Fietsparkeerbeleid	20
2.1. Fietsparkeerbeleid	20
3. Toekomstige ontwikkelingen in Hoorn	21
3.1. Poort van Hoorn.....	21
3.2. Binnenstad in Beweging Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn (2016)	21
3.2.1. Ruimtelijke kwaliteit.....	22
3.2.2. De gemengde binnenstad.....	22
3.2.3. Samenhangende gebiedsidentiteit.....	22
3.2.4. Bereikbaarheid op maat.....	23
4. Constateringen.....	24



1. Inleiding

Om een goed gefundeerde fietsparkeervisie te ontwikkelen dient de gemeente Hoorn een goed inzicht te hebben in de totstandkoming van het huidige fietsparkeerbeleid en alle fietsparkeerinformatie die beschikbaar is. Immers Hoorn is een fietsstad. Hoorn behoort tot de kopgroep van gemeenten in Nederland met een hoog fietsgebruik, 30% van alle verplaatsingen gaat per fiets, tot 7,5 km gaat zelfs 44% met de fiets (bron: CROW-Fietsberaad).

Om dit inzicht te verkrijgen heeft de gemeente Arrivéé gevraagd een inventarisatie van de bestaande documenten en een evaluatie van het huidige fietsparkeerbeleid op te stellen. Arrivéé heeft -stal gevraagd om de inventarisatie uit te voeren.



2. Evaluatie huidige Fietsparkeerbeleid

2.1. Fietsparkeerbeleid

Fietsparkeerbeleid wordt in Nederland meer en meer een zichtbaar onderdeel van een integraal verkeers- en vervoersbeleid. Gezien het toenemende belang van de fiets en de vervangende scheidslijnen tussen 'gewone' fietsen, buitenmodelfietsen, E-bikes, E-bakfietsen, elektrische (stads-)distributievoertuigen en 'gewone' auto's een logische ontwikkeling. De fiets (of liever gezegd de fietser) is steeds vaker een belangrijke factor. Niet alleen economisch, maar dikwijls ook vanuit het oogpunt van milieu en/of gezondheid. Onderdeel van deze ontwikkeling is een eigen gemeentelijk fietsparkeerbeleid. Sinds 2012 is de verplichte fietsberging bij de woning weer terug in het Bouwbesluit. De fietsparkeernormen voor utilitaire gebouwen zijn net als die voor het auto-parkeren een zaak voor bestemmingsplannen.

De uitvoering van het fietsparkeerbeleid omvat taken als beheersing van het aantal fietsparkeerplaatsen, de regulering, het beheer en de handhaving van fietsen in de openbare ruimte. Belangrijke instrumenten die gemeenten hierbij kunnen inzetten, zijn het bestemmingsplan, de A.P.V. en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

De gemeente Hoorn heeft geen specifiek vastgesteld fietsparkeerbeleid, een fietsparkeerbalans of fietsparkeernormen door de raad laten vaststellen.

De fietsnota van de gemeente Hoorn dateert van 2011, dat is meer dan 6 jaar geleden. Fietsparkeren is onderdeel van die nota. De behoefte aan voldoende fietsparkeerplekken wordt met name genoemd in relatie tot het NS station en de Binnenstad. Voor die gebieden zijn stallingsonderzoeken en een gebiedsgerichte aanpak onderdeel van het uitvoeringsprogramma. De OV-Fiets is onderdeel van de nota. Echter recente ontwikkelingen op het gebied van (andere) deelfietssystemen, stadsdistributie en de impact daarvan op het fietsparkeren zijn geen onderdeel.

De stallingsonderzoeken (BVA 2013) geven tekorten aan voor zowel de Binnenstad als het NS station. Echter namens NS exploiteert Fietspoint Ko Ruiter een bemenste, bewaakte en betaalde fietsenstalling bij het station, waarvan de cijfers niet zijn opgenomen in het rapport. De totale stallingcapaciteit en behoefte zijn dus niet in kaart gebracht voor dit gebied. Bij station Hoorn Kersenboogerd zijn er fietskluizen (met OV-Fiets uitgifte), maar is er geen bewaakte fietsenstalling.

De gemeente kan een fietsparkeernorm voor utilitaire gebouwen opnemen in bestemmingsplannen. Als men normen wil definiëren zonder alles in elk bestemmingsplan te beschrijven, dan is het raadzaam om een Nota Parkeernormen voor Auto en Fiets te maken. Dat maakt een integraal parkeernormenkader mogelijk. Bijvoorbeeld: Indien meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeernorm worden gerealiseerd kan dat (deels) uitwisselbaar zijn met de autoparkeernorm.

In de volgende paragrafen beschrijven wij de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Hoorn op het gebied van fietsparkeren in het licht van:

- A. Poort van Hoorn van mei 2017;
- B. Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn van mei 2016.



3. Toekomstige ontwikkelingen in Hoorn

3.1. Poort van Hoorn

Op 5 februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. In mei 2017 is de ontwikkelvisie met betrekking tot de Poort van Hoorn opgeleverd. In verband met maatschappelijke en economische veranderingen sinds de Structuurvisie Hoorn is het focus verschoven van een “levendig en stedelijk stationsgebied” naar een goed functionerend mobiliteitsknooppunt met een fietsenstalling met 2.000 plekken. Voor het berekenen van de capaciteit van de fietsenstalling is uitgegaan van de prognoses van ProRail. Voor 2030 wordt een noodzakelijke capaciteit van 3.744 fietsparkeerplekken (noord en zuid samen) verwacht. Daarmee bedraagt de theoretische capaciteit aan de noordzijde 2.033.

Onduidelijk is of deze theoretische capaciteit spoort met de uitkomsten van de stallingsonderzoeken (BVA 2013). Destijds zijn namelijk niet de totale stallingscapaciteit en behoefte in kaart gebracht voor het gebied. De forse toename van spoorreizigers die met de fiets naar het station komen zet nog steeds door. Inmiddels ligt landelijk het percentage al op bijna 50% waarbij de situatie per gemeente sterk kan verschillen, zeker voor gemeenten in Nederland met een hoog fietsgebruik. Deze groei zet door en kan gevolgen hebben voor de stallingen in en rondom het NS station in Hoorn. Ook het aantal mensen dat voor het na-transport een fiets pakt (bijv. de OV-fiets) neemt toe.

Ter illustratie zijn de NS 2016 cijfers in- en uitstappers op weekdays van Hoorn en Houten (ook een echte fietsgemeente met 2 NS Stations) onder elkaar gezet:

	Station	2016
43	Hoorn	13.469
62	Houten	7.369
91	Hoorn Kersenboogerd	5.111
111	Houten Castellum	4.021

Het station Houten heeft een inpandig Fietstransferium met een capaciteit van 3.100 (uit te breiden tot 4.200) en het station Houten Castellum een fietsenstalling met 1.700 plekken.

Uiteraard spelen naast deze cijfers ook de gewenste verhouding fietsen inpandig en in de openbare ruimte een rol. Maar gelet op het destijds niet opnemen in het rapport van BVA van de capaciteit en het gebruik van de NS stalling is een fietsparkeerbalans voor dit gebied aan te bevelen. Een dergelijke fietsparkeerbalans zou in combinatie met (digitale) fietsparkeertellingen kunnen worden uitgevoerd om een betrouwbaar beeld van de situatie te verkrijgen.

3.2. Binnenstad in Beweging Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn (2016)

Een integrale visie voor de binnenstad van Hoorn is opgesteld. Deze visie is tot stand gekomen na vele gesprekken met bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad. In de binnenstadvisie zijn een viertal visiepunten uitgewerkt, deze zijn:

- Ruimtelijke kwaliteit.
- De gemengde binnenstad.
- Samenhangende gebiedsidentiteiten.
- Bereikbaarheid op maat.



In de volgende sub paragrafen wordt een korte samenvatting gegeven waar de binnenstadvisie het parkeren raakt en welke uitgangspunten er worden meegegeven voor de visie op fietsparkeren.

3.2.1. 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.

Het fietsgebruik neemt toe, vooral in stedelijk gebied en van landelijk gebied naar de stedelijke centrumgemeente. Dit heeft te maken met de forse toename van de E-bike. Inmiddels is 1 op de 3 (nieuwe) fietsen die verkocht worden een E-bike. Hierdoor kunnen mensen makkelijk grotere afstanden fietsen. Dat betekent dat meer mensen uit kleinere gemeenten in West Friesland per fiets naar Hoorn komen. Een andere trend is dat (jonge) gezinnen in toenemende mate met hun bakfietsen naar binnensteden komen. Omdat deze specifieke groepen andere parkeerbehoeften hebben vraagt dit om een specifiek fietsparkeerbeleid voor die groepen.

Met betrekking tot de invulling van de ruimtelijke kwaliteit is het noodzakelijk een goed onderbouwde fietsparkeerbalans op te stellen, zeker als men de ambitie heeft de fiets meer ruimte te geven. In de fietsparkeerbalans dient vraag en aanbod in kaart te worden gebracht en kan men bepalen welke plannen op voorhand tegen welke problemen oplopen (bijvoorbeeld: (on-) beperkt fietsparkeren in de openbare ruimte of juist in (in pandige) fietsenstallingen/-rekken. Op basis daarvan kan een visie worden ontwikkeld die aansluit op de gewenste ruimtelijke kwaliteit zoals beschreven in de integrale visie voor de binnenstad.

3.2.2. De gemengde binnenstad

Met betrekking tot het wonen in en rond de binnenstad loopt men aan tegen het probleem van de beperkte aanwezige fietsparkeercapaciteit. Initiatieven voor extra woningen kunnen niet doorgaan omdat er wellicht niet kan worden voldaan aan het Bouwbesluit. Er moet invulling worden gegeven aan deze problematiek om toekomstige bouwprojecten door te kunnen laten gaan, bijvoorbeeld d.m.v. inpandige openbare/buurtstallingen of fietstrommels in de openbare ruimte. Ook in dit onderdeel wordt weer gewezen op de urgentie van een fietsparkeerbalans.

3.2.3. Samenhangende gebiedsidentiteit

Stedelijk wonen stimuleren en kleinschalige bedrijvigheid, kleine winkels, restaurants en daghoreca toestaan kan (bijvoorbeeld in combinatie met een deelfietsensysteem) resulteren in nieuwe shared spaces. Aantrekkelijke openbare ruimtes voor voetgangers en fietsers voor ontmoeting (terrassenbeleid) is een wervend economisch perspectief voor een binnenstad en haar winkelgebied. Het fietsparkeerbeleid kan dat ondersteunen in de vorm van servicefietsenstalling(-en) op strategische binnenstadlocaties, die tevens dienstdoen als informatiepunt, openbaar toilet, buggyverhuur, fietsreparatiepunt, uitgifte deelfietsen, pakket afhaalpunt et cetera.



3.2.4. Bereikbaarheid op maat

In de integrale visie voor de binnenstad kiest Hoorn voor bereikbaarheid op maat. Auto-parkeren is faciliterend en geen doel op zich. De keuze is gemaakt om het centrum nog autoluwer te maken. Dus wordt de rol van de fietser en voetganger dominant, hetgeen de genoemde servicefietsenstallingen op strategische binnenstadlocaties kunnen faciliteren. De bemensing van dergelijke locaties zou in samenwerking met lokale sociale onderneming vorm gegeven kunnen worden.



4. Constateringen

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. Na het aanleveren van alle stukken door de gemeente viel ons op dat er onder de visies niet veel vastligt met betrekking tot de onderbouwing van de fietsparkeer opgaven.

Constateringen:

- Visies op ontwikkeling van stad zijn vastgesteld. Vervolg met betrekking tot fiets-parkeren moet nog ontwikkeld worden.
- Er is geen specifieke nota Parkeernorm voor de Fiets voor de gemeente Hoorn terwijl de plannen daar wel om vragen.
- De fietsparkeercapaciteit voor de Poort van Hoorn lijkt voor een belangrijk deel bepaalt door ProRail, waarbij het de vraag is of voldoende rekening is gehouden met alle factoren. Onduidelijk is of de theoretische fietsparkeercapaciteit spoort met de uitkomsten van de stallingsonderzoeken (BVA 2013), groeicijfers en de ambities van Hoorn.
- Er is geen fietsparkeer balans en er worden geen structurele metingen uitgevoerd inzake fiets-parkeren. Hierdoor ontbreekt het inzicht in de ontwikkeling van de fietsparkeer vraag in de diverse gebieden tijdens de seizoenen over de afgelopen jaren.
- Andere (semi-)overheden naast ProRail (en NS), zoals provincies krijgen en nemen een belangrijker rol in het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het fietsbeleid in het bijzonder. Zo speelt het IPO een belangrijke rol in de TourdeForce een samenwerking van de drie overheidslagen, Rijk, gemeenten en provincies om het fietsgebruik tot 2020 met 10% te laten stijgen.
- In de uitvoeringsagenda nemen fiets-parkeren en de realisatie van snelle fietsroutes een belangrijk rol in, net als het pleidooi om meer geld ter beschikking te stellen bij het Rijk (www.tourdeforce2020.nl). De provincie Noord Holland heeft onlangs een studie laten doen naar fietsknelpunten en heeft aangekondigd geld beschikbaar te stellen om deze knelpunten op te lossen. De verwachting is dat er de komende jaren meer ondersteuning gaat komen voor gemeenten om fiets(parkeer)beleid te realiseren.
- Het rijk (ministerie van I&M) geeft fietsen een steeds hogere prioriteit, waar in het verleden een halve ambtelijk medewerker beschikbaar was voor fietsbeleid functioneert inmiddels een netwerk van 20 ambtenaren die zich bezig houden met uiteenlopende fietsonderwerpen. Op dinsdag 26 september 2017 zal dit netwerk zich presenteren.



Deel 3: Managementrapportage Q2 2017



Opbrengsten kortparkeren

Straatparkeren	2017	% t.o.v. 2016	% t.o.v. begroot
M1	€ 228.564	1% ▲	6%
M2	€ 216.120 ▼	-6%	1%
M3	€ 248.597 ▲	5% ▲	10%
M4	€ 216.126 ▼	-9% ▼	-7%
M5	€ 218.156	0% ▼	-3%
M6	€ 231.411 ▼	-3% ▼	-3%
Q1 t/m Q2	€ 1.358.974 ▼	-2%	1%

Achteraf betaald	2017	% t.o.v. 2016	% t.o.v. begroot
M1	€ 18.424 ▼	-5%	2%
M2	€ 17.463	1% ▲	9%
M3	€ 19.397 ▲	3% ▼	-3%
M4	€ 15.013 ▼	-23% ▼	-17%
M5	€ 19.446 ▲	11% ▲	8%
M6	€ 19.532 ▼	-7% ▼	-2%
Q1 t/m Q2	€ 109.276 ▼	-4%	-1%

Straat en achteraf betaald Q1 t/m Q2	€ 1.468.250 ▼	-2%	0%
--------------------------------------	---------------	-----	----

▼ = % verandering < 0%

▲ = % verandering > 2,5%

Aantal transacties en parkeeruren

Straatparkeren	Aantal transacties		Parkeeruren	
	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
A: Kort	107.042 ▼	-6%	97.498 ▼	-9%
B: Kort Havengebied	7.413 ▼	-2%	10.491 ▼	-1%
C: Middellang	86.028 ▼	-4%	131.190 ▼	-4%
Lang Pelm. / Transf.	76.273 ▲	3%	403.776 ▲	8%
Lang RAC / Viss.	5.880 ▼	-2%	18.789 ▼	-4%
Lang Westfries	1.259 ▼	-26%	6.938 ▼	-24%

Achteraf betaald	Aantal transacties		Parkeeruren	
	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
Jeudje	33.662 ▼	-7%	84.487	1%
Parkschouwburg	12.765 ▼	-3%	21.655 ▼	-2%

▼ = % verandering < 0%

▲ = % verandering > 2,5%

Gebruikte betaalmiddelen 2017 Q2

Straatparkeren	Munt	Pin	Mobiel
	0%	60%	40%
Garage parkeren	Munt & biljet	Pin & cc	Voorverkoop
	27%	73%	0%

Vergunningen

	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
Aantal bewonersvergunningen	2.893	-
Aantal vergunningen overig	1.338	-

▼ = % verandering < 0%

▲ = % verandering > 2,5%

Handhaving

	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
Aantal naheffingen	2.312 ▼	-7%
Aantal mulder	483 ▲	18%

▼ = % verandering < 0%

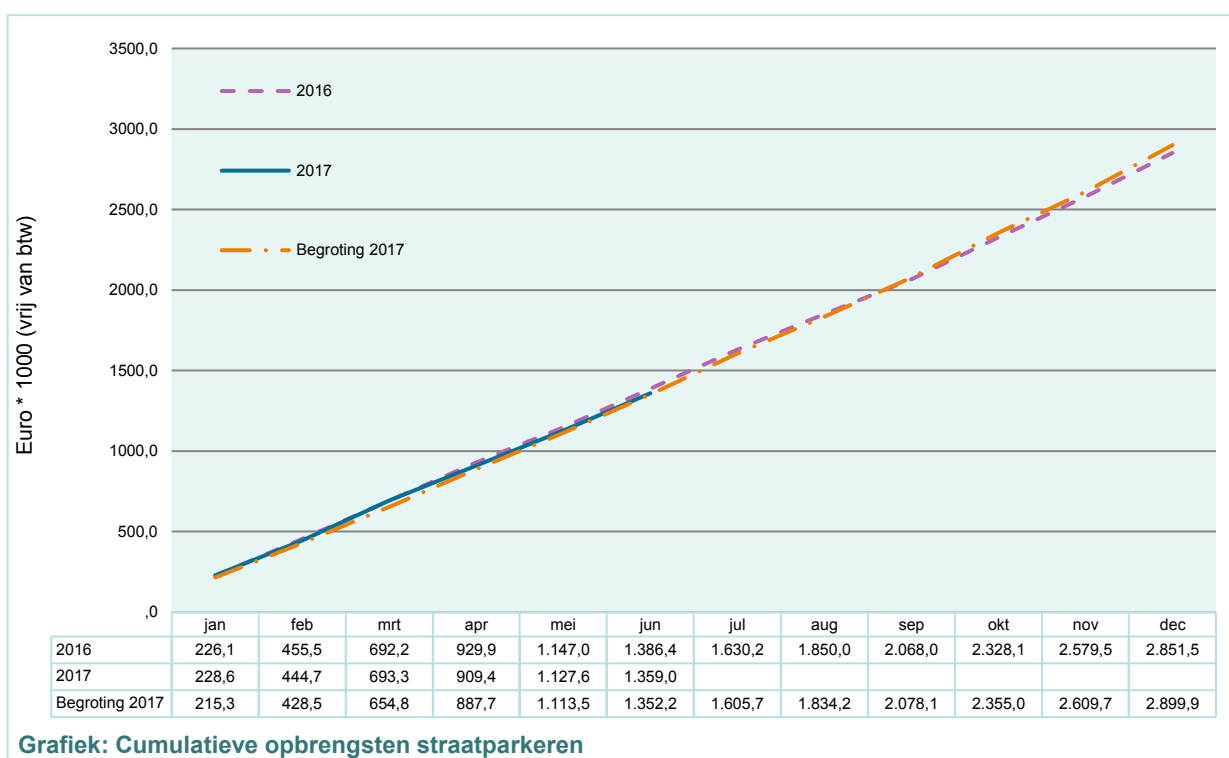
▲ = % verandering > 2,5%

Parkeerareaal stand eind Q2 2017

Straatparkeren	Aantal betaalde parkeerplaatsen	2.687
	Aantal gehandicapten parkeerplaatsen algemeen	56
	Aantal automaten	40
Garage parkeren	Aantal parkeerplaatsen achteraf betaald parkeren	340

Opbrengsten straatparkeren (€*1000)

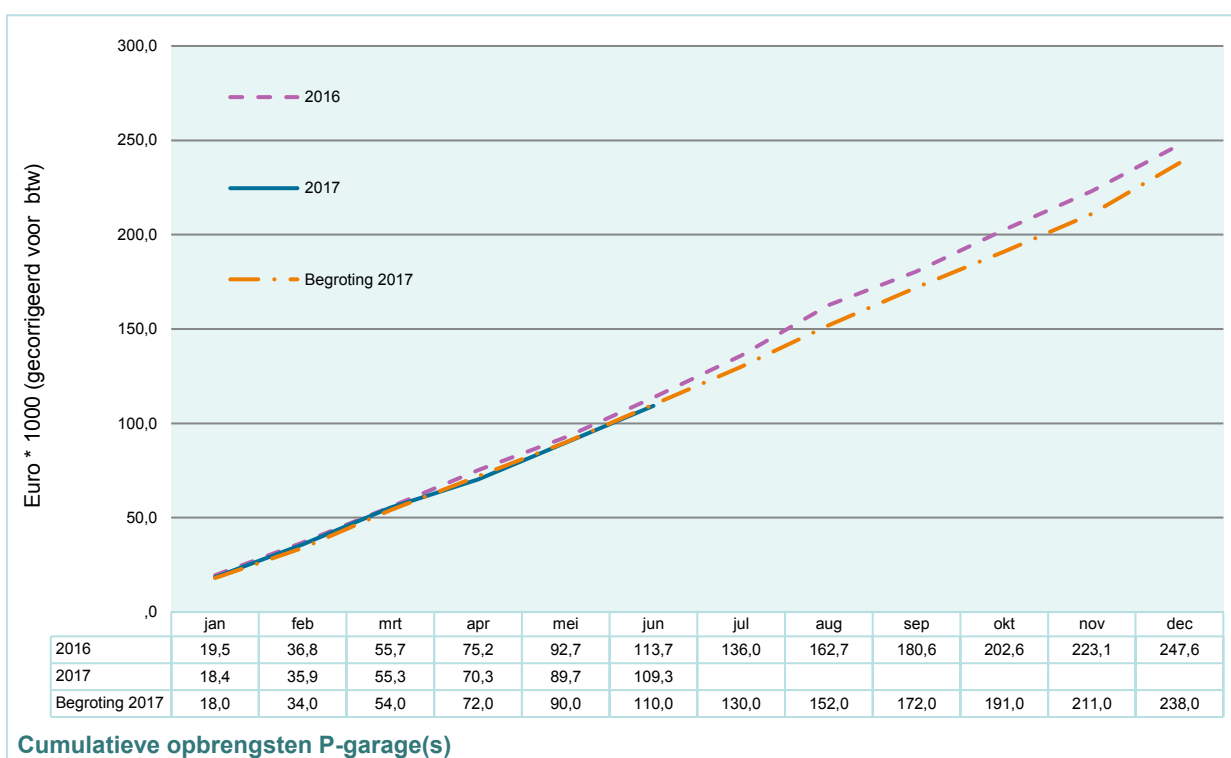
Maand	Per maand			Cumulatief			
	2016	2017	Vershil	2016	2017	Begroting 2017	Vershil t.o.v. begroting
jan	226,1	228,6	2,4	226,1	228,6	215,3	13,3
feb	229,4	216,1	-13,2	455,5	444,7	428,5	16,1
mrt	236,8	248,6	11,8	692,2	693,3	654,8	38,5
apr	237,7	216,1	-21,6	929,9	909,4	887,7	21,7
mei	217,1	218,2	1,1	1.147,0	1.127,6	1.113,5	14,0
jun	239,3	231,4	-7,9	1.386,4	1.359,0	1.352,2	6,8
jul	243,8	-	-	1.630,2	-	1.605,7	-
aug	219,8	-	-	1.850,0	-	1.834,2	-
sep	218,0	-	-	2.068,0	-	2.078,1	-
okt	260,1	-	-	2.328,1	-	2.355,0	-
nov	251,4	-	-	2.579,5	-	2.609,7	-
dec	272,0	-	-	2.851,5	-	2.899,9	-



- Bron: Transactiedata SHPV (mobiel)
 - Bron: Transactiedata Parkfolio (automaat)

Opbrengsten garage parkeren (€*1000)

Maand	Per maand			Cumulatief			
	2016	2017	Vershil	2016	2017	Begroting 2017	Vershil t.o.v. begroting
jan	19,5	18,4	-1,1	19,5	18,4	18,0	0,4
feb	17,3	17,5	0,2	36,8	35,9	34,0	1,9
mrt	18,9	19,4	0,5	55,7	55,3	54,0	1,3
apr	19,5	15,0	-4,5	75,2	70,3	72,0	-1,7
mei	17,5	19,4	1,9	92,7	89,7	90,0	-0,3
jun	21,0	19,5	-1,5	113,7	109,3	110,0	-0,7
jul	22,3	-	-	136,0	-	130,0	-
aug	26,7	-	-	162,7	-	152,0	-
sep	17,9	-	-	180,6	-	172,0	-
okt	22,1	-	-	202,6	-	191,0	-
nov	20,5	-	-	223,1	-	211,0	-
dec	24,5	-	-	247,6	-	238,0	-



Gebruikte betaalmiddelen

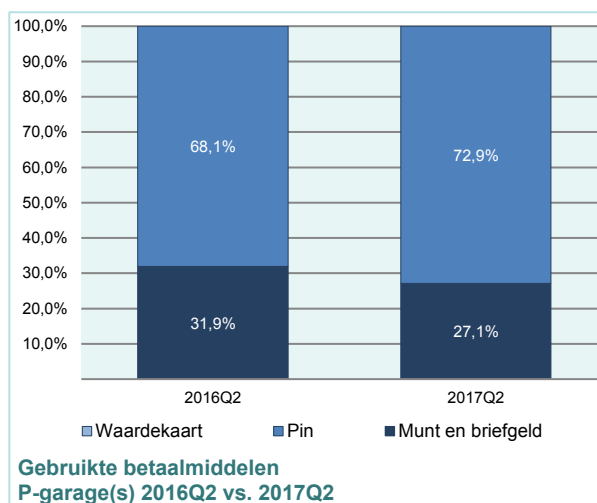
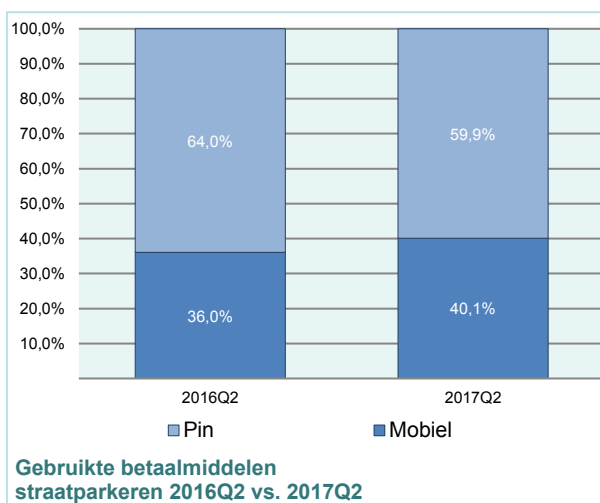
Maand	Straatparkeren	
	Mobiel	Pin
jan	41,3%	58,7%
feb	42,8%	57,2%
mrt	42,3%	57,7%
apr	39,5%	60,5%
mei	39,7%	60,3%
jun	41,0%	59,0%
jul		
aug		
sep		
okt		
nov		
dec		

Achteraf betaald parkeren		
Munt en briefgeld	Pin	Waardekaart
28,0%	72,0%	
26,5%	73,5%	
27,5%	72,5%	
27,7%	72,3%	
27,3%	72,7%	
26,5%	73,5%	

Gebruikte betaalmiddelen gemiddeld in de rapportageperiode

periode	Straatparkeren	
	Mobiel	Pin
2016Q2	36,0%	64,0%
2017Q2	40,1%	59,9%

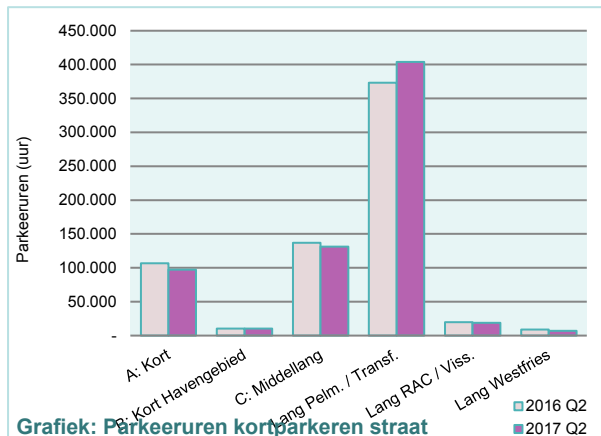
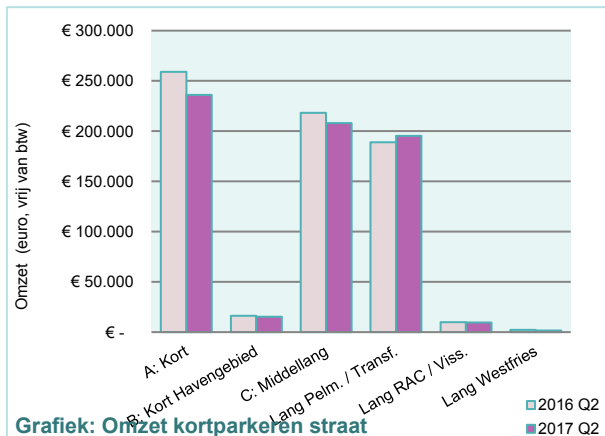
Achteraf betaald parkeren		
Munt en briefgeld	Pin	Waardekaart
31,9%	68,1%	
27,1%	72,9%	



- Opgegeven percentages zijn percentages van totale opbrengsten in Euro per periode zie tabblad "Opbrengsten"

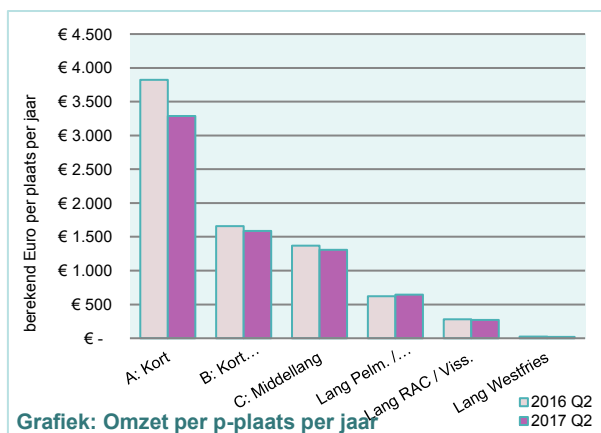
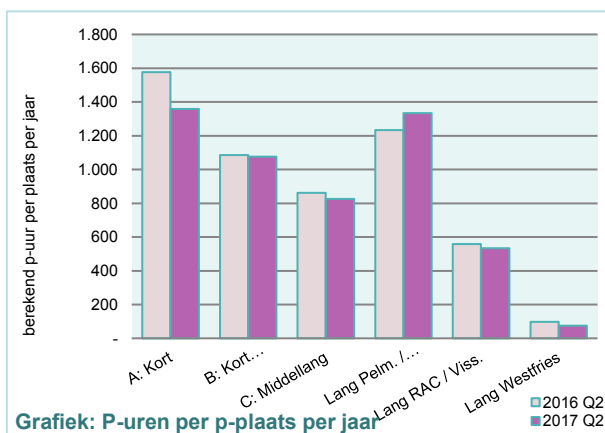
Overzicht straatparkeren

Tariefzone	Omzet		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, vrij van btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
A: Kort	€ 258.878	€ 235.971	106.811	97.498	113.282	107.042	0,94	0,91
B: Kort Havengebied	€ 16.149	€ 15.467	10.585	10.491	7.596	7.413	1,39	1,42
C: Middellang	€ 218.072	€ 207.925	137.036	131.190	89.828	86.028	1,53	1,52
Lang Pelm. / Tra	€ 188.835	€ 195.200	373.169	403.776	73.942	76.273	5,05	5,29
Lang RAC / Viss	€ 9.943	€ 9.475	19.662	18.789	6.019	5.880	3,27	3,20
Lang Westfries	€ 2.244	€ 1.655	9.090	6.938	1.709	1.259	5,32	5,51
Totaal	€ 694.121	€ 665.693	656.352	668.683	292.376	283.895	2,24	2,36



Parkeeruren omgerekend per p-plaats per jaar (in uur)

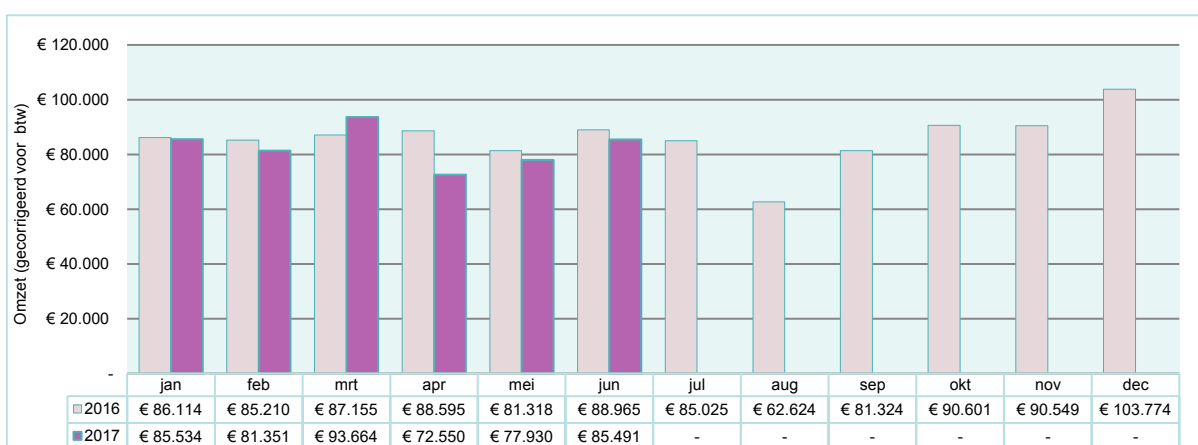
Tariefzone	Capaciteit		Parkeeruren (uur)		P-uren per p-plaats per jaar (berekend naar aantal uur per jaar)		Omzet per p-plaats per jaar (berekend naar € per jaar)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
A: Kort	271	287	106.811	97.498	1.577	1.359	€ 3.821	€ 3.289
B: Kort Havengebied	39	39	10.585	10.491	1.086	1.076	€ 1.656	€ 1.586
C: Middellang	636	636	137.036	131.190	862	825	€ 1.372	€ 1.308
Lang Pelm. / Tra	1.211	1.211	373.169	403.776	1.233	1.334	€ 624	€ 645
Lang RAC / Viss	141	141	19.662	18.789	558	533	€ 282	€ 269
Lang Westfries	373	373	9.090	6.938	97	74	€ 24	€ 18



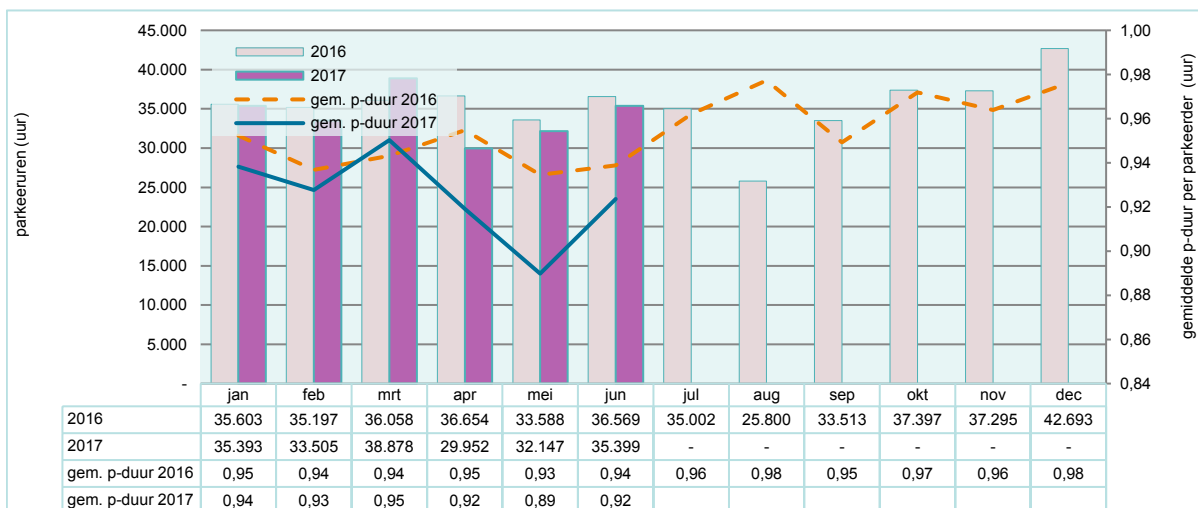
- Capaciteit is totaal van type(s): fiscaal.
- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

A: Kortparkeren

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 86.114	€ 85.534	35.603	35.393	37.387	37.724	0,95	0,94
feb	€ 85.210	€ 81.351	35.197	33.505	37.571	36.119	0,94	0,93
mrt	€ 87.155	€ 93.664	36.058	38.878	38.230	40.912	0,94	0,95
apr	€ 88.595	€ 72.550	36.654	29.952	38.392	32.587	0,95	0,92
mei	€ 81.318	€ 77.930	33.588	32.147	35.940	36.128	0,93	0,89
jun	€ 88.965	€ 85.491	36.569	35.399	38.950	38.327	0,94	0,92
jul	€ 85.025	-	35.002	-	36.381	-	0,96	-
aug	€ 62.624	-	25.800	-	26.399	-	0,98	-
sep	€ 81.324	-	33.513	-	35.305	-	0,95	-
okt	€ 90.601	-	37.397	-	38.479	-	0,97	-
nov	€ 90.549	-	37.295	-	38.693	-	0,96	-
dec	€ 103.774	-	42.693	-	43.735	-	0,98	-
totaal t/m Q2	€ 517.357	€ 496.520	213.669	205.274	226.470	221.797	0,94	0,93



Grafiek: Omzet kortparkeren A Kortparkeren

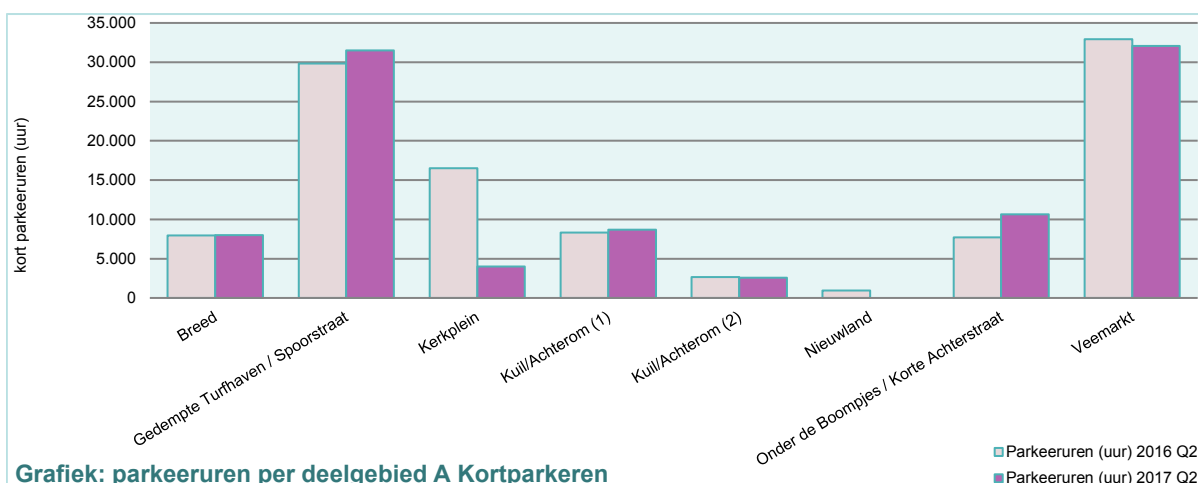


Grafiek: Parkeerduur kortparkeren A Kortparkeren

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

Kortparkeren per deelgebied A Kortparkeren

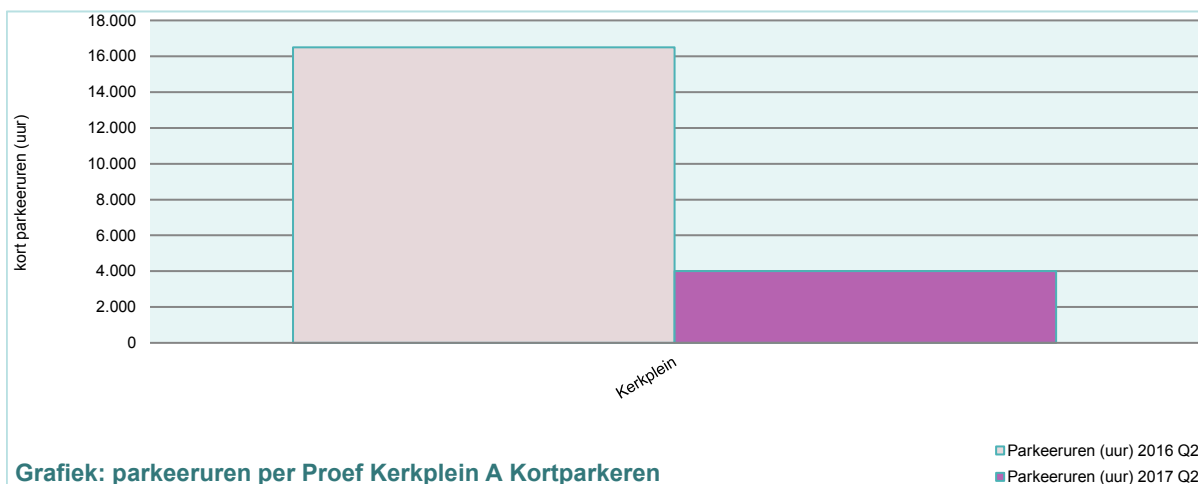
deelgebied	Omzet		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Breed	€ 19.200	€ 19.300	7.963	7.997	8.604	8.457	0,93	0,95
Gedempte Turfhave	€ 73.173	€ 76.836	29.824	31.506	32.841	33.524	0,91	0,94
Kerkplein	€ 39.276	€ 9.537	16.494	4.004	15.976	6.857	1,03	0,58
Kuil/Achterom (1)	€ 20.118	€ 20.814	8.305	8.707	8.512	8.699	0,98	1,00
Kuil/Achterom (2)	€ 6.092	€ 5.996	2.652	2.563	2.213	2.209	1,20	1,16
Nieuwland	€ 2.320	-	949	0	1.039	0	0,91	-
Onder de Boompjes	€ 18.409	€ 25.200	7.697	10.636	7.828	10.647	0,98	1,00
Veemarkt	€ 80.289	€ 78.288	32.925	32.085	36.269	36.649	0,91	0,88
Totaal	€ 258.878	€ 235.971	106.811	97.498	113.282	107.042	0,94	0,91



Grafiek: parkeeruren per deelgebied A Kortparkeren

Kortparkeren per Proef Kerkplein A Kortparkeren

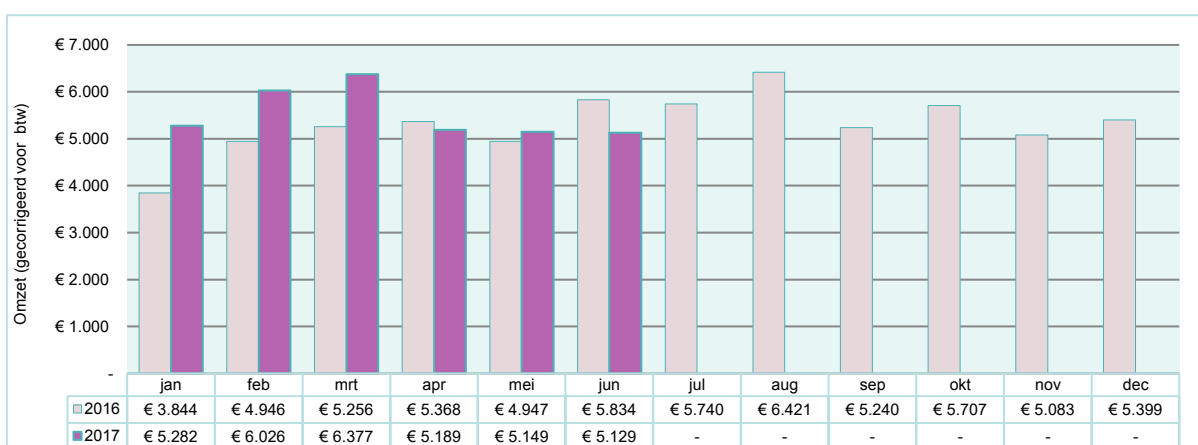
Proef Kerkplein	Omzet		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Kerkplein	€ 39.276	€ 9.537	16.494	4.004	15.976	6.857	1,03	0,58
Totaal	€ 39.276	€ 9.537	16.494	4.004	15.976	6.857	1,03	0,58



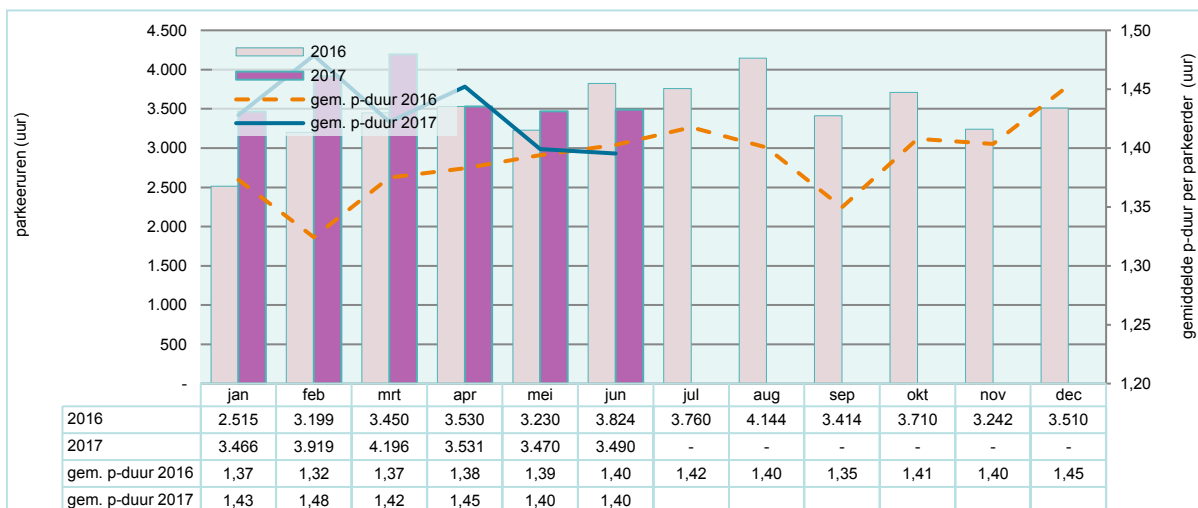
Grafiek: parkeeruren per Proef Kerkplein A Kortparkeren

Kortparkeren B Kortparkeren Havengebied

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 3.844	€ 5.282	2.515	3.466	1.832	2.427	1,37	1,43
feb	€ 4.946	€ 6.026	3.199	3.919	2.416	2.650	1,32	1,48
mrt	€ 5.256	€ 6.377	3.450	4.196	2.509	2.950	1,37	1,42
apr	€ 5.368	€ 5.189	3.530	3.531	2.553	2.432	1,38	1,45
mei	€ 4.947	€ 5.149	3.230	3.470	2.317	2.480	1,39	1,40
jun	€ 5.834	€ 5.129	3.824	3.490	2.726	2.501	1,40	1,40
jul	€ 5.740	-	3.760	-	2.652	-	1,42	-
aug	€ 6.421	-	4.144	-	2.959	-	1,40	-
sep	€ 5.240	-	3.414	-	2.529	-	1,35	-
okt	€ 5.707	-	3.710	-	2.635	-	1,41	-
nov	€ 5.083	-	3.242	-	2.310	-	1,40	-
dec	€ 5.399	-	3.510	-	2.416	-	1,45	-
totaal t/m Q2	€ 30.194	€ 33.152	19.749	22.071	14.353	15.440	1,38	1,43



Grafiek: Omzet kortparkeren B Kortparkeren Havengebied

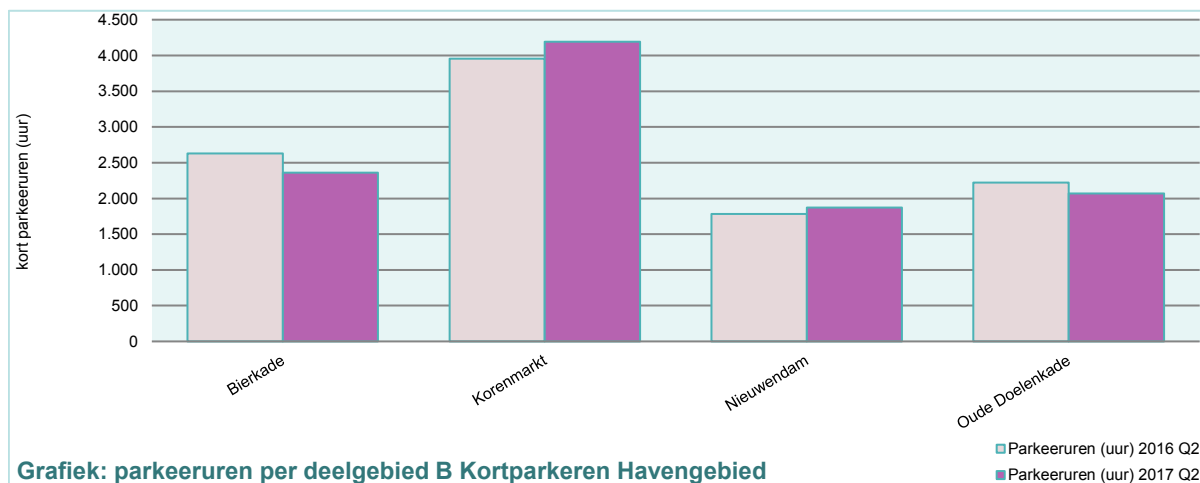


Grafiek: Parkeerduur kortparkeren B Kortparkeren Havengebied

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

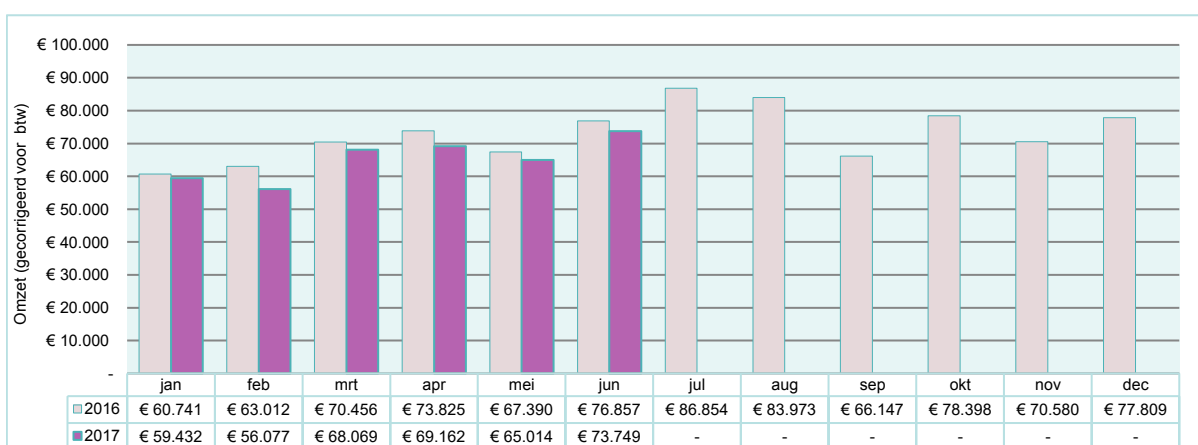
Kortparkeren per deelgebied B Kortparkeren Havengebied

deelgebied	Omzet		Parkeeruren (uur)		Transacties (aantal)		Gemiddelde parkeerduur (uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Bierkade	€ 4.098	€ 3.589	2.628	2.360	1.888	1.722	1,39	1,37
Korenmarkt	€ 5.964	€ 6.246	3.953	4.190	2.904	3.026	1,36	1,38
Nieuwendam	€ 2.692	€ 2.456	1.781	1.871	1.234	1.193	1,44	1,57
Oude Doelenkade	€ 3.395	€ 3.175	2.223	2.070	1.570	1.472	1,42	1,41
Totaal	€ 16.149	€ 15.467	10.585	10.491	7.596	7.413	1,39	1,42

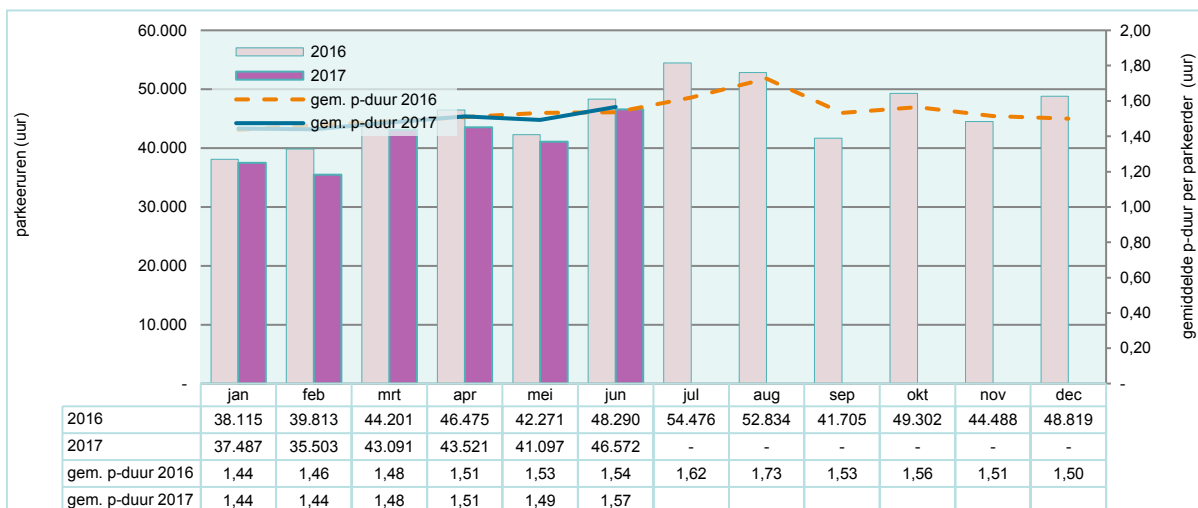


Kortparkeren C Middellangparkeren

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 60.741	€ 59.432	38.115	37.487	26.539	25.969	1,44	1,44
feb	€ 63.012	€ 56.077	39.813	35.503	27.202	24.660	1,46	1,44
mrt	€ 70.456	€ 68.069	44.201	43.091	29.807	29.137	1,48	1,48
apr	€ 73.825	€ 69.162	46.475	43.521	30.790	28.760	1,51	1,51
mei	€ 67.390	€ 65.014	42.271	41.097	27.588	27.531	1,53	1,49
jun	€ 76.857	€ 73.749	48.290	46.572	31.450	29.737	1,54	1,57
jul	€ 86.854	-	54.476	-	33.623	-	1,62	-
aug	€ 83.973	-	52.834	-	30.595	-	1,73	-
sep	€ 66.147	-	41.705	-	27.202	-	1,53	-
okt	€ 78.398	-	49.302	-	31.505	-	1,56	-
nov	€ 70.580	-	44.488	-	29.380	-	1,51	-
dec	€ 77.809	-	48.819	-	32.553	-	1,50	-
totaal t/m Q2	€ 412.282	€ 391.503	259.165	247.271	173.376	165.794	1,49	1,49



Grafiek: Omzet kortparkeren C Middellangparkeren

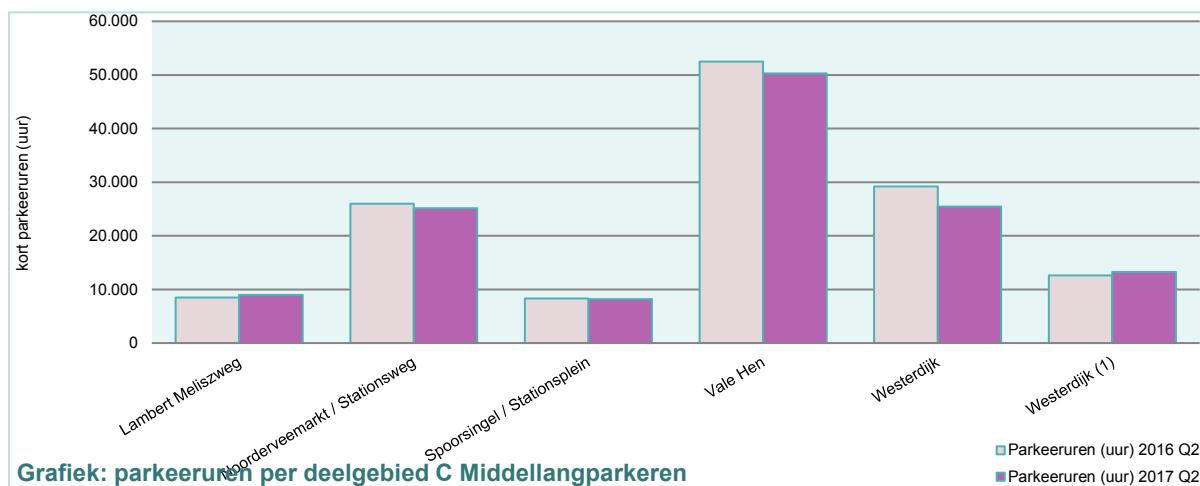


Grafiek: Parkeerduur kortparkeren C Middellangparkeren

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

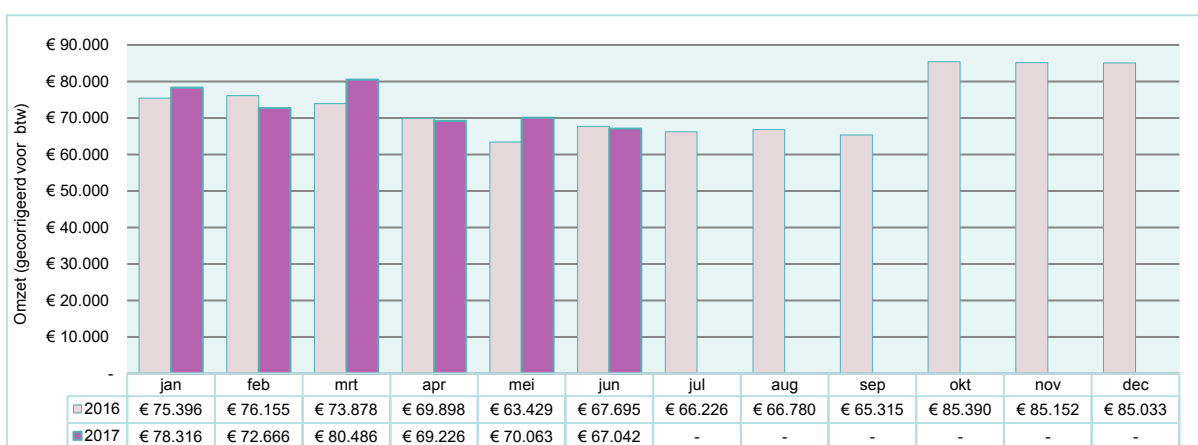
Kortparkeren per deelgebied C Middellangparkeren

deelgebied	Omzet		Parkeeruren (uur)		Transacties (aantal)		Gemiddelde parkeerduur (uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Lambert Melisweg	€ 13.521	€ 14.171	8.469	8.963	4.561	4.788	1,86	1,87
Noorderveemarkt / Stationsweg	€ 41.500	€ 40.030	25.979	25.129	18.395	17.781	1,41	1,41
Spoorsingel / Stationsplein	€ 13.125	€ 13.043	8.311	8.160	6.287	6.314	1,32	1,29
Vale Hen	€ 83.805	€ 79.692	52.474	50.264	35.653	34.020	1,47	1,48
Westerdijk	€ 46.486	€ 40.480	29.191	25.418	18.250	16.065	1,60	1,58
Westerdijk (1)	€ 19.635	€ 20.509	12.611	13.255	6.682	7.060	1,89	1,88
Totaal	€ 218.072	€ 207.925	137.036	131.190	89.828	86.028	1,53	1,52

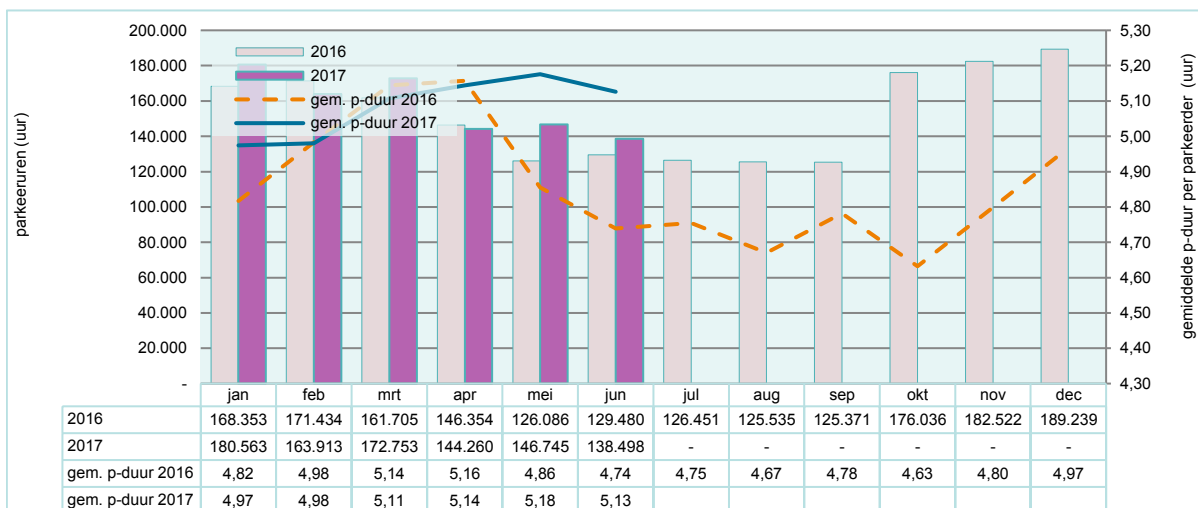


Transacties Langparkeren

Maand	Omzet transacties		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 75.396	€ 78.316	168.353	180.563	34.950	36.299	4,82	4,97
feb	€ 76.155	€ 72.666	171.434	163.913	34.403	32.912	4,98	4,98
mrt	€ 73.878	€ 80.486	161.705	172.753	31.433	33.828	5,14	5,11
apr	€ 69.898	€ 69.226	146.354	144.260	28.379	28.043	5,16	5,14
mei	€ 63.429	€ 70.063	126.086	146.745	25.969	28.352	4,86	5,18
jun	€ 67.695	€ 67.042	129.480	138.498	27.322	27.017	4,74	5,13
jul	€ 66.226	-	126.451	-	26.594	-	4,75	-
aug	€ 66.780	-	125.535	-	26.877	-	4,67	-
sep	€ 65.315	-	125.371	-	26.218	-	4,78	-
okt	€ 85.390	-	176.036	-	38.003	-	4,63	-
nov	€ 85.152	-	182.522	-	38.032	-	4,80	-
dec	€ 85.033	-	189.239	-	38.092	-	4,97	-
totaal t/m Q2	€ 426.451	€ 437.799	903.412	946.732	182.456	186.451	4,95	5,08



Grafiek: Omzet transacties Langparkeren

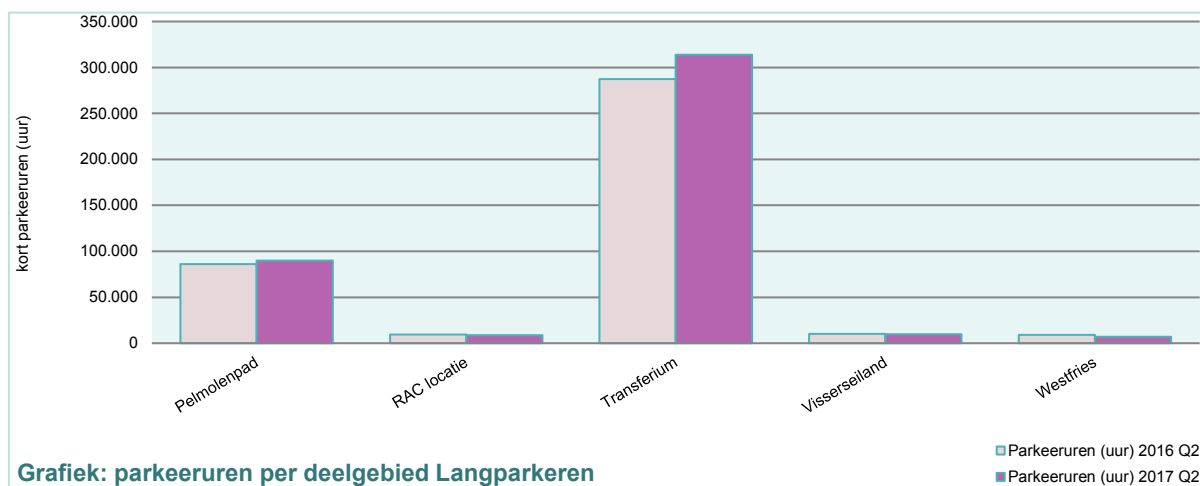


Grafiek: Parkeerduur transacties Langparkeren

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

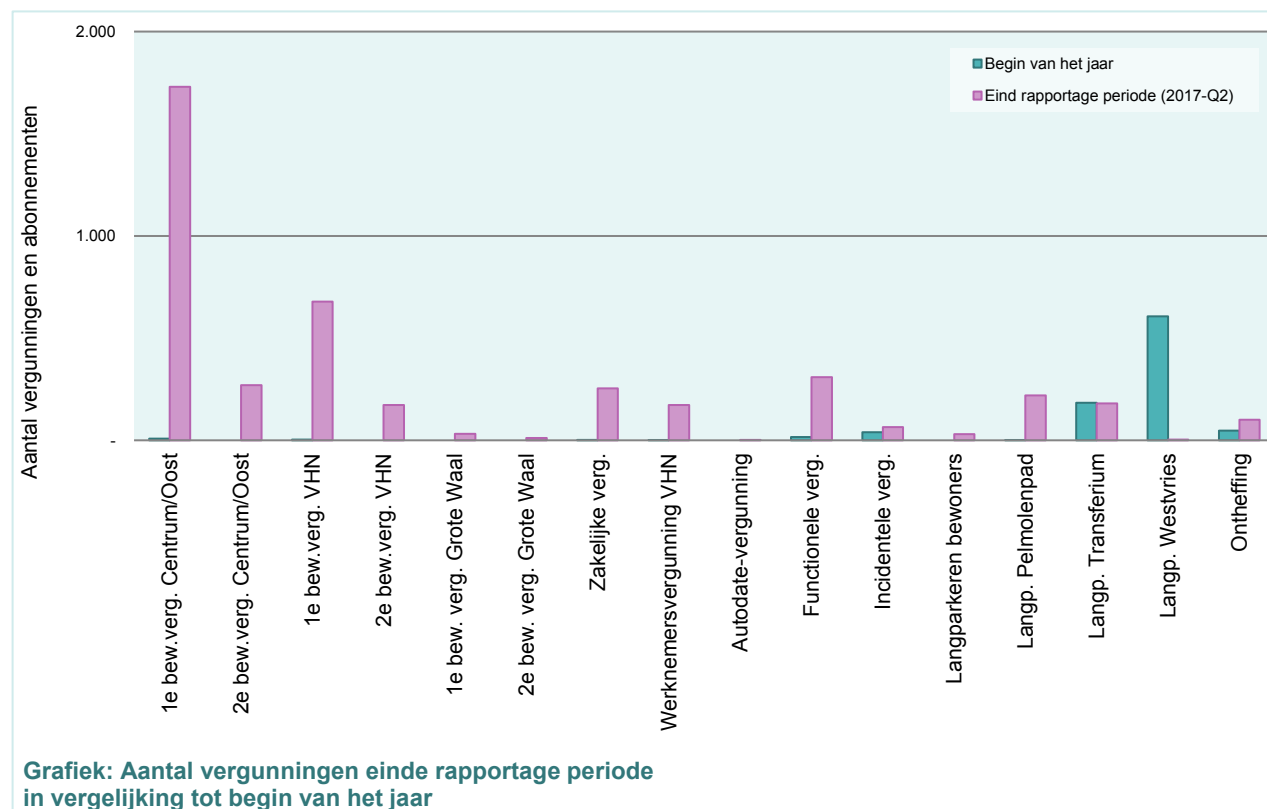
Transacties per deelgebied Langparkeren

deelgebied	Omzet		Parkeeruren (uur)		Transacties (aantal)		Gemiddelde parkeerduur (uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Pelmolenpad	€ 42.508	€ 41.790	85.944	90.022	16.771	16.506	5,12	5,45
RAC locatie	€ 4.759	€ 4.412	9.361	8.858	2.960	2.785	3,16	3,18
Transferium	€ 146.328	€ 153.410	287.225	313.754	57.171	59.767	5,02	5,25
Visserseiland	€ 5.184	€ 5.064	10.301	9.931	3.059	3.095	3,37	3,21
Westfries	€ 2.244	€ 1.655	9.090	6.938	1.709	1.259	5,32	5,51
Totaal	€ 201.022	€ 206.330	401.921	429.504	81.670	83.412	4,92	5,15



Uitstaande vergunningen

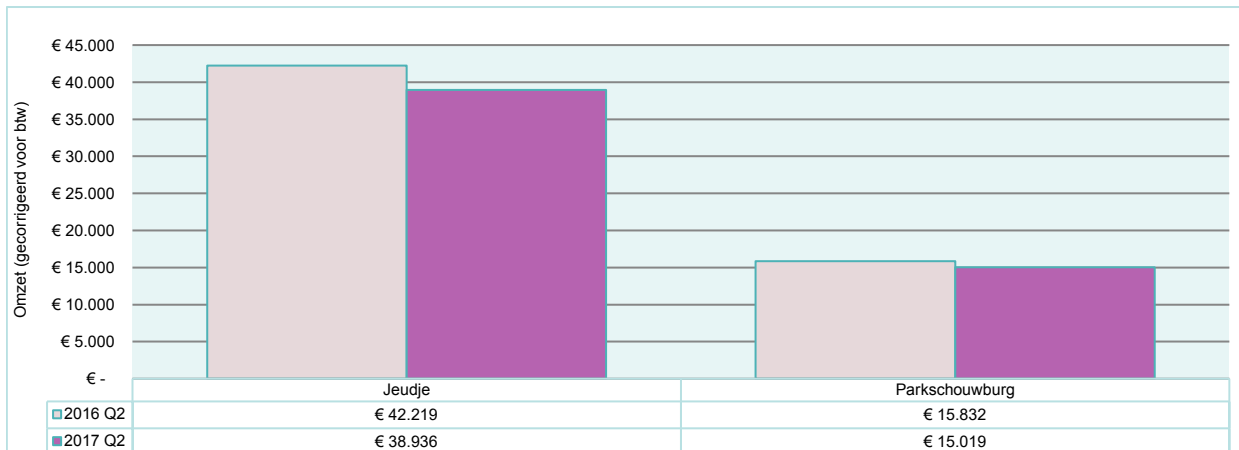
Groep	2017												2018
	1 jan	1 feb	1 mrt	1 apr	1 mei	1 jun	1 jul	1 aug	1 sep	1 okt	1 nov	1 dec	1 jan
1e bew.verg. Centrum/Oost	8	1.711	1.713	1.715	1.704	1.712	1.730	-	-	-	-	-	-
2e bew.verg. Centrum/Oost	-	285	278	275	274	271	270	-	-	-	-	-	-
1e bew.verg. VHN	3	681	680	684	676	676	678	-	-	-	-	-	-
2e bew.verg. VHN	-	172	171	174	167	169	172	-	-	-	-	-	-
1e bew. verg. Grote Waal	-	32	32	32	32	32	32	-	-	-	-	-	-
2e bew. verg. Grote Waal	-	7	10	11	11	11	11	-	-	-	-	-	-
Zakelijke verg.	2	243	243	246	249	254	254	-	-	-	-	-	-
Werknemersvergunning VHN	1	161	161	161	162	173	173	-	-	-	-	-	-
Autodate-vergunning	-	2	2	2	2	2	2	-	-	-	-	-	-
Functionele verg.	16	303	307	308	310	308	309	-	-	-	-	-	-
Incidentele verg.	39	51	53	46	48	71	65	-	-	-	-	-	-
Langparkeren bewoners	-	19	22	26	25	28	30	-	-	-	-	-	-
Langp. Pelmolendpad	1	200	205	208	209	216	220	-	-	-	-	-	-
Langp. Transferium	183	187	183	182	182	187	180	-	-	-	-	-	-
Langp. Westvries	606	606	604	4	4	4	4	-	-	-	-	-	-
Ontheffing	48	59	68	76	81	93	101	-	-	-	-	-	-



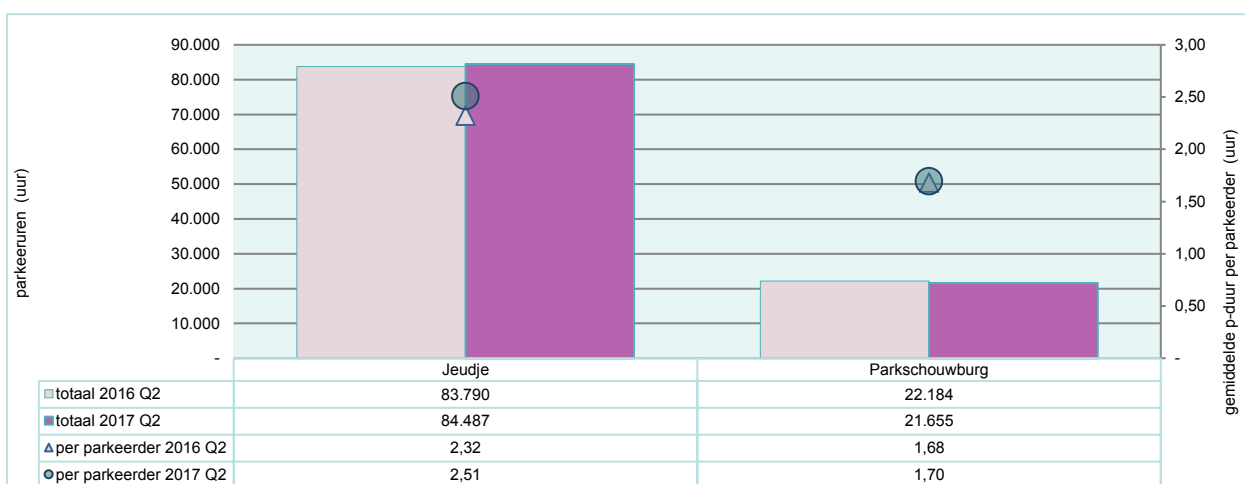
-Peildatum is de eerste dag van de maand waarin het bestand wordt aangeleverd
 -(dus van het bestand aangeleverd op 04-01-2017, wordt bepaald welke vergunningen geldig waren op 01-01-2017)
 -Alleen lopende vergunningen (LV) en vergunningen die Worden Beëindigd (WB) worden meegenomen in de rapportage

Overzicht achteraf betaald parkeren

Parkeergarage	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Jeudje	€ 42.219	€ 38.936	83.790	84.487	36.050	33.662	2,32	2,51
Parkschouwburg	€ 15.832	€ 15.019	22.184	21.655	13.189	12.765	1,68	1,70
Totaal	€ 58.051	€ 53.955	105.974	106.142	49.239	46.427	2,15	2,29



Grafiek: Omzet kortparkeren achteraf betaald parkeren

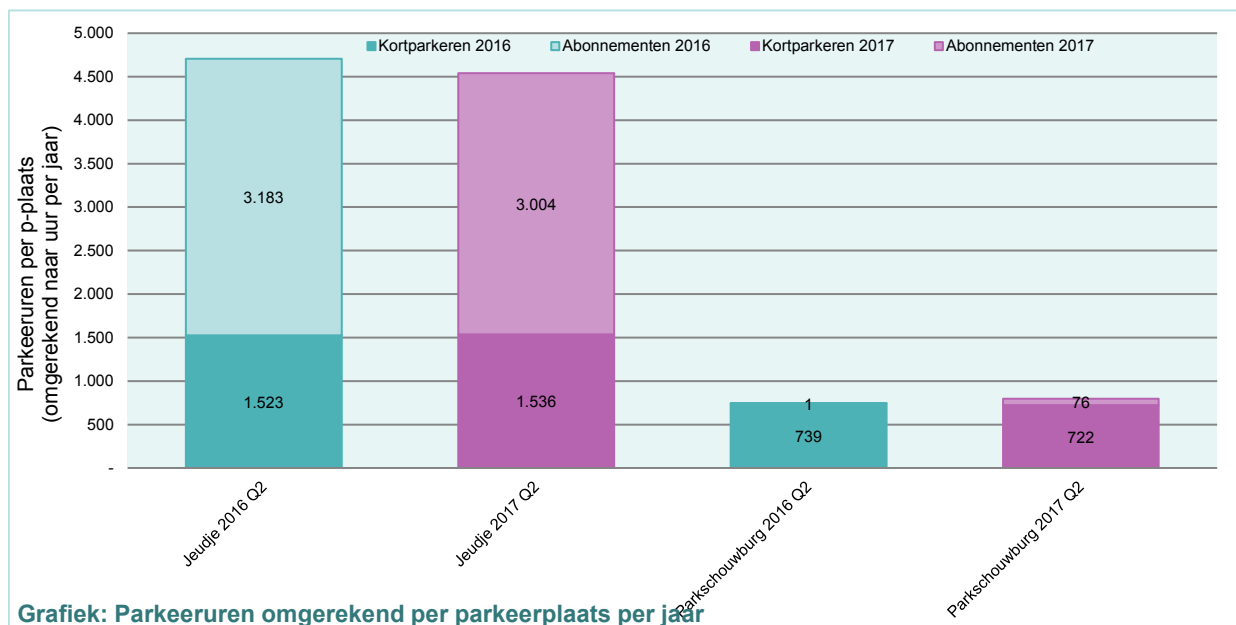


Grafiek: Parkeeruren kortparkeren, achteraf betaald parkeren

- Parkeerduur langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeerduur is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen, inclusief betaalmiddel 'overig'

Parkeeruren omgerekend per p-plaats per jaar (in uur)

Parkeergarage	Capaciteit	Parkeeruren (uur)			Parkeeruren omgerekend per p-plaats per jaar		
		kort parkeren	voor-verkoop	abonne- menten	kort parkeren	voor-verkoop	abonne- menten
Jeudje 2016 Q2	220	83.790	-	175.085	1.523	-	3.183
Jeudje 2017 Q2	220	84.487	-	165.199	1.536	-	3.004
Parkschouwborg 2016 Q2	120	22.184	-	17	739	-	1
Parkschouwborg 2017 Q2	120	21.655	-	2.281	722	-	76

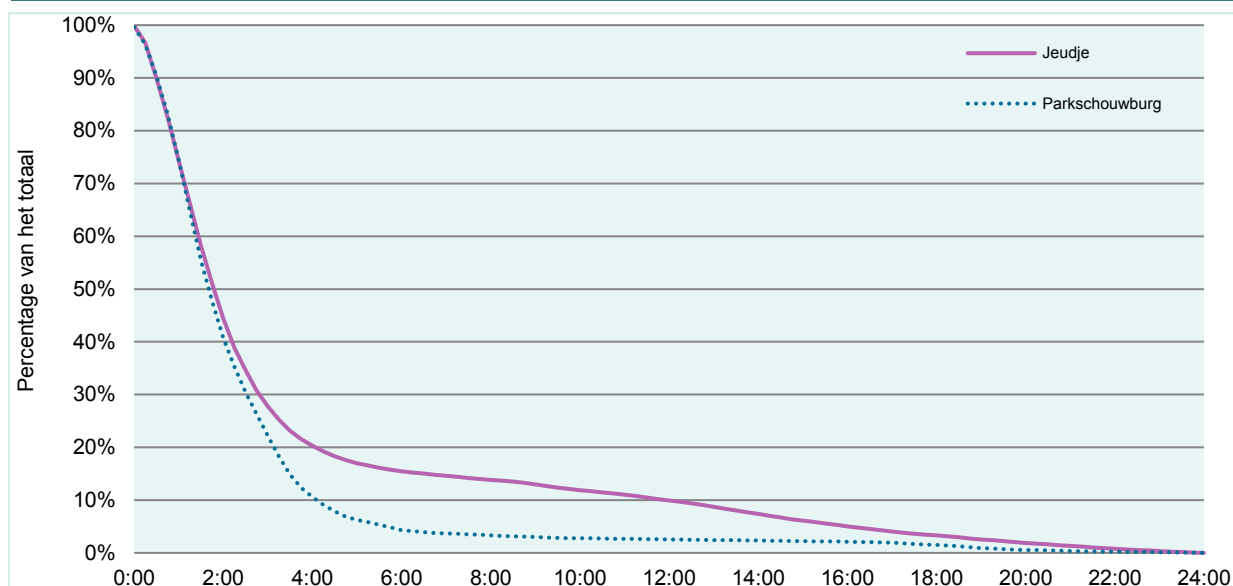


- Parkeerduur langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeerduur is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.

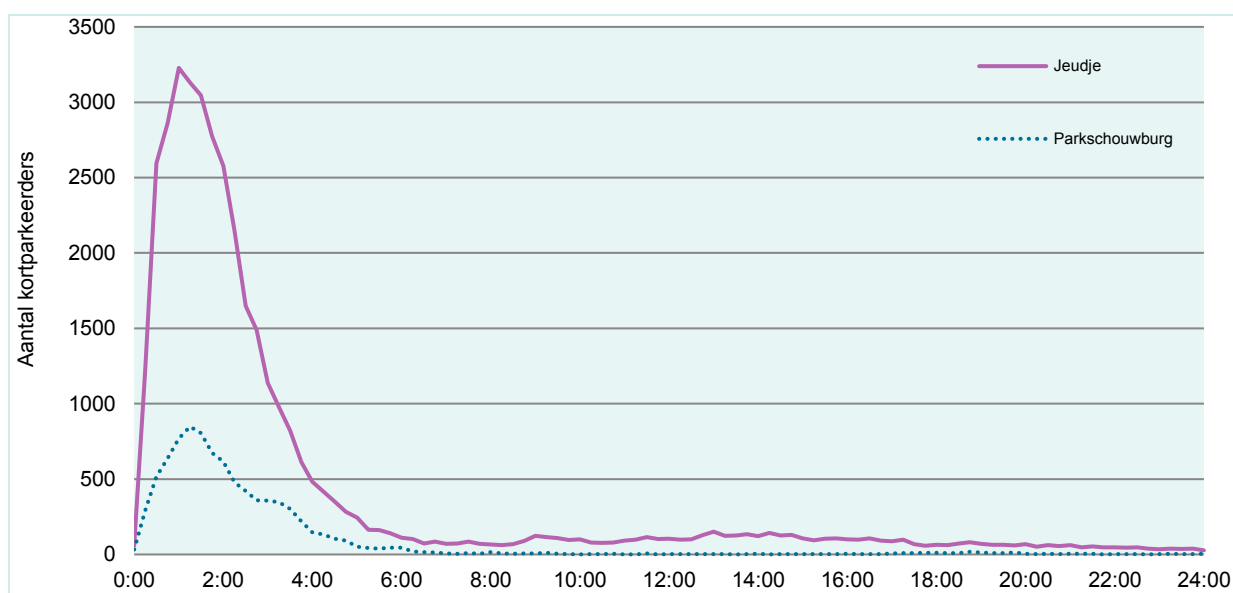
Bezetting achteraf betaald parkeren >85%

Parkeergarage	Capaciteit		Aantal uren dat de bezetting groter is dan 85%		
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	%
Jeudje	220	220	25	129	▲ 416%
Parkschouwburg	120	120	2	2	▲ 0%
Totaal	340	340	27	131	▲ 385%

Parkeerduurverdeling



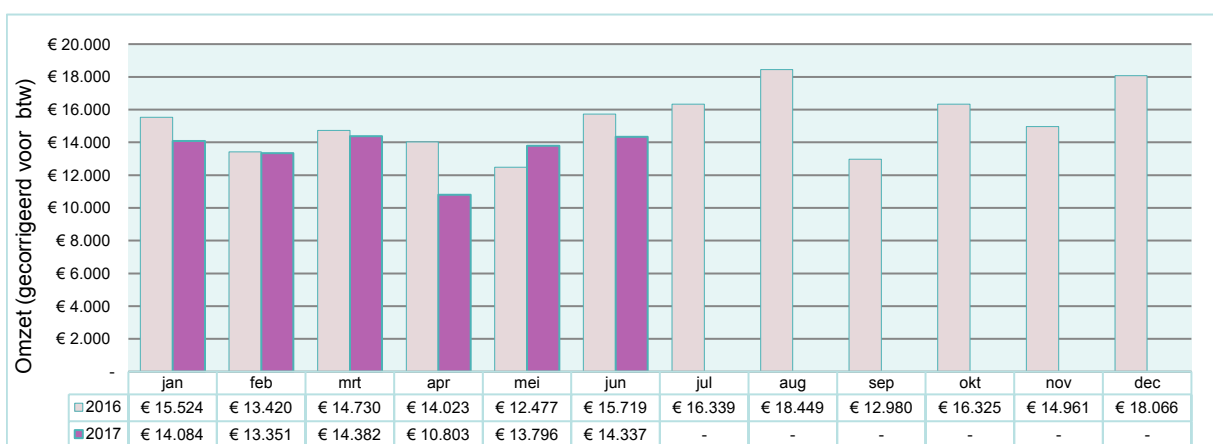
Grafiek: Parkeerduurverdeling in % van het totaal



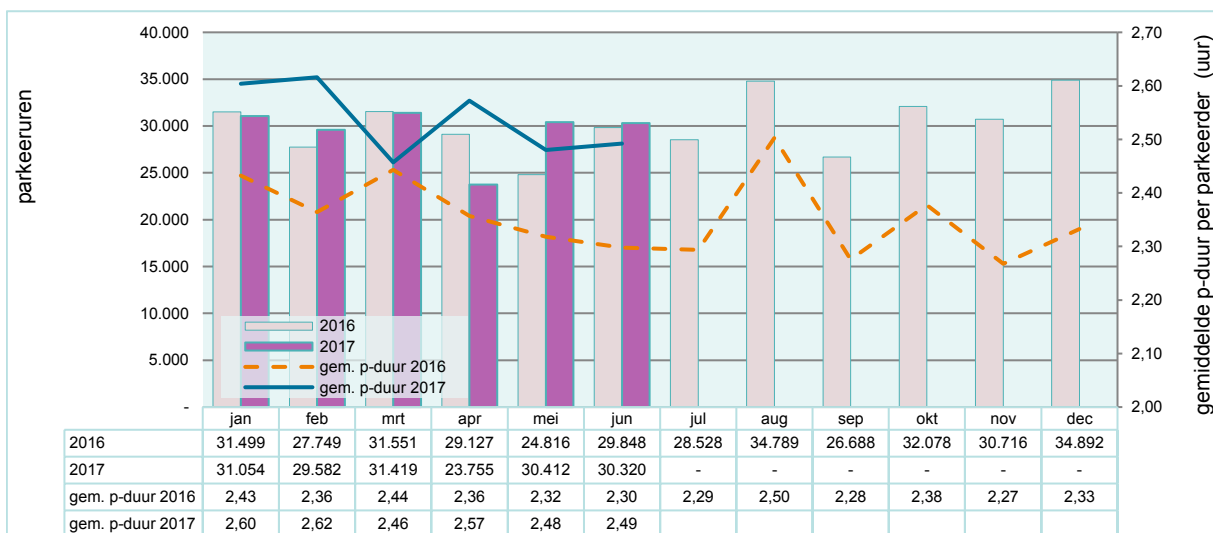
Grafiek: Parkeerduurverdeling in aantal kortparkeerders per parkeerduur

Kortparkeren garage Jeudje

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	€ 15.524	€ 14.084	31.499	31.054	12.950	11.926	2,43	2,60
feb	€ 13.420	€ 13.351	27.749	29.582	11.738	11.308	2,36	2,62
mrt	€ 14.730	€ 14.382	31.551	31.419	12.915	12.787	2,44	2,46
apr	€ 14.023	€ 10.803	29.127	23.755	12.356	9.234	2,36	2,57
mei	€ 12.477	€ 13.796	24.816	30.412	10.705	12.262	2,32	2,48
jun	€ 15.719	€ 14.337	29.848	30.320	12.989	12.166	2,30	2,49
jul	€ 16.339	-	28.528	-	12.438	-	2,29	-
aug	€ 18.449	-	34.789	-	13.899	-	2,50	-
sep	€ 12.980	-	26.688	-	11.728	-	2,28	-
okt	€ 16.325	-	32.078	-	13.494	-	2,38	-
nov	€ 14.961	-	30.716	-	13.545	-	2,27	-
dec	€ 18.066	-	34.892	-	14.957	-	2,33	-
totaal t/m Q2	€ 85.893	€ 80.752	174.590	176.541	73.653	69.683	2,37	2,53



Grafiek: Omzet kortparkeren garage Jeudje



Grafiek: Parkeerduur kortparkeren garage Jeudje

- Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeertijd per transactie is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen, inclusief betaalmiddel 'overig'

Abonnementen garage Jeudje

Maand	Omzet abonnementen		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	€ 63	60.619	59.206	2.874	2.820	21,09	20,99
feb	-	€ 25	56.585	53.393	2.684	2.497	21,08	21,38
mrt	-	€ 28	59.376	60.148	2.877	2.792	20,64	21,54
apr	-	€ 16	61.254	56.955	2.936	2.566	20,86	22,20
mei	-	€ 4	57.343	57.042	2.697	2.636	21,26	21,64
jun	€ 4	€ 15	56.488	51.202	2.685	2.378	21,04	21,53
jul	-	-	56.119	-	2.583	-	21,73	-
aug	-	-	54.515	-	2.390	-	22,81	-
sep	-	-	57.696	-	2.734	-	21,10	-
okt	-	-	57.223	-	2.812	-	20,35	-
nov	-	-	56.890	-	2.969	-	19,16	-
dec	-	-	60.662	-	2.911	-	20,84	-
totaal t/m Q2	€ 4	€ 153	351.666	337.946	16.753	15.689	20,99	21,54

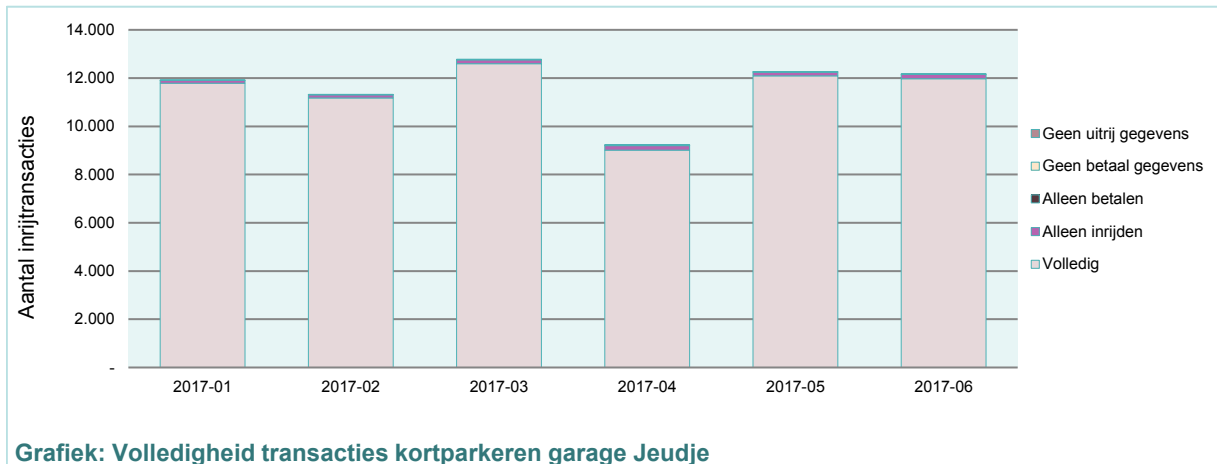
Voorverkoop garage Jeudje

Maand	Omzet voorverkoop		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	-	-	-	-	-	-	-
feb	-	-	-	-	-	-	-	-
mrt	-	-	-	-	-	-	-	-
apr	-	-	-	-	-	-	-	-
mei	-	-	-	-	-	-	-	-
jun	-	-	-	-	-	-	-	-
jul	-	-	-	-	-	-	-	-
aug	-	-	-	-	-	-	-	-
sep	-	-	-	-	-	-	-	-
okt	-	-	-	-	-	-	-	-
nov	-	-	-	-	-	-	-	-
dec	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal t/m Q2	€ -	€ -	0	0	0	0	0,00	0,00

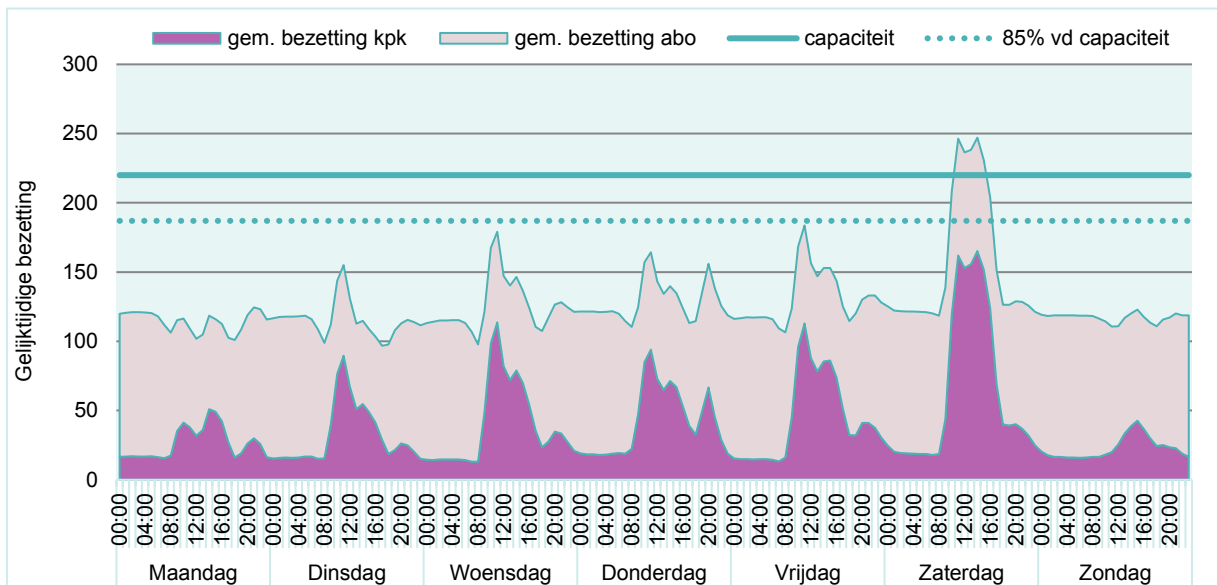
- Abonnementen, omzet: Nabetalingen (alle betaalmiddelen, incl. 'overig') buiten de abonnementstijden bij de betaalautomaat
 - Voorverkoop, omzet: Het deel van de omzet van het kortparkeren dat is betaald met het betaalmiddel 'overig' (kortingsterminals, waardekaarten etc)
 - Voorverkoop, parkeerduur: Het aantal geparkeerde uren van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
 - Voorverkoop, inritten: Het aantal inritten van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
 - Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).

Volledigheid transacties kortparkeren garage Jeudje

Maand	Volledig	Alleen inrijden	Alleen betalen	Geen betaal gegevens	Geen uitrij gegevens	Geen inrij gegevens	Alleen uitrijden	Totaal inritten
2017-01	11.783	120	1	-	22	48	3	11.926
2017-02	11.172	131	-	1	4	45	3	11.308
2017-03	12.595	167	1	-	24	29	1	12.787
2017-04	9.008	195	8	1	22	29	2	9.234
2017-05	12.094	156	-	1	11	50	-	12.262
2017-06	11.973	186	-	1	6	43	-	12.166

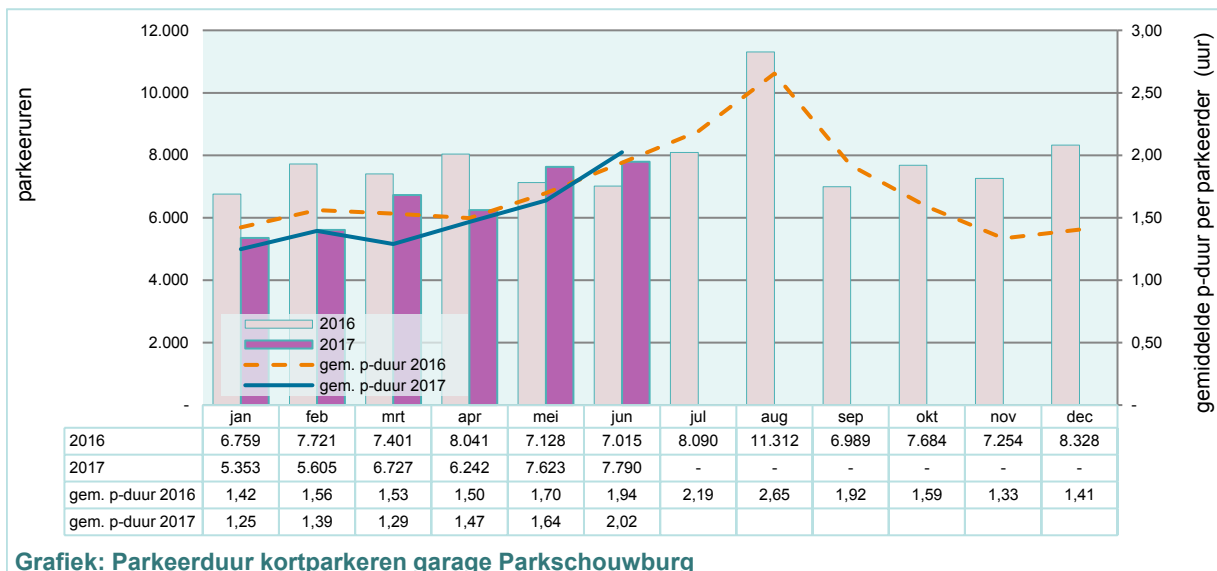
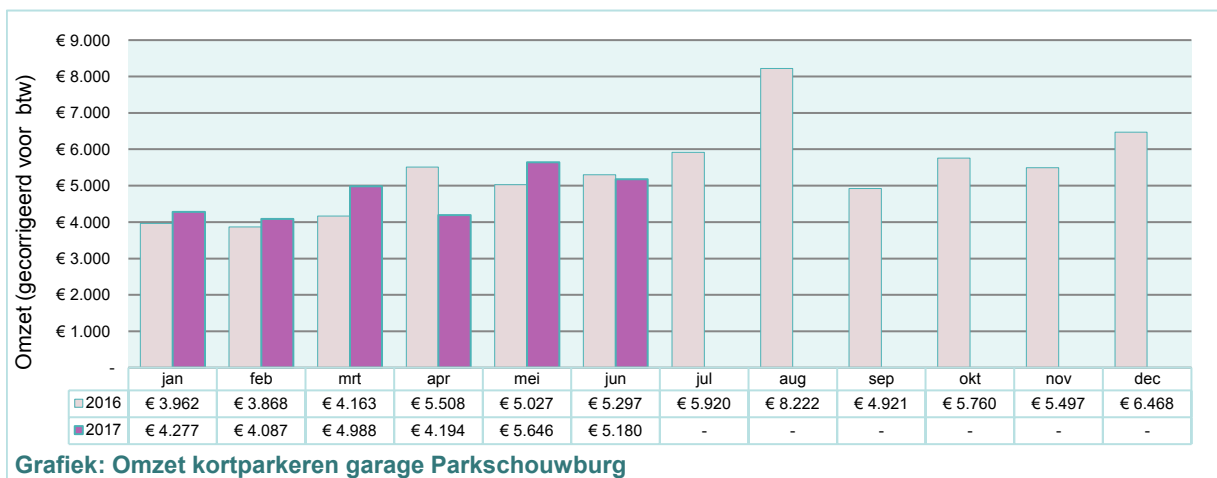


Gemiddelde bezetting garage Jeudje



Kortparkeren garage Parkschouwborg

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	€ 3.962	€ 4.277	6.759	5.353	4.749	4.288	1,42	1,25
feb	€ 3.868	€ 4.087	7.721	5.605	4.942	4.018	1,56	1,39
mrt	€ 4.163	€ 4.988	7.401	6.727	4.828	5.215	1,53	1,29
apr	€ 5.508	€ 4.194	8.041	6.242	5.371	4.260	1,50	1,47
mei	€ 5.027	€ 5.646	7.128	7.623	4.203	4.656	1,70	1,64
jun	€ 5.297	€ 5.180	7.015	7.790	3.615	3.849	1,94	2,02
jul	€ 5.920	-	8.090	-	3.690	-	2,19	-
aug	€ 8.222	-	11.312	-	4.262	-	2,65	-
sep	€ 4.921	-	6.989	-	3.641	-	1,92	-
okt	€ 5.760	-	7.684	-	4.834	-	1,59	-
nov	€ 5.497	-	7.254	-	5.435	-	1,33	-
dec	€ 6.468	-	8.328	-	5.925	-	1,41	-
totaal t/m Q2	€ 27.825	€ 28.371	44.065	39.341	27.708	26.286	1,59	1,50



- Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeertijd per transactie is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen, inclusief betaalmiddel 'overig'

Abonnementen garage Parkschouwburg

Maand	Omzet abonnementen		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	-	6	32	5	38	1,12	0,84
feb	-	-	13	13	8	9	1,63	1,50
mrt	-	-	10	-	9	-	1,08	-
apr	-	-	15	4	9	1	1,70	3,73
mei	-	-	2	1.166	1	66	1,71	17,66
jun	-	-	0	1.111	1	64	0,22	17,36
jul	-	-	3	-	8	-	0,43	-
aug	-	-	9	-	17	-	0,51	-
sep	-	-	15	-	17	-	0,89	-
okt	-	-	17	-	17	-	0,99	-
nov	-	-	29	-	33	-	0,88	-
dec	-	-	23	-	26	-	0,90	-
totaal t/m Q2	€ -	€ -	46	2.326	33	178	1,38	13,07

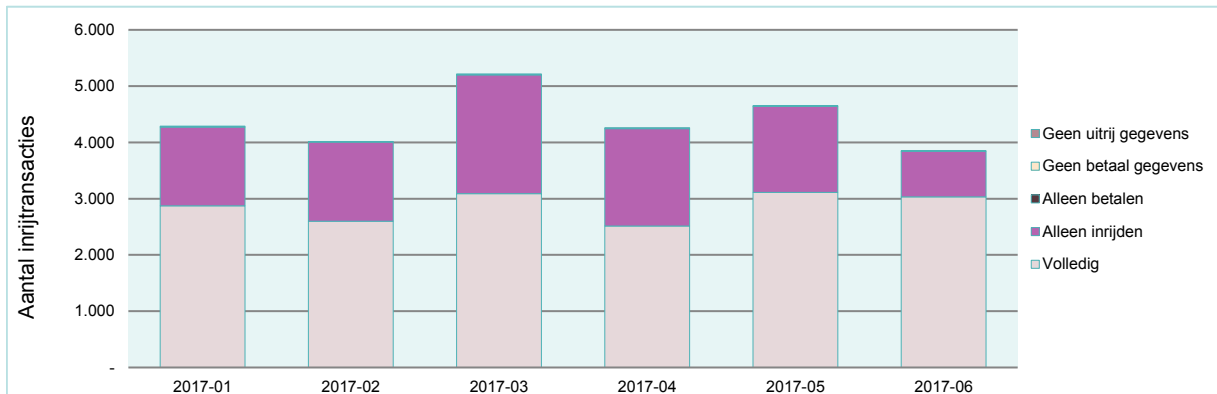
Voorverkoop garage Parkschouwburg

Maand	Omzet voorverkoop		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	-	-	-	-	-	-	-
feb	-	-	-	-	-	-	-	-
mrt	-	-	-	-	-	-	-	-
apr	-	-	-	-	-	-	-	-
mei	-	-	-	-	-	-	-	-
jun	-	-	-	-	-	-	-	-
jul	-	-	-	-	-	-	-	-
aug	-	-	-	-	-	-	-	-
sep	-	-	-	-	-	-	-	-
okt	-	-	-	-	-	-	-	-
nov	-	-	-	-	-	-	-	-
dec	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal t/m Q2	€ -	€ -	0	0	0	0	0,00	0,00

- Abonnementen, omzet: Nabetalingen (alle betaalmiddelen, incl. 'overig') buiten de abonnementstijden bij de betaalautomaat
- Voorverkoop, omzet: Het deel van de omzet van het kortparkeren dat is betaald met het betaalmiddel 'overig' (kortingsterminals, waardekaarten etc)
- Voorverkoop, parkeerduur: Het aantal geparkeerde uren van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
- Voorverkoop, inritten: Het aantal inritten van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
- Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).

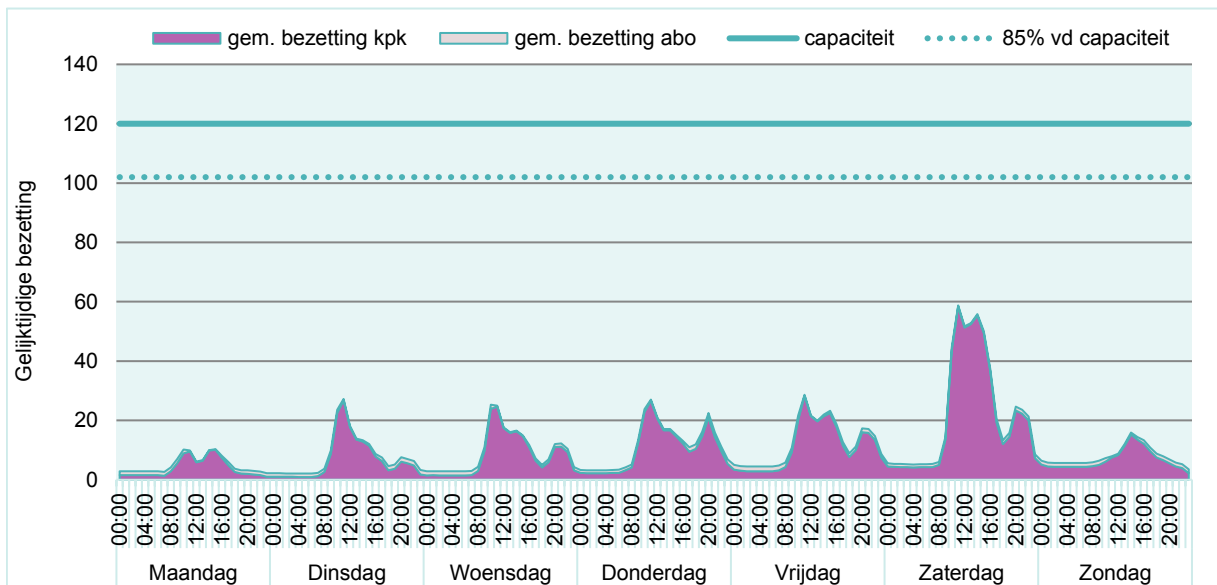
Volledigheid transacties kortparkeren garage Parkschouburg

Maand	Volledig	Alleen inrijden	Alleen betalen	Geen betaal gegevens	Geen uitrij gegevens	Geen inrij gegevens	Alleen uitrijden	Totaal inritten
2017-01	2.875	1.398	-	-	15	1.402	-	4.288
2017-02	2.602	1.404	-	-	12	1.394	2	4.018
2017-03	3.091	2.111	-	-	13	1.981	11	5.215
2017-04	2.513	1.730	-	-	17	1.244	-	4.260
2017-05	3.110	1.532	-	-	14	1.523	-	4.656
2017-06	3.030	818	-	-	1	767	-	3.849



Grafiek: Volledigheid transacties kortparkeren garage Parkschouburg

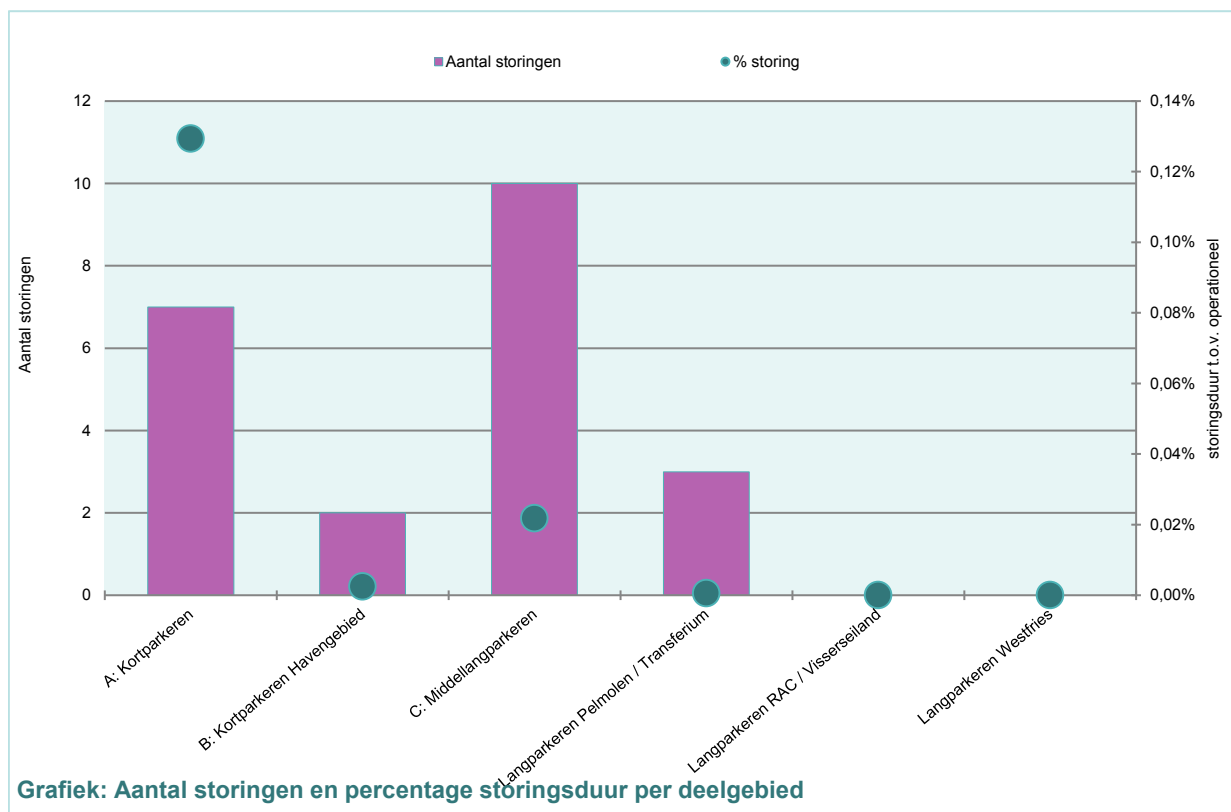
Gemiddelde bezetting garage Parkschouburg



Grafiek: Gemiddelde weekbezetting 2017 Q2 garage Parkschouburg

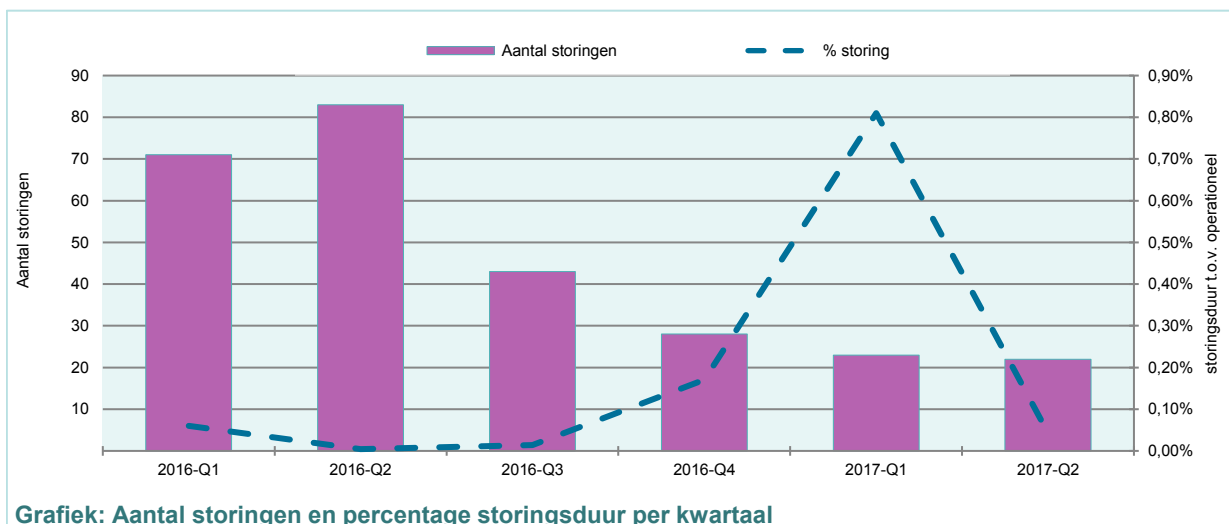
Storingen per zone in rapportage periode

Gebied/terrein	Aantal automaten	Aantal storingen	Storingsdagen	Aantal automaat-dagen	% storing
A: Kortparkeren	11	7	1,3	1.001	0,13%
B: Kortparkeren Havengebied	4	2	0,0	364	0,00%
C: Middellangparkeren	13	10	0,3	1.183	0,02%
Langparkeren Pelmolten / Transferium	7	3	0,0	637	0,00%
Langparkeren RAC / Visserseiland	2	0	0,0	182	0,00%
Langparkeren Westfries	3	0	0,0	273	0,00%
Totaal	40	22	1,6	3.640	0,04%



Storngen per periode

Periode	Aantal automaten	Aantal storngen	Storngsdagen	Aantal automaat-dagen	% storing
2016-Q1	42	71	2,3	3.822	0,06%
2016-Q2	41	83	0,2	3.731	0,00%
2016-Q3	41	43	0,5	3.772	0,01%
2016-Q4	41	28	6,4	3.772	0,17%
2017-Q1	41	23	29,9	3.690	0,81%
2017-Q2	40	22	1,6	3.640	0,04%

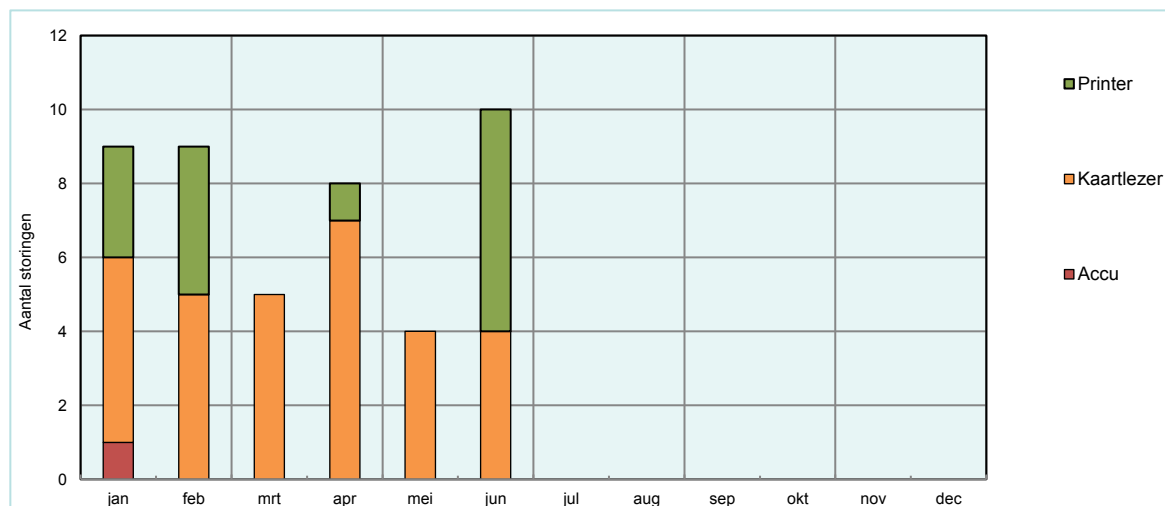


Grafiek: Aantal storngen en percentage storngsduur per kwartaal

- Bron: storngsdetaildata straatapparatuur

Verschillende soorten storngen per maand

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
Accu	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Kaartlezer	5	5	5	7	4	4	0	0	0	0	0	0	30
Printer	3	4	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	14
Totaal	9	9	5	8	4	10	0	0	0	0	0	0	45



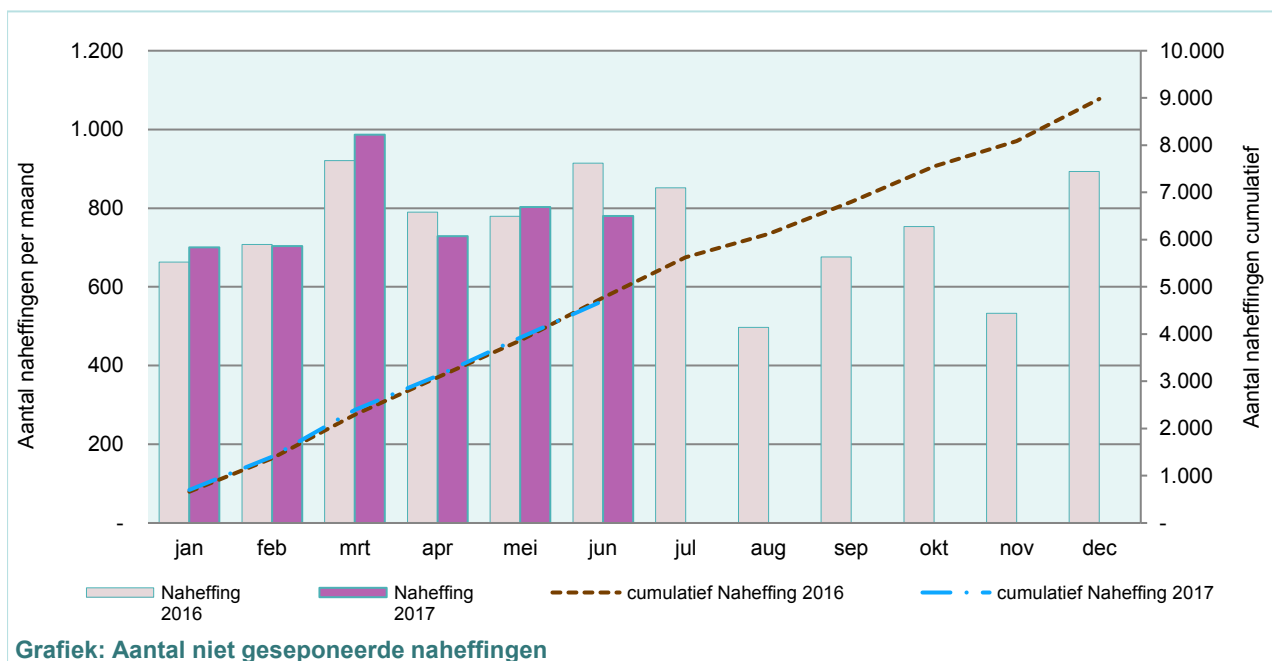
Grafiek: Verschillende soorten storngen per maand 2017

- Bron: storngsdetaildata straatapparatuur

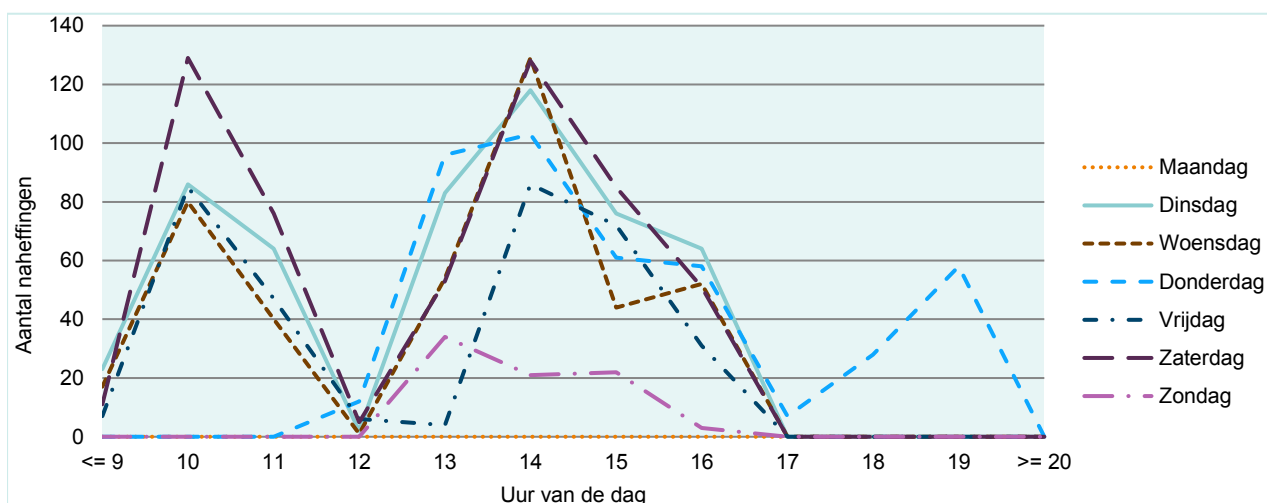
Aantal niet geseponeerde naheffingen

Maand	Per maand		
	Naheffing 2016	Naheffing 2017	Waarsch. 2017
jan	663	700	-
feb	708	704	2
mrt	921	987	-
apr	790	729	16
mei	779	803	3
jun	914	780	17
jul	852	-	-
aug	497	-	-
sep	676	-	-
okt	753	-	-
nov	533	-	-
dec	893	-	-

Maand	Cumulatief	
	Naheffing 2016	Naheffing 2017
jan	663	700
feb	1.371	1.404
mrt	2.292	2.391
apr	3.082	3.120
mei	3.861	3.923
jun	4.775	4.703
jul	5.627	-
aug	6.124	-
sep	6.800	-
okt	7.553	-
nov	8.086	-
dec	8.979	-



Grafiek: Aantal niet geseponeerde naheffingen



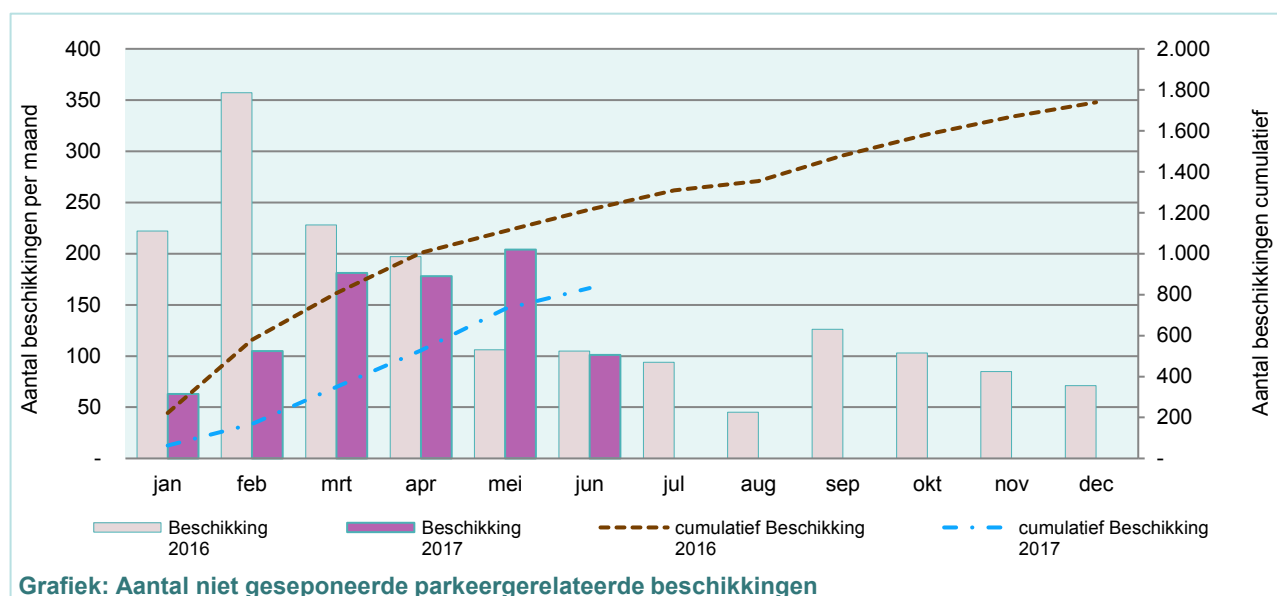
Grafiek: Aantal niet geseponeerde naheffingen per uur van de dag over rapportage periode

- Bron: Cale web office
 - Het aantal naheffingen is het aantal niet geseponeerde naheffingen uit het bonbestand

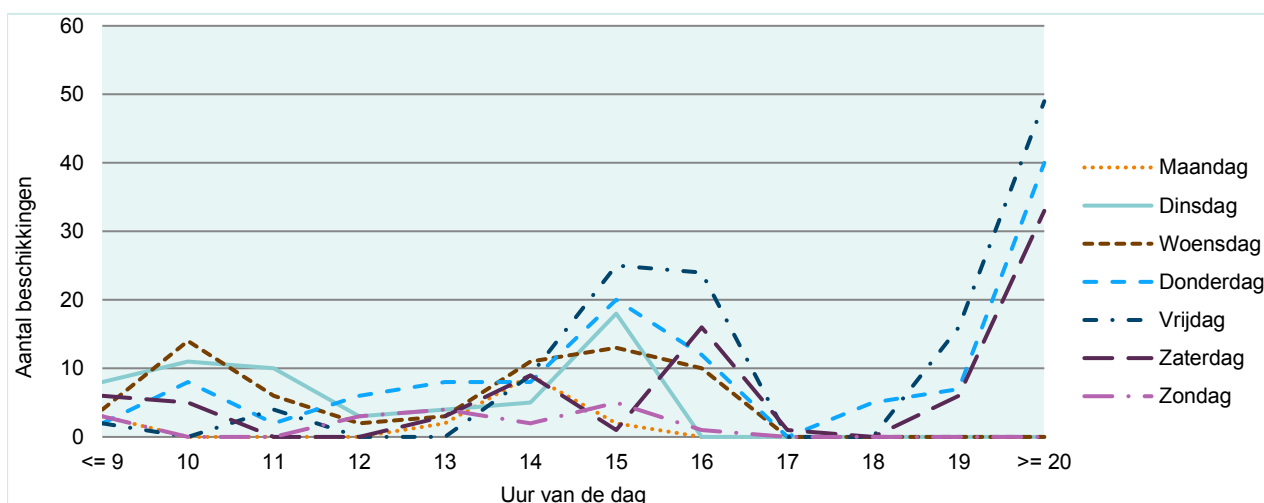
Aantal niet geseponeerde parkeergerelateerde beschikkingen

Maand	Per maand		
	Beschikking 2016	Beschikking 2017	Waarsch. 2017
jan	222	63	217
feb	357	105	24
mrt	228	181	13
apr	197	178	34
mei	106	204	13
jun	105	101	10
jul	94	-	-
aug	45	-	-
sep	126	-	-
okt	103	-	-
nov	85	-	-
dec	71	-	-

Maand	Cumulatief	
	Beschikking 2016	Beschikking 2017
jan	222	63
feb	579	168
mrt	807	349
apr	1.004	527
mei	1.110	731
jun	1.215	832
jul	1.309	-
aug	1.354	-
sep	1.480	-
okt	1.583	-
nov	1.668	-
dec	1.739	-



Grafiek: Aantal niet geseponeerde parkeergerelateerde beschikkingen



Grafiek: Aantal niet geseponeerde parkeergerelateerde beschikkingen per uur van de dag over de rapportageperiode

- Bron: Cale web office

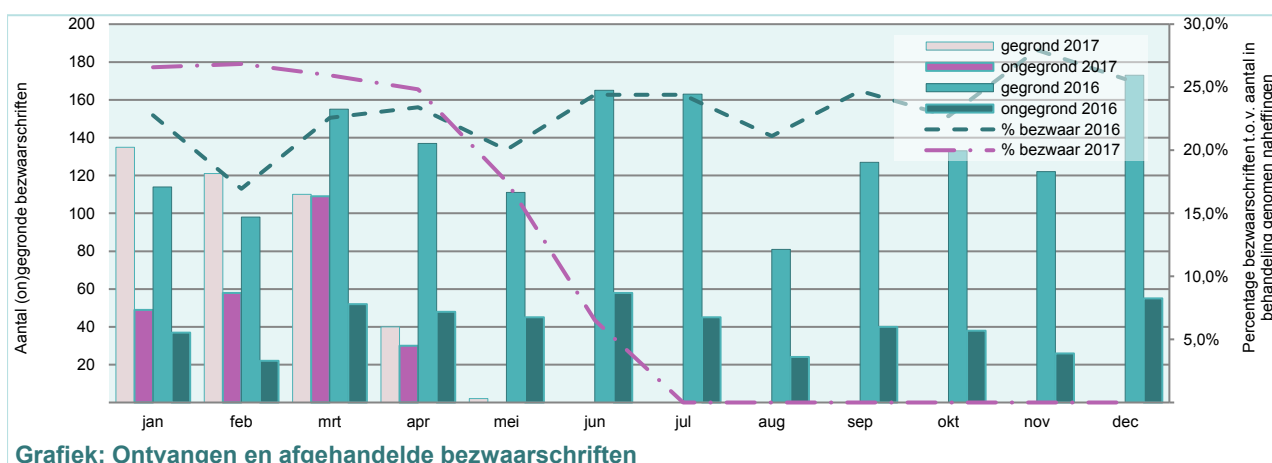
- Het aantal beschikkingen is het aantal niet geseponeerde beschikkingen uit het bonbestand

Aantal naheffingen naar backoffice

	Naheffing handcomputer		Waarvan geseponeerd		Backoffice		Verschil handcomputer-seponeringen-backoffice	
Maand	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	697	707	34	7	663	700	0	0
feb	755	705	47	1	708	704	0	0
mrt	967	992	46	5	921	987	0	0
apr	811	773	21	44	790	729	0	0
mei	807	816	28	13	779	803	0	0
jun	926	788	12	8	914	780	0	0
jul	874		22		852		0	
aug	507		10		497		0	
sep	682		6		676		0	
okt	768		15		753		0	
nov	533				533		0	
dec	903		10		893		0	
totaal t/m Q2	4.963	4.781	188	78	4.775	4.703	0	0

Ontvangen en afgehandelde bezwaarschriften

	Backoffice		aantal ingediende bezwaarschriften		% bezwaar t.o.v. backoffice		% bezwaar gegrond t.o.v. ingediende bezwaarschriften	
Maand	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	663	700	151	186	22,8%	26,6%	75,5%	72,6%
feb	708	704	120	189	16,9%	26,8%	81,7%	64,0%
mrt	921	987	208	256	22,6%	25,9%	74,5%	43,0%
apr	790	729	185	181	23,4%	24,8%	74,1%	22,1%
mei	779	803	156	141	20,0%	17,6%	71,2%	1,4%
jun	914	780	223	51	24,4%	6,5%	74,0%	
jul	852		208		24,4%		78,4%	
aug	497		105		21,1%		77,1%	
sep	676		167		24,7%		76,0%	
okt	753		171		22,7%		77,8%	
nov	533		149		28,0%		81,9%	
dec	893		229		25,6%		75,5%	
totaal t/m Q2	4.775	4.703	1.043	1.004	21,8%	21,3%	74,8%	40,6%

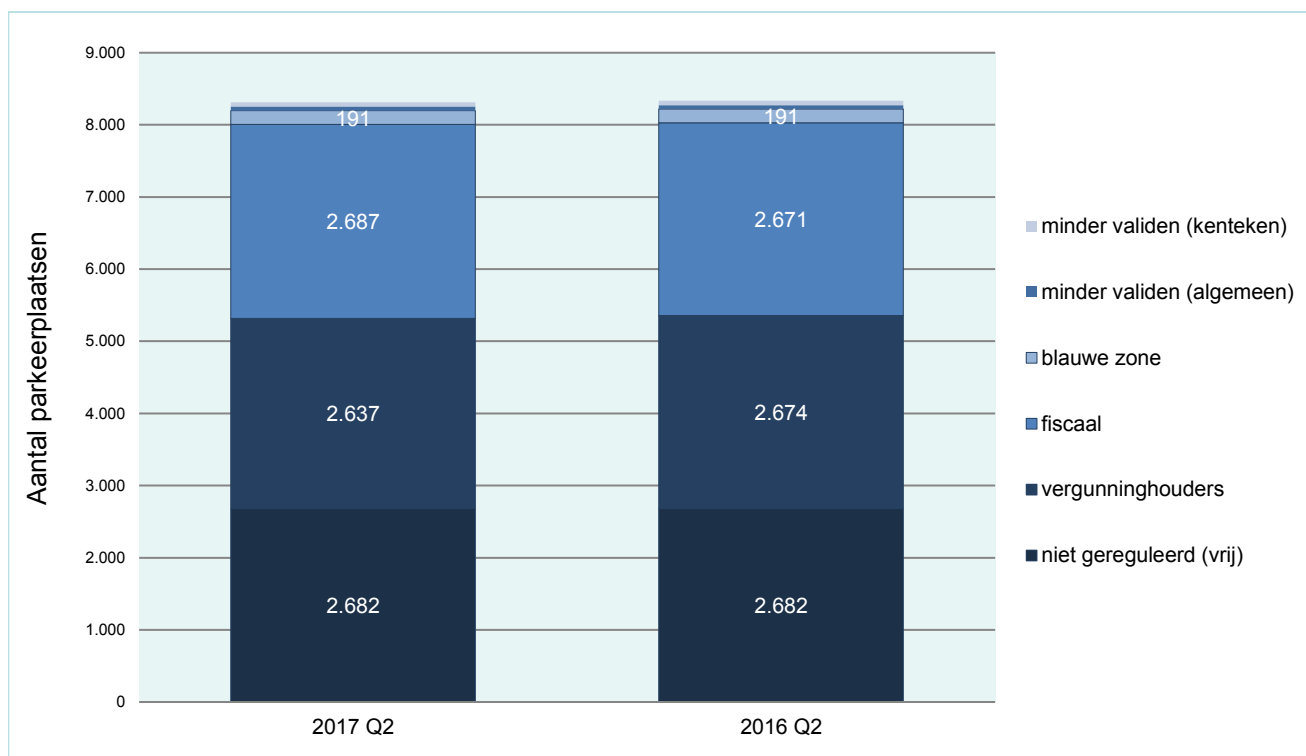


Grafiek: Ontvangen en afgehandelde bezwaarschriften

- Bron: Cale web office
- Bron: Nog niet beschikbaar
- Splitsing aan de hand van Feitsoort: Mulder = Beschikking, Naheffing = Fiscale naheffing
- (*) "Anders" is omdat bezwaar wordt ingetrokken of "Toewijzen bezw. andere bestuur"

Overzicht parkeerareaal

Tariefzone	aantal automaten	niet gereguleerd (vrij)	vergunninghouders	fiscaal	blauwe zone	minder validen (algemeen)	minder validen (kenteken)	totaal aantal p.p.
A: Kortparkeren	11	0	192	287	0	7	2	488
B: Kortparkeren Havengebied	4	0	61	39	0	2	1	103
C: Middellangparkeren	13	0	190	636	0	4	2	832
Langparkeren	12	0	126	1.725	0	9	1	1.861
Overig	0	2.682	1.958	0	191	34	54	4.919
Particulier	0	0	110	0	0	0	0	110
2017 Q2	40	2.682	2.637	2.687	191	56	60	8.313
2016 Q2	40	2.682	2.674	2.671	191	56	60	8.334



Overzicht achteraf betaald p.p.

Naam	Zone	2016 Q2	2017 Q2
Jeudje	C: Middellangparkeren	220	220
Parkschouwburg	C: Middellangparkeren	120	120
Totaal		340	340

- Bron: parkeeronderzoek door Ecorys december 2009 excl. IJbaan-Blauwe berg
 - Bron: parkeertellingen december 2012 Mick Limburg
 - De sectiesoort "particulier" wordt niet meegeteld in het parkeerareaal overzicht (zie appendix)

Overzicht straatparkeren

Naam buurt	Tariefzone	aantal automaten	niet gereguleerd (vrij)	vergunninghou ders	fiscaal	blauwe zone	minder validen (algemeen)	minder validen (kenteken)	totaal aantal p.p.
Breed	A: Kortparkeren	1	0	0	32	0	0	0	32
Gedempte Turfhaven / Spoor	A: Kortparkeren	2	0	8	88	0	0	1	96
Kerkplein	A: Kortparkeren	2	0	26	21	0	2	0	49
Kuil/Achterom (1)	A: Kortparkeren	1	0	0	0	0	0	0	0
Kuil/Achterom (2)	A: Kortparkeren	1	0	74	37	0	2	1	113
Nieuwland	A: Kortparkeren	0	0	8	0	0	0	0	8
Onder de Boompjes / Korte A	A: Kortparkeren	1	0	0	28	0	1	0	29
Veemarkt	A: Kortparkeren	3	0	76	81	0	2	0	159
Bierkade	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	13	8	0	1	0	22
Korenmarkt	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	0	10	0	0	0	10
Nieuwendam	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	44	15	0	0	1	59
Oude Doelenkade	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	4	6	0	1	0	11
Lambert Meliszweg	C: Middellangparkeren	2	0	77	130	0	0	1	207
Noorderveemarkt / Stationsw	C: Middellangparkeren	2	0	0	98	0	0	0	98
Spoorsingel / Stationsplein	C: Middellangparkeren	3	0	0	89	0	1	0	90
Vale Hen	C: Middellangparkeren	3	0	0	174	0	3	0	177
Westerdijk	C: Middellangparkeren	2	0	0	0	0	0	0	0
Westerdijk (1)	C: Middellangparkeren	1	0	113	145	0	0	1	258
Pelmolenpad	Langparkeren Pelmolen / Transfe	3	0	37	571	0	0	0	608
Transferium	Langparkeren Pelmolen / Transfe	4	0	0	640	0	4	0	644
RAC locatie	Langparkeren RAC / Visserseilan	1	0	0	82	0	0	0	82
Visserseiland	Langparkeren RAC / Visserseilan	1	0	89	59	0	5	1	153
Westfries	Langparkeren Westfries	3	0	0	373	0	0	0	373
Dampden / Maelson	Overig	0	4	0	0	36	0	0	40
Doelenplein	Overig	0	0	124	0	2	0	1	126
Grote Noord en omstreken	Overig	0	0	80	0	0	2	3	82
Grote Waal	Overig	0	895	0	0	0	21	7	916
Havengebied Oost	Overig	0	0	101	0	0	1	1	102
Havengebied West	Overig	0	0	236	0	0	1	7	237
H-Noord / N-Oost	Overig	0	464	0	0	0	0	3	464
H-Noord / N-West	Overig	0	265	0	0	0	2	0	267
H-Noord / Z-Oost	Overig	0	202	3	0	8	0	2	213
Hoon Noord verg.	Overig	0	0	320	0	126	0	7	446
Kasperkuilgebied	Overig	0	72	75	0	0	0	3	147
Kerkplein en omstreken	Overig	0	0	249	0	0	2	2	251
Nieuwe Wal	Overig	0	170	0	0	0	0	0	170
Pelmolenpad	Overig	0	0	0	0	3	0	0	3
Prisma Locatie	Overig	0	280	0	0	0	0	0	280
Veemarkt en omstreken	Overig	0	0	152	0	0	2	0	154
V-Kwartier	Overig	0	0	463	0	16	2	4	481
V-Kwartier / midden	Overig	0	330	10	0	0	0	13	340
Vollerswaal	Overig	0	0	145	0	0	1	1	146
Grote Noord en omstreken	Particulier	0	0	43	0	0	0	0	43
Havengebied West	Particulier	0	0	30	0	0	0	0	30
Hoon Noord verg.	Particulier	0	0	37	0	0	0	0	37
Totaal		40	2.682	2.637	2.687	191	56	60	8.313

Parkeermontor Hoorn

	Jaar	Periode	Afkorting
Rapportage periode	2017	Q2	2017 Q2
Vergelijkende periode	2016	Q2	2016 Q2

Tarieven Hoorn

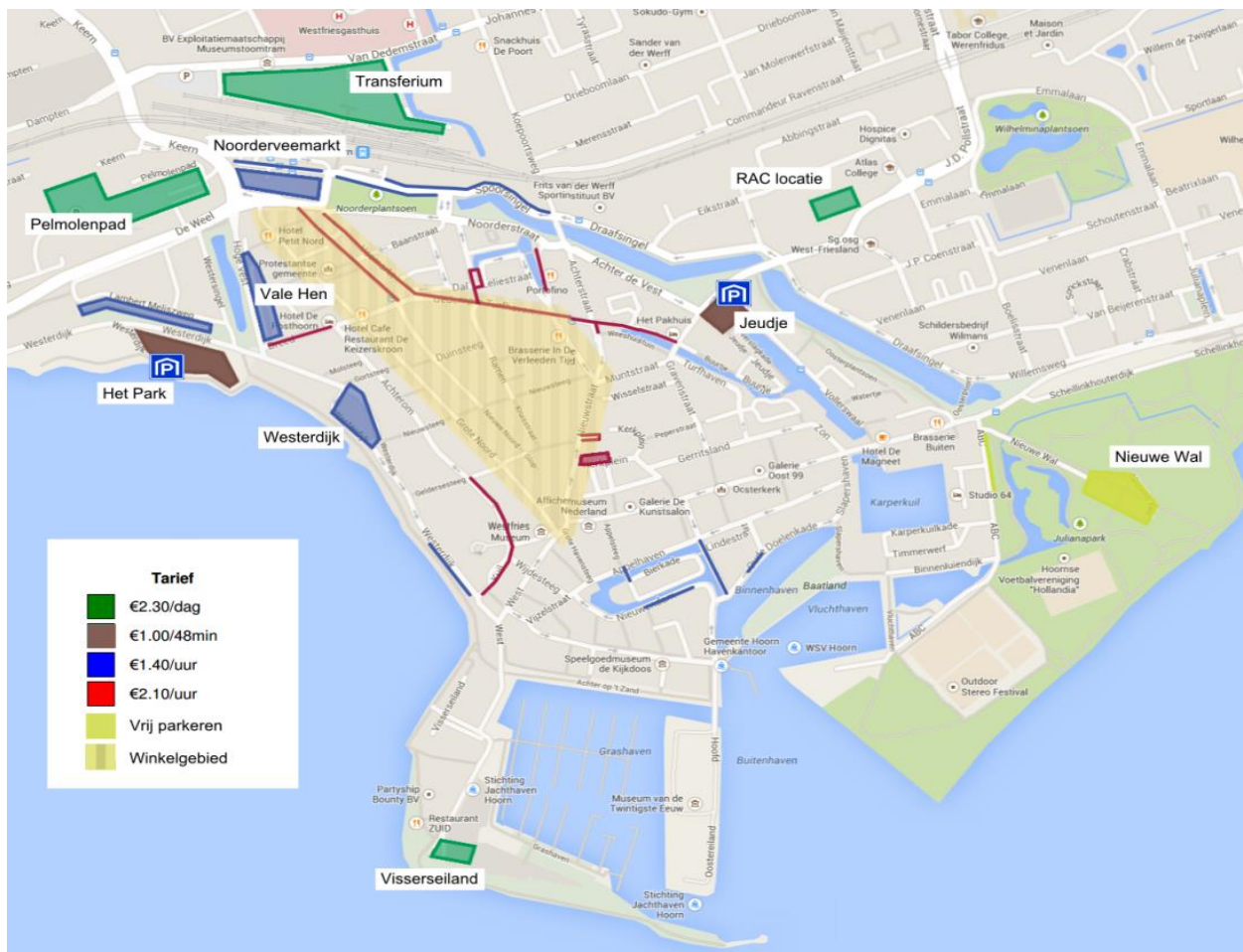
	Tariefzone	Tarief 2017	Tarief 2016
Straatparkeren	A: kortparkeren	€ 2,50 per uur max 2 uur	€ 2,50 per uur max 2 uur
	B: kortparkeren havengebied	€ 1,65 per uur max 2 uur	€ 1,65 per uur max 2 uur
	C: middellangparkeren	€ 1,65 per uur dagtarief € 8,25	€ 1,65 per uur dagtarief € 8,25
	Langparkeren: pelmolen / transferium	dagtarief €2,50	dagtarief €2,50
	Langparkeren: RAC / Visserseiland	€0,70 per uur dagtarief €2,50	€0,70 per uur dagtarief €2,50
	Langparkeren: Westfries	dagtarief €1,30	dagtarief €1,30
Parkeergarage Jeudje	parkeergarage	€ 1,50 per uur	€ 1,50 per uur
	maximaal dagtarief	€ 7,50 (per 24 uur)	€ 7,50 (per 24 uur)
Parkeergarage Schouwborg	parkeergarage	€ 1,50 per uur	€ 1,50 per uur
	maximaal dagtarief	€ 7,50 (per 24 uur)	€ 7,50 (per 24 uur)

Betaaltijden Hoorn

	Tariefzone	Tijden 2017	Tijden 2016
Straatparkeren	alle	ma t/m za van 09-18 uur do 9-21 uur koopzondag 12-17	ma t/m za van 09-18 uur do 9-21 uur koopzondag 12-17
Parkeergarage Jeudje	parkeergarage	ma t/m za 12-18 uur do 12-21 uur koopzondag 12-17 uur	ma t/m za 12-18 uur do 12-21 uur koopzondag 12-17 uur
Parkeergarage Schouwborg	parkeergarage	ma t/m zo 12-01 uur	ma t/m zo 12-01 uur

- Tariefsaanpassing 2016 straat per 01/01/2016
- Tariefsaanpassing 2016 garage per 01/01/2016

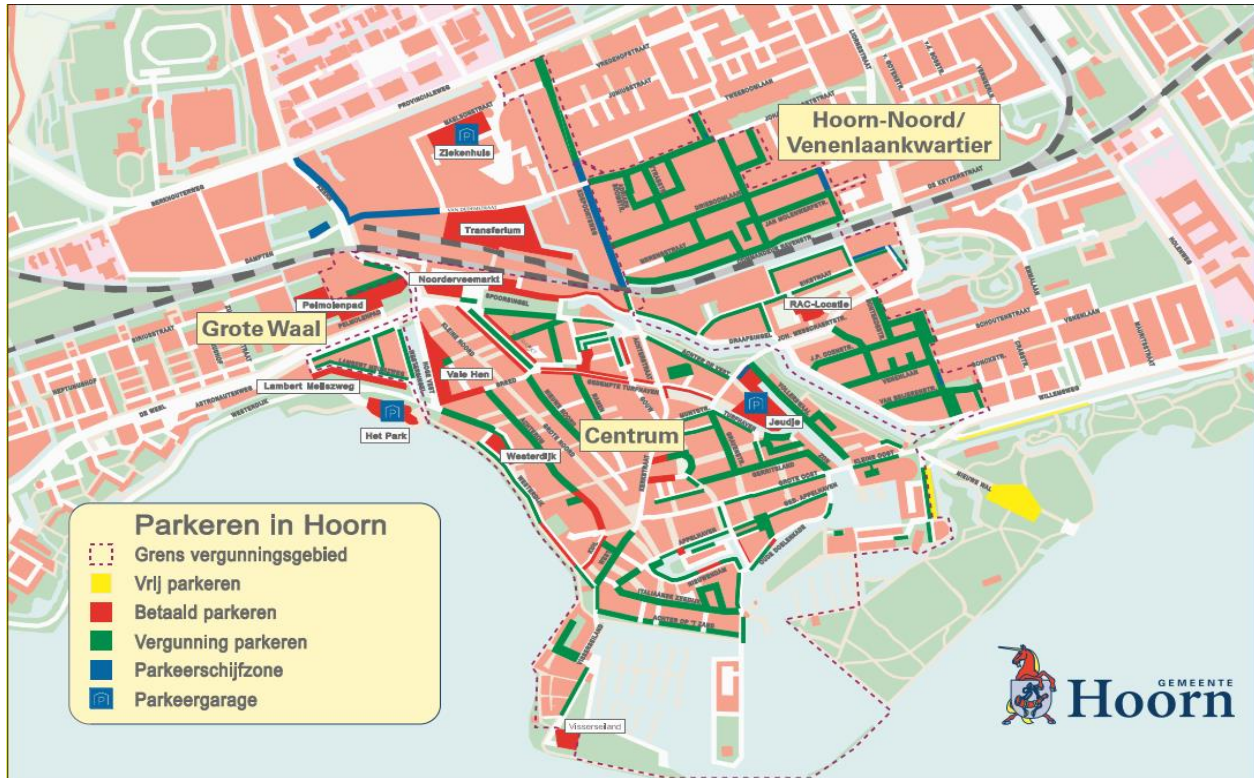
Tariefzones Bezoekersparkeren Hoorn



Tariefzone	Weergegeven kleur
A: hoog tarief	Rood
B: midden tarief	Blauw
C: laag tarief	Groen
Parkeergarage	Bruin

- Bron: "<http://www.hoorn.nl/Parkeren>" d.d. 24-06-2014

Verdeling Hoorn vergunninggebieden



- Bron: "<http://www.hoorn.nl/Parkeren>" d.d. 24-06-2014

Bijlage 3: Onderbouwing mogelijkheden

Huidige situatie

De parkeerdruk op parkeerplaatsen voor vergunninghouders is door de jaren heen te hoog geworden, doordat het aantal bewonersvergunningen niet aan een maximum is gebonden. Op 17 november 2015 heeft de raad verschillende maatregelen afgewogen om deze situatie op te lossen. Op basis daarvan is op 1 januari 2016 een uitsterfbeleid voor de tweede bewonersvergunning voor de binnenstad van kracht geworden. Het gaat echter meer dan tien jaar duren, voordat dit type vergunning daadwerkelijk is uitgestorven.

Momenteel stagneert de ontwikkeling van de binnenstad: het huidige beleid biedt geen ruimte voor bouwplannen in de binnenstad als er niet op eigen terrein geparkeerd kan worden. Het uitsterfbeleid voor de tweede bewonersvergunning verloopt te traag om huidige en toekomstige ontwikkelingen (de vraag naar nieuwe bewonersvergunningen) bij te kunnen houden. Er moet daarom naar andere oplossingen worden gekeken. Hieronder worden de mogelijkheden voor de korte termijn, zoals opgenomen in het raadsvoorstel, nader onderbouwd.

Mogelijkheid 1: Parkeernorm binnenstad, Plafond en wachtlijst

Om vanuit de huidige situatie na te denken over mogelijke oplossingen (voor de korte én lange termijn) zijn ijkpunten en uitgangspunten nodig. Een ijkpunt is bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad. Een ander ijkpunt is het aantal uitgegeven bewonersvergunningen. De verhouding tussen deze twee ijkpunten is bepalend voor de omvang van het probleem. Vervolgens kan er een 'doelverhouding' worden bepaald: de verhouding die nog net als acceptabel beschouwd wordt. Deze doelverhouding is dan het uitgangspunt voor mogelijke maatregelen.

Nadere uitleg doelverhouding

Wiskundig gezien: het maximaal aantal uit te geven vergunningen (V) is de doelverhouding (D) vermenigvuldigd met het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders (P). Dus: $V = D \times P$. Bij een doelverhouding van 1,1 worden er maximaal 10% meer vergunningen uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De waarde van 1,1 is niet toevallig gekozen: dit is een ervaringsgetal dat vaak als doelverhouding wordt gehanteerd.

Een doelverhouding van 1,1 betekent een aanvaardbaar risico, omdat niet iedereen tegelijkertijd gebruik maakt van een parkeerplaats. Aandachtspunt is wel dat ook andere vergunninghouders gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen. Denk daarbij aan bedrijfsvergunningen, functionele vergunningen of bezoekers met een kraskaart. Dat is een extra risico, maar naar het oordeel van het college nog steeds aanvaardbaar. Een doelverhouding van 1,0 of zelfs 0,9 is ook mogelijk, maar dat heeft uiteraard consequenties voor het aantal uit te geven vergunningen.

Een plafond voor het aantal bewonersvergunningen

In onderstaande tabel zijn voor de vergunningsgebieden Centrum, Venenlaankwartier/Hoorn-Noord en Grote Waal de bovengenoemde ijkpunten opgenomen: het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders en het aantal uitgegeven bewonersvergunningen (uitgesplitst naar eerste en tweede vergunning). Deze getallen zijn te vinden in de kolommen (1) tot en met (3). De werkelijke verhoudingen (inclusief en exclusief de tweede vergunningen) zijn te vinden in de kolommen (5) en (6).

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	Aantal parkeer- plaatsen	Eerste bewoners- vergunning	Tweede bewoners- vergunning	Bandbreedte doelverhouding	Werkelijk incl. tweede vergunning	Werkelijk excl. tweede vergunning	Doelver- houding excl. tweede vergunning	Ruimte voor verstrekken vergunningen
Centrum	1.572	1.730	262	0,9-1,1	1,27	1,10	1,1	0
Venenlaankwartier/ Hoorn-Noord	908	678	172	0,9-1,1	0,94	0,75	1,1	149
Grote Waal	157	32	11	0,9-1,1	0,27	0,20	1,1	130

Het huidige beleid wordt als uitgangspunt genomen om het maximaal uit te geven bewonersvergunningen per gebied te bepalen.

Centrum:

Het werkelijk uitgegeven aantal bewonersvergunningen (inclusief tweede vergunning) is erg hoog: de werkelijke verhouding is 1,27. Dit houdt in dat er 27% meer vergunningen zijn uitgegeven dan dat er plaatsen beschikbaar zijn. Uit parkeeronderzoeken blijkt inderdaad dat de parkeerdruk erg hoog is (zie ook het raadsvoorstel bij het raadsbesluit van 15 november 2015).

Voor het bepalen van het aantal uit te geven bewonersvergunningen wordt uitgegaan van de eerste bewonersvergunning. Dat sluit aan op het huidige beleid: het uitsterfbeleid voor de tweede vergunning. Het advies is om het maximaal aantal te verstrekken eerste bewonersvergunningen op $1,1 \times 1.572 = 1.729$ te stellen. Dat komt (nagenoeg) overeen met het huidige aantal eerste bewonersvergunningen (1.730). Er kunnen voorlopig dus geen nieuwe bewonersvergunningen worden verstrekt.

Venenlaankwartier/Hoorn-Noord:

Om één lijn te trekken met het vergunningsgebied Centrum wordt de doelverhouding ook op 1,1 gesteld. Er zouden dan maximaal $1,1 \times 908 = 999$ bewonersvergunningen kunnen worden verstrekt. Aangezien het uitsterfbeleid voor de tweede vergunning niet voor dit vergunningsgebied geldt, kunnen er nog $999 - (678 + 172) = 149$ bewonersvergunningen worden verstrekt.

Grote Waal:

Ook hier wordt uitgegaan van een doelverhouding van 1,1. Er zouden dan maximaal $1,1 \times 157 = 173$ bewonersvergunningen kunnen worden verstrekt. Ook hier geldt geen uitsterfbeleid voor de tweede vergunning. Er zouden dus nog $173 - (32 + 11) = 130$ bewonersvergunningen kunnen worden verstrekt.

Wachtlijst

Als een aanvraag voor een bewonersvergunning niet kan worden gehonoreerd omdat het plafond is bereikt, wordt deze aanvraag op een wachtlijst gezet. Dit is een maatregel die ook al in steden als Amersfoort en Alkmaar worden toegepast en is in den lande dus al min of meer gebruikelijk. Ten aanzien van deze wachtlijst wordt het FIFO principe toegepast: First In, First Out. Dat betekent concreet: elke nieuwe aanvraag komt onder op de lijst en als er ruimte ontstaat wordt de bovenste aanvraag als eerste gehonoreerd.

Parkeernorm binnenstad

In het bestemmingsplan Binnenstad is geen parkeernormering opgenomen. Daarom wordt voor dit plangebied teruggevallen op de Bouwverordening 2012. Artikel 2.5.30 van deze verordening bepaalt dat ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's bij bouwplannen *in voldoende mate* ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Hiervan kan worden afgeweken indien op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien dan wel indien realisatie van parkeerruimte door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. Door de hoge parkeerdruk in de binnenstad levert deze bepaling steeds meer problemen op.

De term *in voldoende mate* geeft vrijheid om flexibel te kunnen schakelen, mits de raad hierover een besluit neemt. Daarmee wordt geanticipeerd op komende veranderingen. Per 1 juli 2018 vervalt de parkeernorm uit de Bouwverordening. Deze zal dan moeten worden ondergebracht in het bestemmingsplan of in het parkeerbeleid. Het college stelt de raad voor om voor de binnenstad een parkeernorm van 0 vast te stellen, ter definiëring van het begrip *in voldoende mate*. Ontwikkelaars zijn dan niet meer verplicht voor parkeerruimte op eigen terrein of op andere wijze zorg te dragen, maar ze mogen het wel. Het is aan de ontwikkelaar of hij een bouwplan realiseert waarin niet, gedeeltelijk of geheel voorzien wordt in parkeerplaatsen. Dat is geen toetsingskader meer voor het wel of niet verlenen van een omgevingsvergunning. Deze wijziging geldt vanaf het moment van besluitvorming door de raad voor alle nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied, of het nu gaat om woningen, detailhandel, horeca, kantoren, etc.

Voordelen

- Er worden voorwaarden gecreëerd voor verdere ontwikkeling van de binnenstad.
- Een duurzame oplossing:
 - deze oplossing is ook van toepassing ná 1 juli 2018;
 - een transparant verhoudingsgetal dat inzicht geeft in uitgifte en aanbod;
 - een heldere prestatie-indicator;
 - concreetheid in de discussie.
- Duidelijkheid: het maximaal uit te geven aantal vergunningen is te allen tijde bepalend.
- Als het plafond is bereikt, wordt een aanvraag op de wachtlijst geplaatst. Dat is geen afwijzing van een recht, maar de aanvrager moet wachten totdat er weer capaciteit beschikbaar is.
- Een oplossing die past binnen een toekomstig integraal parkeerkader.

Nadelen

- De huidige parkeerdruk zal zeer geleidelijk lager worden (geleidelijke afname tweede vergunningen).

Mogelijkheid 2: Nulvergunningenbeleid

De vraag naar woningen in de binnenstad is groot. Met herontwikkeling van vrijkomende locaties spelen projectontwikkelaars daarop in. Plannen lopen echter vast op de gestelde parkeernorm. Om ervoor te zorgen dat er toch woningen in de binnenstad gerealiseerd kunnen worden, kan worden gekozen voor een 'nulvergunningenbeleid'. Dit houdt in dat toekomstige bewoners van nieuwe woningen niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Voor invoering van dit beleid moeten zowel de Bouwverordening als de Parkeerverordening worden aangepast. Het college zondert daarna de desbetreffende woningen uit in het Aanwijzingsbesluit Parkeerbelastingen.

Noodzaak aanvullende maatregelen

In het bestemmingsplan Binnenstad is geen parkeernormering opgenomen. Daarom wordt voor dit plangebied teruggevallen op de Bouwverordening 2012. Artikel 2.5.30 van deze verordening bepaalt dat ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Als deze bepaling van kracht blijft, vormt dit een belemmering voor de bouw van woningen in de binnenstad (en voor het omvormen van bijvoorbeeld winkelruimte naar woningen). Om de Bouwverordening geen belemmering meer te laten zijn, moet aan artikel 2.5.30 een lid worden toegevoegd, waarin staat dat de raad kan bepalen dat de verplichting voor parkeerruimte op eigen terrein niet van toepassing is op een of meer (delen van) gebieden van Hoor. Vervolgens kan de raad besluiten dit besluit voor de binnenstad van Hoor te nemen.

Ontwikkelaars zijn dan niet meer verplicht voor parkeerruimte op eigen terrein of op andere wijze zorg te dragen, maar ze mogen het wel. Het is aan de ontwikkelaar of hij een bouwplan realiseert waarin niet, gedeeltelijk of geheel voorzien wordt in parkeerplaatsen. Dat is geen toetsingskader meer voor het wel of niet verlenen van een omgevingsvergunning. Deze wijziging geldt vanaf het moment van besluitvorming door de raad voor alle nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied, of het nu gaat om woningen, detailhandel, horeca, kantoren, etc.

Voordelen

- Er worden tijdelijke voorwaarden gecreëerd voor verdere ontwikkeling van de binnenstad.
- Het uit te geven aantal vergunningen wordt gedompt.

Nadelen

- Het betreft een tijdelijke oplossing, want per 1 juli 2018 vervalt de parkeernorm in de Bouwverordening.
- Het is een oplossing zonder sturingsmiddelen:
 - geen transparant verhoudingsgetal dat inzicht geeft in uitgifte en aanbod;
 - geen heldere prestatie-indicator;
 - de discussies zullen niet concreet gemaakt kunnen worden omdat er geen ijkpunten zijn vastgesteld.

Mogelijkheid 3: Parkeerfonds

De gemeente neemt de verplichting op zich om in de omgeving van het bouwplan parkeerplaatsen aan te leggen. Bijvoorbeeld voor een aantal bouwplannen tezamen kan dan op één locatie een wat grotere parkeerlocatie aangelegd worden. Daarmee wordt voorkomen dat op langere termijn een (groter) parkeerprobleem ontstaat. De ontwikkelaar van het bouwplan moet hiervoor een bijdrage in het parkeerfonds storten. Vervolgens mag de ontwikkeling doorgaan. Voorwaarde hiervoor is dat de gemeente in de omgeving van het bouwplan ook daadwerkelijk de ruimte heeft om parkeerplaatsen te realiseren.

Kan dit niet, dan kan een bouwplan alsnog geen doorgang vinden. En indien de gemeente nalaat om binnen 5 à 10 jaar parkeerplaatsen te realiseren moet het geld teruggestort worden.

Parkeerfonds 2.0

De CDA-fractie heeft op 27 juni 2017 gevraagd naar een variant op het parkeerfonds zoals hiervoor beschreven, namelijk een variant in combinatie met een nulvergunningenbeleid. Daarbij komt een bouwplan onder het nulvergunningenbeleid te vallen, maar omdat een ontwikkelaar hierdoor zijn plan uit kan voeren, moet hij een afdracht doen aan het parkeerfonds. Dat parkeerfonds wendt de gemeente aan om bijvoorbeeld de exploitatie van de parkeergarage op stationsgebied-noord te verbeteren.

In deze variant levert de gemeente geen tegenprestatie (één of meer parkeerplaatsen nabij het bouwplan). Tevens is in de gemeente Hoorn sprake van een scheiding tussen vergunninghoudersparkeren (bewoners) en betaald parkeren (bezoekers). De parkeergarage op het stationsgebied-noord is primair bedoeld voor transferanten en voor bezoekers en valt daarmee onder het fiscaal parkeren.

Een parkeerfonds 2.0 lijkt daarmee in juridische zin niet mogelijk. Afgevraagd kan worden of een ontwikkelaar bereid is om een bepaald bedrag te betalen aan een parkeerfonds. Dat geldt ook voor potentiële kopers, want zij vallen onder het nulvergunningenbeleid (mogelijkheid 2) of komen eventueel op de wachtlijst (mogelijkheid 1). Voor de ontwikkelaar en potentiële koper is een parkeerfonds 2.0 een kostenverhogende mogelijkheid.

Voordelen

- Ontwikkelaars dragen financieel bij aan de parkeervoorzieningen in de binnenstad (mits juridisch mogelijk).
- De verplichte bijdrage aan het parkeerfonds kan een prikkel zijn om (meer) parkeren op eigen terrein te realiseren.

Nadelen

- Bouwplannen in de binnenstad kunnen alleen worden gerealiseerd als er plek is om parkeer-gelegenheden aan te brengen.
- Als dat niet binnen een gestelde periode gerealiseerd kan worden, moet het geld teruggestort worden.
- De parkeerdruk zal blijven toenemen.
- Per 1 juli 2018 moeten alsnog (tijdelijke) maatregelen worden genomen, omdat dan de parkeernorm uit de Bouwverordening komt te vervallen.
- Het maximaal uit te geven aantal vergunningen is niet begrensd.
- De mogelijkheid werkt kostenverhogend en is juridisch discutabel.

Mogelijkheid 4: Verstrekken van bouw- en parkeervergunningen voor de te ontwikkelen woningen

Het verstrekken van bouw- en parkeervergunningen is, op basis van het huidige vastgestelde beleid, niet mogelijk door het college. In theorie kan de raad wel bouwaanvragen behandelen en hier een separaat besluit over nemen. Dit is echter een onwenselijke situatie, omdat het veel bestuurlijke drukte oplevert. Mocht deze mogelijkheid wel door de raad worden gekozen, dan zal de parkeerdruk verder toenemen.

Voordelen

- De lopende bouwinitiatieven kunnen doorgang krijgen.

Nadelen

- Bouwplannen in de binnenstad kunnen alleen worden gerealiseerd als de raad een uitzondering maakt.
- Per 1 juli 2018 moeten alsnog (tijdelijke) maatregelen worden genomen, omdat dan de parkeernorm uit de Bouwverordening komt te vervallen.
- De parkeerdruk zal blijven toenemen.
- Het maximaal uit te geven aantal vergunningen is niet begrensd.

Mogelijkheid 5: Continuering van het huidige beleid

Als het huidige beleid wordt gecontinueerd in afwachting van een nieuw integraal parkeerkader, kunnen bouwplannen in de binnenstad voorlopig niet worden gerealiseerd. Dat is niet goed voor de ontwikkeling van Hoorn en komt niet overeen met de Binnenstadvisie. Het zorgt bovendien voor veel onzekerheid en frustratie bij projectontwikkelaars en andere belanghebbenden. Deze onzekerheid zal in ieder geval tot 1 juli 2018 blijven bestaan, wanneer de parkeernorm uit de Bouwverordening komt te vervallen. Parkeernormen moeten vanaf die datum zijn vastgelegd in bestemmingsplannen of in het parkeerbeleid (een Nota Parkeernormering). Dat laatste voorkomt dat op detailniveau parkeernormeringen in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen.

Voordelen

- Er wordt niet één onderdeel uitgelicht (zoals nu wel wordt voorgesteld) in het proces rond het integrale parkeerkader

Nadelen

- Bouwplannen in de binnenstad kunnen voorlopig niet worden gerealiseerd, in strijd met het beleid van de Binnenstadvisie.
- De parkeerdruk zal voorlopig blijven toenemen.
- Per 1 juli 2018 moeten alsnog (tijdelijke) maatregelen worden genomen, omdat dan de parkeernorm uit de Bouwverordening komt te vervallen.
- Het maximaal uit te geven aantal vergunningen is niet begrensd.

Bijlage 4: Overzicht van de ontwikkelprojecten

Locatie	Aantal
Gouw 19	2
Grote Noord 140 / Breed 44B	4
Lange Kerkstraat 13	3
Achterom 102	1
Achterom 40/ Grote Noord 37	5 tot 8
Ramen 35a	1
West 43/ Proostensteeg	3
Vismarkt 5/ Kleine Havensteeg 3	3
Lange Kerkstraat 18	2 of 3
Slijksteeg 3	1
Veemarkt 8	4
Ramen 11	1
Korenmarkt 5 en 6	4 vrije huur
Nieuwe Noord 36	20 sociale huur
Turfhaven 7-8	2
	56/ 60

Legenda:

Rood: wil niet te ontwikkelen.

Oranje: wil onderhandelen.

Groen: wil zonder recht op parkeervergunningen ontwikkelen.

Opmerking:

Trommelstraat/Grote Oost 41, Grote Oost 30 en Nieuwendam 18-21 staan er niet bij omdat er op eigen erf geparkeerd kan worden.

Bijlage 5: Raadsbesluit van 24 november 2015



Raadsbesluit

1 van 1

Zaaknummer : 1162366

Steller : S.A. Doeland
Afdeling : Stadsbeheer

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 27 oktober 2015

betreft: Verlagen parkeerdruk binnenstad

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

- A. De Parkeerverordening 2016 vast te stellen, waarin de volgende wijzigingen worden opgenomen:
1. Per woonadres in de binnenstad (binnen de singels) de 1e en 2e parkeervergunning te handhaven, waarbij echter de 2e parkeervergunning voor nieuwe gevallen niet meer in de binnenstad maar op de langparkeerplaatsen: Transferium, Pelmolenpad, RAC-locatie en Visserseiland geldig zal zijn.
 2. De gebieden Centrum en Oost samen te voegen tot één nieuw gebied "Centrum" en de delen Lambert Meliszweg en Pelmolenpad onder te brengen in een nieuw gebied "Grote Waal" en dit op te nemen in het door het college vast te stellen Aanwijzingsbesluit Parkeerbelastingen 2016.
 3. De bezoekersregeling (kraskaarten) invoeren in het gehele nieuwe vergunningsgebied Centrum.
 4. De structureel lagere inkomsten te dekken uit een verhoging van het tarief voor de tweede vergunning (binnenstad) tot een niveau van € 150 in 2016.
 5. Voor de te introduceren nieuwe 2e parkeervergunning op de langparkeerplaatsen in 2016 het tarief te bepalen op € 125.
 6. Een incidenteel budget van € 5.000 in 2016 beschikbaar te stellen voor aanpassing van het handhavingssysteem en dit te dekken uit de reserve Parkeren en Infrastructuur.
 7. Een incidenteel budget van € 10.000 in 2016 beschikbaar te stellen voor het communicatietraject en dit te dekken uit de reserve Parkeren en Infrastructuur.
 8. De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
- B. De tarieven voor de diverse bewonersvergunningen in Hoorn, zoals opgenomen in Hoofdstuk 2 en 9 van de Tarieventabel Parkeerbelastingen 2016, zie bijlage aangepaste Tarieventabel 2016 (vastgesteld 24 november 2015), vast te stellen.
- overige (financiële) consequenties worden doorgevoerd in de Parkeerverordening 2016.

Hoorn, 24-11-2015

De griffier, 

De voorzitter, 



Besluitenlijst van de vergadering van de Gemeenteraad van de gemeente Hoorn gehouden op 11 juli 2017

Aanwezig: 32 leden, te weten: de dames Amesz (GroenLinks), Bilgen-Küçükşantürk(PvdA), mevrouw Broerse (D66), Hakhoff (VOC Hoorn), Van 't Klooster-Ciliacus (CDA), Van der Meij (Hoorn Lokaal), Al Mobayed (PvdA), Ravenhorst (GroenLinks), Van Velse (SP), Van der Ven (VVD) en de heren Bennis (CDA), de heren Broersma (PvdA), Van Dijkhuizen (VVD), Van der Duin (HOP), Helelespe (Fractie Tonnaer), Helling (D66), Kamminga (GroenLinks), Van der Kleij (Hoorns Belang, De Meij (VVD), Oud (CDA), Oudheusden (Hoornse Senioren Partij), Posthuma (SP), Renckens (D66), Rood (D66), Ruppert (VOCHoorn), Tonnaer (Fractie Tonnaer), Smit (SP), Van Stralen (SP), Stuifbergen (PvdA), Van der Veer (PvdA), Vinkenburg (HOP) en Weeda (VOCHoorn)

Afwezig:

Mevrouw Van Diepen-Hoogewerf (J&O), de heren Louwman (VVD) en Van der Meer (Hoorns Belang)

Voorzitter

De heer Nieuwenburg

Griffier

De heer Horjus

Wethouders

Mevrouw De Jong en de heren Bashara, Tap en Van Eijk

Gemeentesecretaris

De heer Mencke

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Vaststelling van de raadsagenda van 11 juli 2017

De raadsagenda wordt vastgesteld met de volgende aandachtspunten:

- Agendapunt 8. Vaststelling "Ontwikkelvisie stationsgebied-noord
De voorzitter geeft aan dat de algemene raadscommissie positief heeft geadviseerd indien een aantal kleine aanpassingen werden doorgevoerd, hij stelt voor om dit onderwerp naar de B-agenda te verplaatsen. De raad gaat hier unaniem mee akkoord.
Stemverklaringen door mevrouw Van der Ven (VVD), de heer Rood (D66), de heer Tonnaer (Fractie Tonnaer)
- Agendapunt 10. Jaarstukken 2016 en begroting 2018 Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
Stemverklaringen door mevrouw Van der Meij (Hoorn Lokaal), mevrouw Ravenhorst (GroenLinks), de heer Van der Kleij (Hoorns Belang), de heer Smit (SP), de heer Vinkenburg (HOP), de heer Tonnaer (Fractie Tonnaer), de heer Ruppert (VOCHoorn)
- Agendapunt 11. Zienswijze op jaarrekening 2016 en ontwerpbegroting 2018 WerkSaam Westfriesland
Motie 2 Stoppen met re-integratie instrument flex tensie van WerkSaam
Motie 3 Versoepelen sollicitatieplicht 55+
Stemverklaring door de heer Ruppert (VOCHoorn)
Motie 3a (nieuw) versoepelen sollicitatieplicht 60+
Motie 5 Klanttevredenheidsonderzoek
- Agendapunt 12. Parkeerbeleid: instellen "nulvergunningenbeleid" voor nieuwbouwplannen binnenstad
De voorzitter deelt mee dat in de algemene raadscommissie is aangegeven dat het onderwerp niet rijp is voor besluitvorming door de raad. Conform het reglement van orde is de raad bevoegd om het onderwerp formeel van de raadsagenda te halen. De raad gaat hier unaniem mee akkoord.

Advies Algemene raadscommissie 15 juni 2017

Onderwerp: instellen "nulvergunningenbeleid" voor nieuwbouwplannen binnenstad

Zaaknr.:

Samenvatting bespreking

Een meerderheid van de woordvoerders in de commissie ziet het voorstel als 'niet rijp voor besluitvorming'. Alleen GroenLinks, de SP en het CDA adviseren positief. Het CDA doet een voorstel om in dit verband de inrichting van een parkeerfonds te onderzoeken, gevuld met bijdragen vanuit projectgelden. Het college, bij monde van de wethouder de heer Bashara, zegt toe dit te onderzoeken.

Overige fracties nemen het voorstel ofwel mee terug naar de fractie, ofwel zijn niet voor dit voorstel. Een meerderheid in de commissie vindt verder dat er eerst een integrale discussie nodig is over het parkeerbeleid breed.

Deze brede discussie over parkeerbeleid zou volgens de wethouder nog dit jaar plaatsvinden. Het voorliggende voorstel was een tussentijdse oplossing vanwege het dringende probleem van projecten die vanwege de parkeernorm geen doorgang kunnen vinden.

Omdat enkele partijen hebben aangegeven het voorstel mee terug te nemen, zal dit als A-punt geagendeerd worden voor de raadsvergadering van 11 juli 2017. De raad kan dan zelf besluiten om het van de agenda te halen in afwachting van de brede discussie.

Advies

verdeeld Advies: 3 fracties zijn voor het voorstel, 9 fracties vinden het niet rijp voor besluitvorming in de vorm waarin het voorligt. Als A-punt agenderen voor de raadsvergadering van 11 juli 2017.

Toezegging

Het voorstel van het CDA wordt overgenomen om de inrichting van een parkeerfonds te onderzoeken, gevuld met bijdragen vanuit projectgelden. Het college, bij monde van de wethouder de heer Bashara, zegt toe dit te gaan onderzoeken.

A. Helling, voorzitter



Jan Hoek, commissiegriffier





Gemeenteraad Hoorn
Postbus 603
1620 AR Hoorn

Datum: 27-11-2017
Betreft: Informatie project Nieuwe Noord – parkeerbeleid

Geachte heer/mevrouw,

Sinds januari 2016 zijn wij eigenaar van Nieuwe Noord 32 en 34 in Hoorn. Een voormalig schoolgebouw met een voorgelegen bedrijfsruimte. Tevens hebben wij recent het naastgelegen object aan de Nieuwsteeg 13 en Nieuwe Noord 32 t/m 34 (voormalig in gebruik door de V&D) verworven, met als doel het geheel te her-ontwikkelen tot zowel woon- als commerciële ruimten. We hebben de intentie het eerste kwartaal van 2018 een bouwaanvraag in te dienen.

Binnen het huidige parkeerbeleid zijn wij genoodzaakt om per woning een parkeerplek te creëren op eigen terrein. In onze ogen is dit niet de meest optimale variant van het plan en daardoor ook niet het beste voor de stad en haar inwoners. Middels dit schrijven zouden wij de gemeenteraad willen informeren en proberen te overtuigen om voor het nieuwe parkeerbeleid te stemmen, waardoor er een andere variant van het plan mogelijk wordt met minder parkeerplaatsen.

In onderstaand overzicht zullen de kerngegevens van beide varianten worden uiteengezet:

VARIANT	GRIJS	GROEN
Aantal Appartementen	46	54
Aantal Parkeerplekken	46	26
Verhouding	1,0	0,5
Totaal m2 woonoppervlak	2450	2910
Gemiddelde Verkoopprijs per woning*	€ 210.000	€ 185.000

** Dit is een schatting (hieraan kunnen geen rechten worden ontleend).*

De belangrijkste verschillen tussen beide varianten van het plan zijn:

- Minder appartementen en minder woonoppervlak in de grijze variant.
- De woningen in de grijze variant zijn gemiddeld duurder (dit is een schatting).
- Er zit meer ruimtelijke kwaliteit in het groene plan ten opzichte van het grijze plan (zie tekeningen architect).
- In het groene plan zijn er meer mogelijkheden voor (groot) groen door het creëren van een grondgebonden hofje (zie tekeningen architect).
- Het groene plan heeft een levendige begane grond door invulling van wonen/bedrijf in plaats van parkeren.



- Het schoolgebouw komt vrij te staan en is beter zichtbaar in het groene plan (zie tekeningen architect).
- In het groene plan worden de verkeersbewegingen in de rustige straat de Nieuwe Noord beperkt.
- Er is veel vraag vanuit de markt naar woningen zonder parkeerplek (zie de brief van de Stijl makelaars ter onderbouwing hiervan). Senioren en starters hebben vaak geen auto. Doordat de Nieuwe Noord midden in het centrum en vlakbij het treinstation ligt, is deze locatie zeer geschikt voor huishoudens die geen auto bezitten.
- Het parkeerprobleem is eenvoudig op te lossen door het opgeven van het recht op een parkeervergunning en vastlegging hiervan in de koopakte van de appartementen zonder parkeerplek. Via een kettingbeding in de leveringsakte geldt dit ook voor de rechtsopvolgers.
- De groene variant is duurzamer en beter voor het milieu. Minder auto's betekent minder CO2 uitstoot.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding over de verstrekte informatie in deze brief, dan komen wij graag een keer langs op een fractievergadering om waar nodig zaken toe te lichten.

Wij hopen spoedig iets van u te vernemen.

Hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

Freek van Waveren
Directeur
Amsterdam Realty Partners

Bijlage(n)

- Tekeningen architect
- Brief de Stijl makelaar (motivatie vraag uit de markt)



Tekening van de eerste bouwlaag van het plan: GRIJS vs. GROEN



VARIANT GRIJS - begane grond
parkeren 1 appartementen 1 parkeerplaats



VARIANT GROEN - begane grond
parkeren 2 appartementen 1 parkeerplaats

Beste ontwikkelaars Nieuwe Noord – Hoorn,

Op jullie verzoek doe ik hierbij mijn visie toekomen ten aanzien van de voorgenomen binnenstedelijke ontwikkeling aan de Nieuwe Noord te Hoorn.

- 1) Recentelijk is door ons verkocht het project Beeldhouwer II te Hoorn.
Het project aan de Nieuwe Noord is qua doelgroep en prijsklasse hetzelfde als Beeldhouwer II.

Facts and figures Beeldhouwer II:

- Start verkoop; eind oktober 2017.
 - 83 appartementen, 9 verschillende typen.
 - Prijsklassen van 145.000,00 – 250.000,00 euro.
 - 62 appartementen type I – prijsklasse rond 159.000,00 euro.
 - Zo'n 675 belangstellenden bezochten de verkoopmanifestatie.
 - 483 geïnteresseerden hebben zich daadwerkelijk ingeschreven voor het project
 - Middels loting zijn alle 83 appartementen toegewezen en ook daadwerkelijk verkocht.
 - Leeftijdscategorie: van 22 – 81 jaar.
 - Doelgroep: starters, doorstarters, senioren, alleenstaanden, stellen, gescheiden mensen.
 - Op type I (de goedkoopste appartementen) heeft 76% van de totale 483 inschrijvingen, zich ingeschreven.
 - **Tijdens de verkoopgesprekken met de kopers is gebleken dat 45% van deze 76% inschrijvers, geen auto heeft. Simpelweg omdat zij zich dit niet kunnen veroorloven. Laat staan om de auto te onderhouden of de verzekeringen te betalen. Zij geven aan liever betaalbaar gehuisvest te willen zijn, dan een auto te bezitten. Het is een "deelgeneratie". Delen is het nieuwe bezitten. Zij opteren vanuit financiële tekorten veel liever voor een deelauto. Bijvoorbeeld een green wheels.**
- 2) Per 1 januari 2018 veranderen de hypotheeknormeringen. Gemiddeld dient een starter vanaf deze datum zo'n 6.000,00 euro aan eigen geld mee te brengen bij het kopen van een huis. Dit geld is er vaak niet. Laat staan dat men extra geld heeft om een auto te kopen, naast de inrichting van het huis. Gelukkig heeft de nieuwe regering de "loan-to-value-norm" op 100% wil houden, anders is er voor de starters al helemaal geen kans meer op de kopersmarkt. Kortom, de noodzaak tot betaalbare huisvesting wordt steeds groter. Een groot verzoek richting de gemeente om de starterslening te handhaven.
 - 3) **Het project Nieuwe Noord kan op 2 manieren worden ingericht:**
 1. **Of appartementen met eigen parkeerplaatsen – en dus ook duurdere appartementen.**
 2. **Of appartementen met circa de helft geen parkeerplek en ook geen recht op een parkeervergunning.**

- 4) Bij het project De Toren in Hoorn— waar De Stijl Makelaardij ook bij betrokken is, is gebleken dat de vraag vanuit de markt naar dure appartementen aanzienlijk is geslonken. Dit project van 209 appartementen en welke de verkoop is ingegaan vanaf mei 2017, heeft op dit moment nog geen 70% verkoop resultaat behaald. De gehele Noordgevel (60 woningen) is qua slecht verkoop resultaat- in een keer verkocht aan een belegger voor de dure huursector. Daardoor is er een vertekening van 70% verkoop resultaat! De dure appartementen in de Toren zelf, daarvan zijn er nu nog maar 9 verkocht van de totale 60. Dit geeft aan waar de mensen geen behoefte aan hebben.

Voor de ontwikkeling op de Nieuwe Noord is onze beeldvorming en advies dat er gehoor dient te worden gegeven aan wat de markt vraagt. Dit is betaalbare huisvesting.

Door in de koop-/aanneemovereenkomst een artikel te laten opnemen en die vervolgens in de leveringsakte bij de notaris als kettingbeding zal worden doorgezet (dit wil zeggen dat deze regel ook geldt voor opvolgende eigenaren), is de parkeersituatie heel eenvoudig op te lossen.

De doelgroep die dit gedachtegoed begrijpen en ook willen naleven, zullen zich als kopers melden. Automatisch krijg je dan een schifting in koop met personen die wel een auto hebben. Die zullen een dergelijk appartement dus niet kopen. De markt lost het probleem dus op.

Het zou geweldig zijn als de gemeente Hoorn ook ja zegt op dit gebied voor een duurzaam Hoorn. Heel geleidelijk met elkaar de transitie in naar een verduurzaming. Naar een deeleconomie. Naar minder CO2 uitstoot.

Wij hopen dat deze holle kies in de stad, die al jarenlang verpauperd, kan worden getransformeerd in een levendige verbindingsstraat die een veilig gevoel geeft aan de bewoners maar ook aan het winkelend publiek.

Een straat om trots op te zijn.

Indien er behoefte is tot nadere uitleg, dan verneem ik dit uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

1/0
De Stijl Makelaardij BV
Mariska Appelman - makelaar



Nieuwe Noord te Hoorn

Project: de drie hofjes

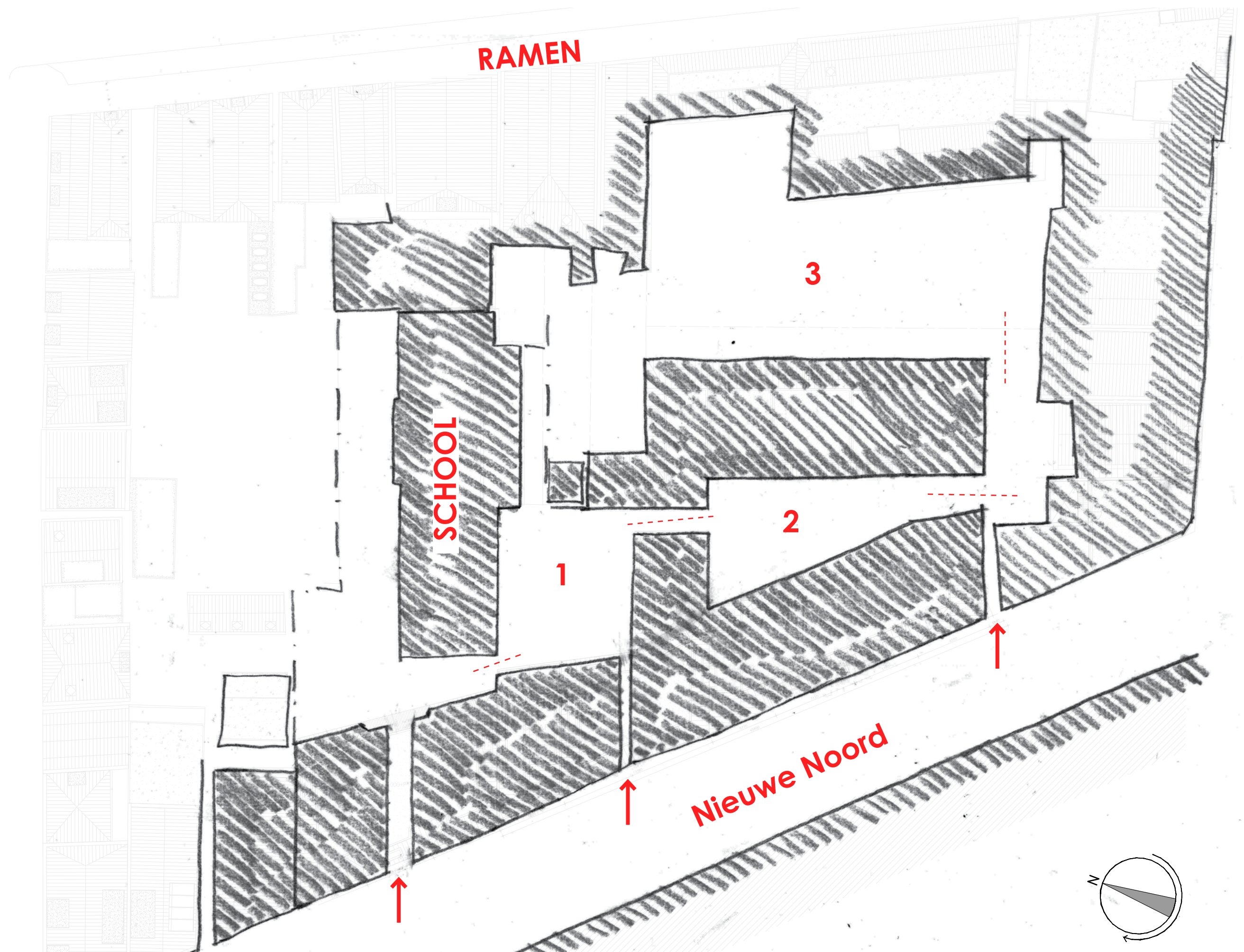
Vergelijking 2:1 en 1:1 parkeren

datum 24 november 2017
projectnummer 1708



Van Oostveen Architectuur

WIBAUTSTRAAT 150, 1091 GR, AMSTERDAM,





VARIANT:	GROEN
aantal appartementen	54
aantal parkeerplaatsen	26
verhouding	0,5
Totaal m2 GBO wonen ±	2910 m2

VARIANT GROEN - begane grond
parkeren 2 appartementen 1 parkeerplaats



VARIANT:	GRIJS
aantal appartementen	46
aantal parkeerplaatsen	46
verhouding	1,0
Totaal m2 GBO wonen ±	2450 m2

VARIANT GRIJS - begane grond
parkeren 1 appartementen 1 parkeerplaats



VARIANT GROEN - 1e verdieping
parkeren 2 appartementen 1 parkeerplaats



VARIANT GRIJS - 1e verdieping
parkeren 1 appartementen 1 parkeerplaats



Bij variant GRIJS vervalt dit hofje op de begane grond. Het wordt in die variant een binnenruimte op een dek waar een boom niet mogelijk is.

Ook de school, welke nu als gebouw los in de ruimte komt te staan, wordt door het dek ingepakt en komt als gebouw minder goed tot zijn recht.

Tevens vervalt de ruimtelijke kwaliteit, welke ontstaat door de hoogte verschillen in de hofjes, door een meer monotoon dek.



achtergevels aan de hofjes - GROEN



achtergevels aan de hofjes - GRIJS

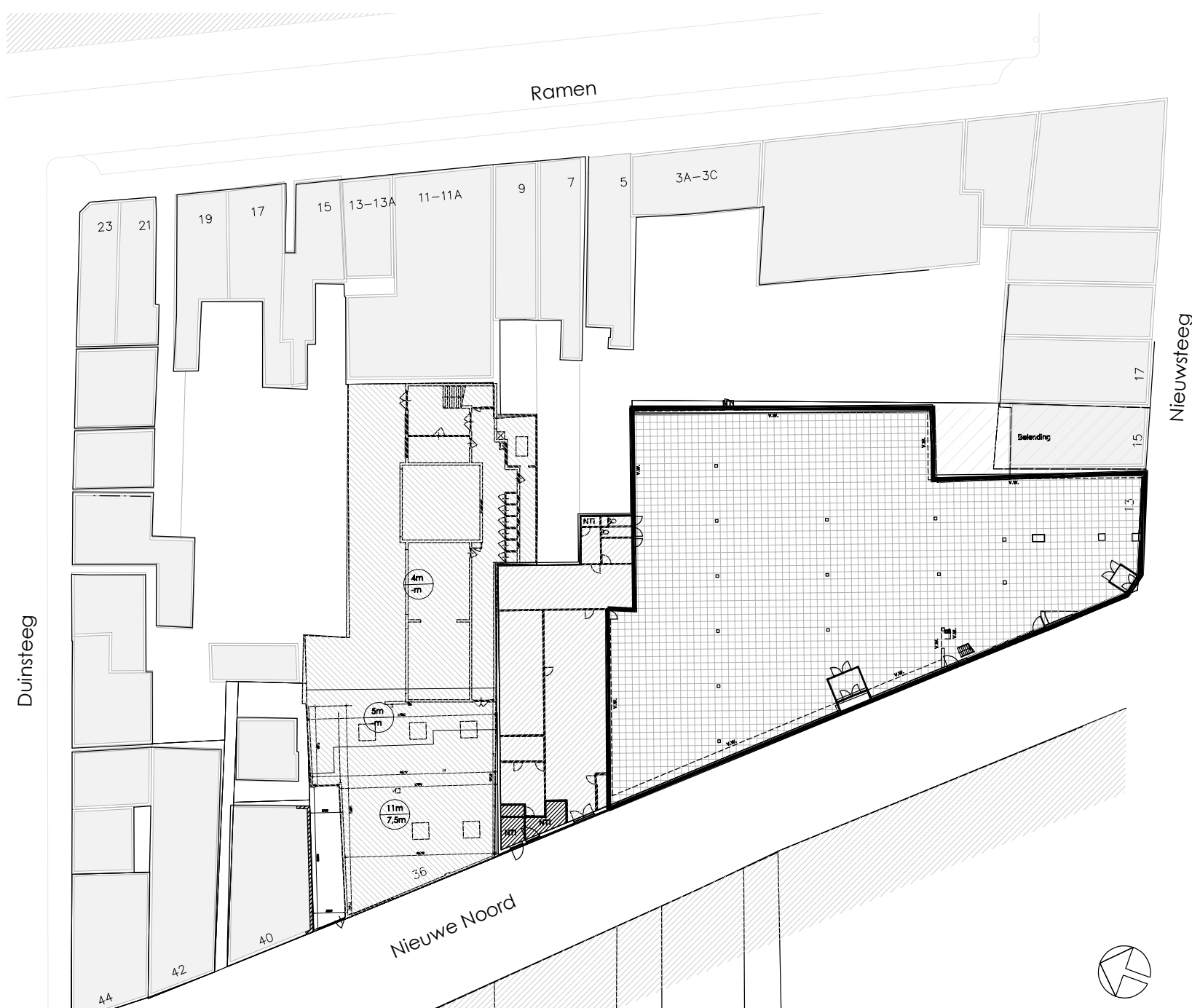


variant groen



variant grijs

* door draaicirkel en rijbaan is omwisselen fietsparkeren en het parkeren auto's in pand niet mogelijk.

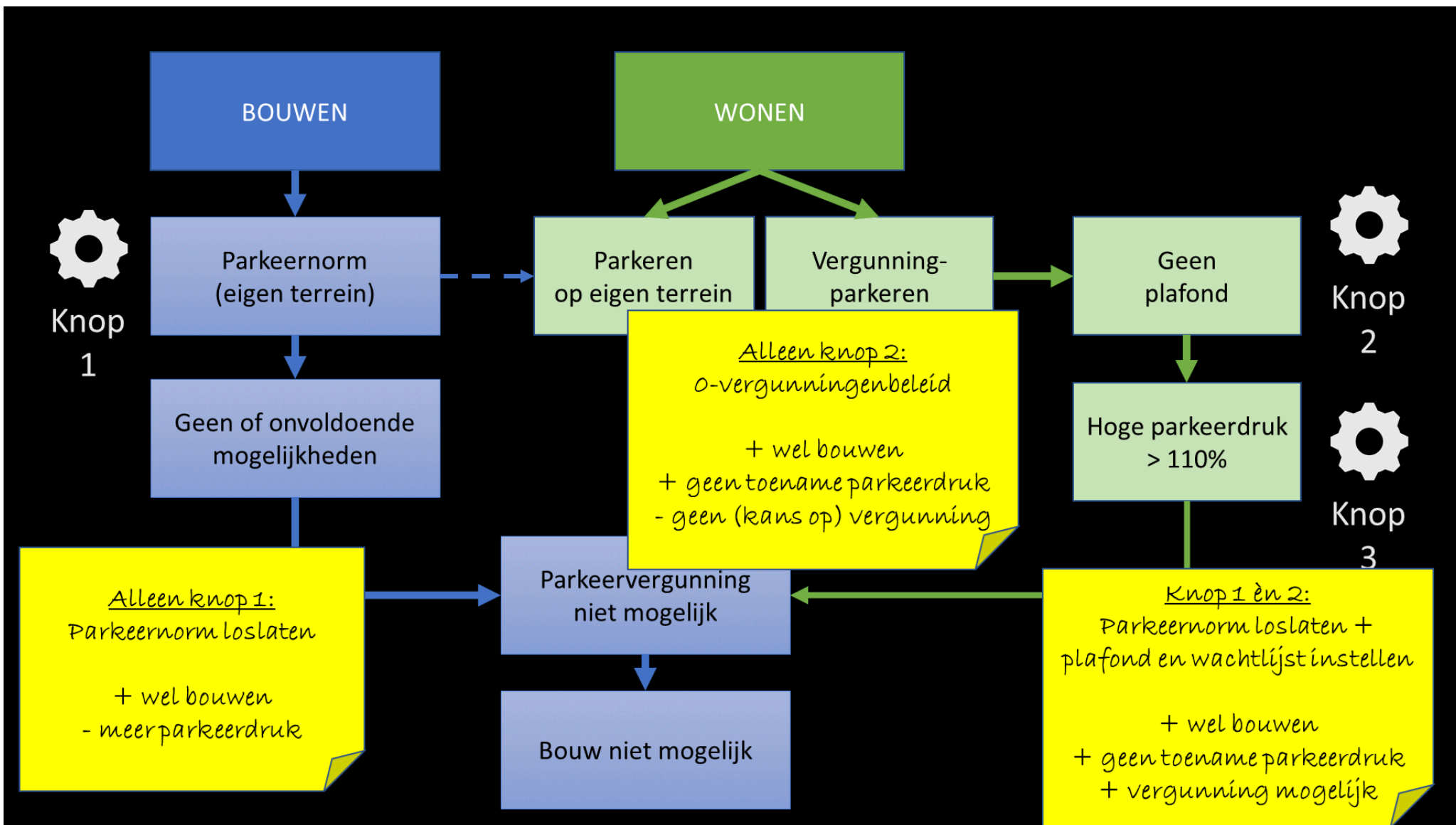


CROW parkeer norm voor winkelgebieden

binnensteden/hoofdwinkelgebieden							100 m ² bvo
	min	max	min	max	min	max	
zeer sterk stedelijk	2,5	3,5	-	-	-	-	85%
sterk stedelijk	2,5	3,5	-	-	-	-	1 arbeidsplaats =
matig stedelijk	2,8	3,8	-	-	-	-	40 m ² bvo
weinig stedelijk	-	-	-	-	-	-	
niet stedelijk	-	-	-	-	-	-	

Oppervlak V&D Begane grond (winkelruimte) is ongeveer 1125 m² BVO. De huidige claim voor parkeren in de openbare ruimte is dus momenteel:

$$11 * 2,5 = 27,5 \text{ parkeerplaatsen}$$



Beantwoording vragen VVD

Agendapunt 4: Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering van stadsontwikkeling

Algemene raadscommissie 16 januari 2018

Van: Kleijer, Reijer

Verzonden: maandag 15 januari 2018 15:03

Aan: Rob Droste

CC: Griffie Hoorn; Bashara, S.R.

Onderwerp: FW: SPOED FW: commissie 16 januari: technische vragen: Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering stadsontwikkeling.

Urgentie: Hoog

Beste heer Droste,

De beantwoording vindt u in **rood** in uw mail terug.

Met vriendelijke groet,

Reijer Kleijer

Van: Rob Droste **Verzonden:** woensdag 10 januari 2018 13:37

Aan: Kleijer, Reijer

CC: Griffie Hoorn

Onderwerp: technische vragen: Parkeerbeleid: Wijziging ter stimulering stadsontwikkeling.

Geachte heer Kleijer,

Aan de hand van het raadsvoorstel en de bijlagen heeft de VVD-fractie een (behoorlijk) aantal technische vragen:

Vraag:

Het overzicht ontwikkelprojecten geeft naast groen/oranje/rood ook veel witte projecten weer. In welke mate is hier contact mee geweest? zo nee, wordt hier nog contact mee opgenomen.

Antwoord:

Voor al deze locaties zijn initiatieven ingediend voor het realiseren van nieuwe woningen. Aan de initiatiefnemers is meegedeeld dat niet kon worden meegewerkt.

Naar de initiatiefnemers is een enquête opgestuurd. Van de initiatiefnemers voor de witte locaties hebben we geen reactie ontvangen of het initiatief is na de enquête ingediend. Er is nog niet besproken/ afgestemd hoe de initiatiefnemers na een eventueel besluit worden geïnformeerd.

Vraag:

Uit het evaluatierapport pagina 23 **Grafiek: Gemiddelde weekbezetting 2017 Q2 garage Parkschouwburg**

blijkt dat de garage Parkschouwburg meer dan genoeg capaciteit heeft op alle piekmomenten in de week. In welke mate is het waarschijnlijk dat betere informatievoorziening er voor kan zorgen dat op de piekmomenten wanneer parkeergarage het Jeudje vol is, parkeergarage Parkschouwburg deze behoefte naar parkeren kan opvangen?

Antwoord:

Met een goed parkeerverwijssysteem en een logische parkeerroute zijn zeker winstpunten te behalen.

Vraag:

Indien dit waarschijnlijk is, wat zijn redelijke/betaalbare opties om deze informatievoorziening te bewerkstelligen?

Antwoord:

Er zijn al middelen vrijgemaakt om een parkeerverwijssysteem aan te besteden, echter er zijn nog geen middelen vrijgemaakt om de huidige apparatuur te vervangen in de garage. Het verdient de aanbeveling om in de toekomstige aanbesteding van de nieuwe parkeergarage dit punt mee te nemen.

Na het vaststellen van de integrale parkeerkader (medio Q3 2018) kunnen we beter inschatten wat de werkelijke kosten zullen worden omdat dan alle wensen en eisen inzichtelijk zijn.

Vraag:

In dezelfde grafiek wordt aangegeven dat de bezetting van abonnementhouders in parkeergarage Parkschouwburg erg laag is. Hoe werkt dat abonnement en welke groep maakt daarvan gebruik?

Antwoord:

- De gemeente Hoorn kent geen abonnementen voor openbaar gebruik, voor de garages 't Jeudje en ParkSchouwburg;
- Voor de bewoners van 't Jeudje zijn wel bewoners-abonnementen beschikbaar maar dat is voor afgescheiden gedeelte in de garage en niet voor openbaar gebruik beschikbaar.

De "abonnementen" welke in de rapportage genoemd worden van de Parkschouwburg zijn grofweg de volgende groepen:

- Hoorn City Tours;
- Toegang voor personeel t.b.v. beheerder, onderhoud etc.

Dit verklaart ook de sprong in de parkeerduur tussen het jaar 2016 en 2017 omdat toen CityTours gebruik ging maken van de garage ParkSchouwburg.

Vraag:

Wat is het verschil tussen zo'n abonnement en een parkeervergunning?

Antwoord:

- Om het simpel te houden kunnen we zeggen dat abonnementen voor garages worden gebruikt en parkeervergunningen op straat.

Vraag:

In het raadsvoorstel wordt de maatregel "parkeernorm naar 0" alleen gekoppeld aan het instellen van een plafond en een wachtlijst voor parkeervergunningen. Wat zouden de gevolgen zijn als de maatregel: "parkeernorm naar 0" wordt ingevoerd, zonder een plafond en een wachtlijst in te stellen?

Antwoord:

Hiermee los je maar 1 probleem mee op en dat is het faciliteren van woningbouw in de binnenstad.

De huidige situatie m.b.t. parkeerdruk zal verder toenemen en uiteindelijk zal een oncontroleerbare situatie ontstaan. Bewoners en bezoekers (voor de bewoners), kunnen niet parkeren in een redelijk nabijheid van hun woning. Men zal door gebrek aan parkeergelegenheden op niet aangewezen plekken gaan staan. Dit zal leiden tot frustratie en onveilige situaties.

Het verstrekken van vergunningen schept verwachting bij de parkeerder. Deze verwachting is dat er een parkeerplek beschikbaar in de nabijheid aanwezig is en dat zal niet het geval zijn. Er ontstaat uiteindelijk een onhoudbare situatie en een situatie dat zonder hard ingrijpen een lange tijd nodig heeft om weer te normaliseren. Het zal uiteindelijk ook leiden tot schadeclaims waarvan de inschatting is dat het juridisch zal standhouden. Tot slot zal beleidsmatig een grote druk ontstaan om adequate in te grijpen.

Vraag:

Indien dit tot een grotere vraag naar parkeervergunningen leidt, kan een abonnement voor parkeergarage parkschouwburg dan een (tijdelijk) alternatief zijn om te voorzien in deze parkeerbehoefte. Waardoor nieuwe bewoners van de binnenstad hun auto daar kwijt kunnen.

Antwoord:

Dit lijkt een oplossing maar feitelijk laat je de gewenste norm en het vastgestelde beleid los. Je vergroot het areaal van de vergunninghouders in de parkeergarage en kiest er dan er voor om de bewoners voorrang te geven op bezoekers voor de binnenstad. Het camoufleert de werkelijke problemen in de binnenstad en het probleem wordt verschoven naar de garages. Uiteindelijk kunnen de bezoekers van de stad ook geen plek meer vinden in de garages.

Vraag:

Is het dan mogelijk dat tijdens de aankomende raadsvergadering wordt besloten om met directe ingang de de maatregel "parkeernorm naar 0" in te voeren als tijdelijke maatregel, om daarmee te zorgen dat bouwvergunningen worden verleend, zonder dat daarmee het

proces in de toekomstige besluitvorming over de 5 voorgestelde opties wordt beperkt/vernauwd?

Antwoord:

- Zie voorgaand antwoord m.b.t. "parkeernorm naar 0".
- Dit behoort niet bij de mogelijkheden.

Vraag:

Indien dit de besluitvorming vernauwd, Wat zijn de mogelijkheden om na de raad van 30 januari met het oog op een tijdelijke oplossing bouwvergunningen in de binnenstad weer te kunnen verlenen?

Antwoord:

- Zie raadsvoorstel voor de mogelijk opties.

Wat zijn de gevolgen van het toevoegen van een zesde optie: waarbij alleen de maatregel "parkeernorm naar 0" wordt ingesteld, zonder wachtlijst of plafond?

Antwoord:

- Zie voorgaande antwoord over "parkeernorm naar 0"

Alvast dank voor de beantwoording,

Met vriendelijke groet,

Rob Droste
Commissielid VVD

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

Onderwerp

Parkeerbeleid: Proces om te komen tot een integraal parkeerkader.

Agendering

Ter besluitvorming over genoemd onderwerp, in de raadsvergadering van 30 januari 2018.

Bijlagen

Motievraag:

1	Motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017	
2	Evaluatierapport	a en b
3	Plan van aanpak Parkeerkader	(b en) c
4	--	
5	--	

Gevraagd 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.

De raad geeft de volgende richtinggevende kader mee:

2. Bereikbaarheid:
 - a. Tijd per doelgroep;
 - b. Meters per doelgroep;
 - c. Geen richtinggevend kader.
3. Duurzaamheid:
 - a. Leidend;
 - b. Volgend;
 - c. Geen richtinggevend kader.
4. Innovatie:
 - a. Leidend (mogen pilots uitgevoerd worden);
 - b. Volgend;
 - c. Geen richtinggevend kader.
5. Tempo:
 - a. Behoudend (gefaseerde uitrol naar de gewenste situatie);
 - b. Sturend (met een gedegen plan van aanpak versneld naar de gewenste situatie);
 - c. Geen richtinggevende kader.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

Samenvatting

Op 27 juni 2017 heeft de raad een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om inzicht te geven in de huidige parkeersituatie en om dat te vertalen naar een integraal parkeerkader.

Het parkeerkader is de beoogde uitkomst van het proces waarin gezocht wordt naar een optimale balans tussen enerzijds *een comfortabele bereikbaarheid van de bestemming in de binnenstad* en anderzijds *een zo kwalitatief mogelijk historisch straatbeeld*. De verschillende parkeerlocaties zijn hiervan een afgeleide. Tenslotte wordt het instrumentarium bepaald waarmee gestuurd kan worden op het gewenste gebruik ervan.

Het college heeft een extern adviesbureau gevraagd om een inventarisatie te maken van de huidige situatie (bijlage 2) en om een plan van aanpak op te stellen om te komen tot een integraal parkeerkader (bijlage 3).

Het college toetst met dit voorstel de verschillende vraagstukken en de procesaanpak graag aan de verwachtingen in de raad en worden deze door de raad vastgesteld.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Met de Binnenstadsvisie heeft de raad het 'basiskader' voor de binnenstad bepaald. Er zijn richtinggevende uitgangspunten bepaald, waarbij verschillende belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Binnen dat kader ontstaan in de uitwerking specifieke vervolgvragen, in dit geval over de bereikbaarheid van de binnenstad voor de verschillende doelgroepen en hun verschillende vervoersmiddelen. En over de manier waarop de gemeenteraad daarop wil sturen. Beschikbaarheid en tarieven van parkeermogelijkheden is één van de sturingsmogelijkheden.

Met de komst van de parkeergarage in de Poort van Hoorn verandert de parkeersituatie in Hoorn aanzienlijk. Het is dan ook goed, dat bereikbaarheid van en parkeren in de binnenstad vanuit die nieuwe situatie integraal in beleid en instrumentarium worden uitgewerkt.

Verder zal autogebruik en -bezit de komende jaren grote veranderingen ondergaan. Lastig is, dat het tempo waarin dit gebeurt en de vormen die het krijgt, nog moeilijk zijn in te schatten. Het is wel van belang na te denken over de verschillende scenario's en de ambitie te bepalen ten aanzien van deze ontwikkelingen: stimuleren of meer volgend.

Op 27 juni 2017 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen, waarin het college wordt opgeroepen om inzicht te verschaffen in het huidig gebruik van de parkeerlocaties en de sturingsmiddelen die er zijn om het parkeergedrag te reguleren. Op basis daarvan wil de gemeenteraad een brede discussie voeren over het toekomstige parkeerbeleid.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

Belang

Het gaat om een optimale balans tussen twee belangen: enerzijds *een comfortabele bereikbaarheid van de bestemming in de binnenstad* en anderzijds *een zo kwalitatief mogelijk historisch straatbeeld*.

Centrale vraag

1. Wat is de optimale balans tussen enerzijds *een comfortabele bereikbaarheid van de bestemming in de binnenstad* en anderzijds *een zo kwalitatief mogelijk historisch straatbeeld*?
2. Hoe kan deze gewenste situatie worden bereikt c.q. hoe kan hierop worden gestuurd?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Het verbeteren van de (verblijfs)kwaliteit voor bewoners en bezoekers, zodat de stad leefbaar en economisch aantrekkelijk blijft.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Er komen steeds meer mogelijkheden voor duurzaam vervoer. Keuzes over de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad voor verschillende (typen) vervoersmiddelen hebben veelal direct invloed op de duurzaamheidsambitie.

4. Kaders

Integrale visie voor de binnenstad

Op 28 juni 2016 heeft de gemeenteraad de Integrale visie voor de binnenstad vastgesteld. De visie schetst een beeld van de huidige ontwikkelingen (minder detailhandel, meer woningen en andere functies) en geeft richting aan het toekomstig beleid. Dat betekent onder meer: meer kwaliteit van de openbare ruimte, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder ruimte voor de auto op enkele plekken waar dit kan bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.

Parkeerverordening

De parkeerverordening biedt mogelijkheden voor het verstrekken van parkeervergunningen, met de daarbij behorende voorwaarden.

Motie van 27 juni 2017

De motie valt feitelijk uiteen in drie onderdelen: (a) wat is de huidige situatie, (b) welke sturingsmiddelen zijn er en (c) wat worden de eventuele nieuwe uitgangspunten. Bij de uitwerking van de motie is een extern adviesbureau ingeschakeld. Dit bureau heeft een plan van aanpak voorgesteld dat hierbij aansluit: een eerste fase waarin het bestaand beleid wordt geïnventariseerd (a en b) en een tweede fase waarin een integraal parkeerkader wordt ontwikkeld (b en c).

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

5. Relevante elementen

De huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen zoals de Poort van Hoorn vragen om een herijking van het huidige parkeerregime. De gemeenteraad heeft daartoe op 27 juni 2017 een motie aangenomen (bijlage 1).

Een extern adviesbureau heeft de huidige situatie voor de binnenstad geïnventariseerd en in beeld gebracht (bijlage 2). Deze inventarisatie omvat onder meer:

- de stand van zaken van het parkeren in de binnenstad;
- een overzicht van wat de gemeente Hoorn tot nu toe heeft gedaan met het parkeerbeleid;
- een evaluatie van het fietsparkeren in het centrum;
- een overzicht van de vergunningsgebieden;
- een managementrapportage met cijfers over het parkeren in Hoorn.

Met de wegenverkeerswet (RVV-regeling) kan gereguleerd parkeren worden ingevoerd. Door het invoeren van een parkeerverbod in een bepaald gebied mag alleen geparkeerd met een ontheffing (parkeervergunning). Lokaal kan de gemeente volgens de gemeentewet (artikel 225) reguleren door gebieden te fiscaliseren en zo betaald parkeren invoeren.

Het reguleren van parkeren kan met de onderstaande stuurmiddelen worden beïnvloed:

- Reguleringstijden;
- Parkeertijdbeperking; *(bijvoorbeeld maximaal 1 uur parkeren)*
- Tarifiering;
- Uitgiftecriteria parkeerrechten;
- Doelgroepenbeleid; *(bijvoorbeeld bezoekers voor bewoners of stad)*
- Voertuigcategorieën en classificatie; *(bijvoorbeeld personenauto elektrisch of niet)*
- Verwijzing en beschikbaarheid van capaciteit; *(parkeren in garages of op straat)*
- Parkeernormen.

De genoemde stuurmiddelen worden op dit moment ingezet, maar dit vraagt gezien de ambities en ontwikkelingen om herijking. Motie vraag b heeft om deze reden een overlap met vraag c. Deze inventarisatie geeft in voldoende mate een beeld van de huidige situatie, als basis voor het opstellen van een integraal parkeerkader.

Ontwikkelen integraal parkeerkader (onderdeel b en c van de motie)

Om tot een volledig en integraal parkeerkader te komen is een goed proces noodzakelijk. Het voorgestelde stappenplan (bijlage 3) houdt hier rekening mee.

Het plan van aanpak kent acht stappen:

1. inventarisatie;
2. generieke visiedoelen;
3. opdeling fysiek areaal naar functies;
4. doelgroepenbeleid;

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

5. parkeernormen;
6. inventarisatie bouwopgaven en ruimtelijke ontwikkelingen;
7. herijken parkeerbalans;
8. integraal parkeerkader.

Het plan van aanpak is gebaseerd op een methodiek waarbij alle relevante elementen in het proces worden meegenomen. Een aantal stappen zijn inmiddels opgestart zoals concept uitwerking voor de parkeernormen. Die is nodig voor de herijking van de parkeerbalans. De eerste stap is de inventarisatie en die is inmiddels uitgewerkt in bijlage 2.

Richtinggevende kaders:

In de komende periode worden de benodigde voorbereidingen getroffen. De verkiezingen staan voor de deur en het zal waardevol zijn als we richtinggevende kaders stellen. In de informerende sessie van 9 januari 2018 zullen we ook een aantal vragen van het college aan de raadscommissie voorleggen.

Vraagstukken welke zoal in het proces beantwoord moeten worden zijn:

- *Hoe dicht bij de bestemming willen en mógen bewoners, bezoekers en bedrijven met hun vervoersmiddel komen? Of: wat zijn maximale loopafstanden/-tijden tot de bestemming per doelgroep en vervoersmiddel?*
- *Wat betekent de duurzaamheidsambitie voor onze autoregulering in de binnenstad? (bijv. duurzame voertuigen mogen wel in de binnenstad parkeren, fossiele brandstoffen niet, milieuzone, etc)*
- *In welk tempo komen aantrekkelijke alternatieven voor autogebruik en/of -bezit beschikbaar (scenario's)? En willen we in de regulering daarover stimulerend of juist volgend zijn?*
- *Onder welke voorwaarden kan parkeren in de openbare ruimte worden ingewisseld voor een andere functie?*
- *Met welk tempo gaan we de veranderingen doorvoeren?*
- *Hoe zou het proces om tot deze antwoorden te komen eruit moeten zien; wanneer is de raad tevreden?*

Met richtinggevende kaders kunnen we in een later stadium met heldere oplossingsrichtingen komen.

6. Maatschappelijk draagvlak

Herijking van een integraal parkeerkader raakt vele belangen. In het voorgestelde plan van aanpak zitten verschillende momenten om draagvlak te toetsen.

7. Financiële consequenties

Na het voeren van de gewenste brede discussie kan een inschatting gedaan worden wat wensen zijn. Denk bijvoorbeeld aan het uitvoeren van externe onderzoeken of het inwinnen van specifieke kennis en/of adviezen. Dit past niet binnen de bestaande middelen en er zal een apart voorstel gemaakt moeten worden om hiervoor middelen vrij te maken.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer

E-mail: r.kleijer@hoorn.nl

Team: BSB

Teammanager: de heer N.G. Koelman

Portefeuillehouder: S.R. Bashara

8. Communicatie

Communicatie is tijdens het gehele proces van groot belang en een communicatieplan is daarom onlosmakelijk een onderdeel van het proces.

9. Realisatie

Het integrale parkeerkader heeft een kritisch raakvlak met de planning van de Poort van Hoorn. Dit betekent dat een definitieve herijking van de parkeerkaders in het derde kwartaal van 2018 gerealiseerd moet zijn. In het vierde kwartaal zullen de voorbereidingen opgestart moeten worden voor verschillende aanbestedingstrajecten zoals het parkeerverwijssysteem.

Een breed draagvlak is van groot belang. Om dat concreet te maken zal medio april 2018 een raadsvoorstel gemaakt worden met een verdere uitwerking van het proces. Ook zal dan specifiek de doelgroepen en klankbordgroepen worden ingegaan en de bijbehorende planning.

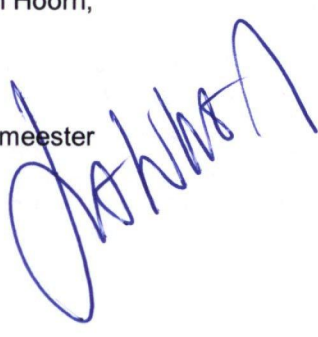
Aldus vastgesteld, **19 DEC. 2017**

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



de secretaris, *12*

de burgemeester



Raadsbesluit

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer
Team: Bedrijfsbureau Stadsbeheer

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 12 december 2017.

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.

De raad geeft de volgende richtinggevende kaders mee:

2. Bereikbaarheid:
 - a. Tijd per doelgroep;
 - b. Meters per doelgroep;
 - c. Geen richtinggevend kader.
3. Duurzaamheid:
 - a. Leidend;
 - b. Volgend;
 - c. Geen richtinggevend kader.
4. Innovatie:
 - a. Leidend (mogen pilots uitgevoerd worden);
 - b. Volgend;
 - c. Geen richtinggevend kader.
5. Tempo:
 - a. Behoudend (gefaseerde uitrol naar de gewenste situatie);
 - b. Sturend (met een gedegen plan van aanpak versneld naar de gewenste situatie);
 - c. Geen richtinggevend kader.

Hoorn, 30 januari 2018

de griffier,

de voorzitter,

Bekendmaking:

Niet van toepassing

Bijlage 1: Motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017



Motie "Parkeer en verkeersbeleid"

De raad van de gemeente Hoorn, in vergadering bijeen op dinsdag 27 juni 2017 en behandelend het agendapunt 'Kadernota 2017',

Overwegende dat:

- Het huidige verkeers- en parkeerbeleid is gebaseerd op de Nota Verkeer en Parkeren (NVP) van 10 oktober 2000, die op zijn beurt weer een deeltuitwerking is van het Kwaliteitsplan Binnenstad (KPB);
- De laatste jaren nieuwe ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (opmars E-bike, Hoorn City Tours, het busverbod, mobiel en elektronisch betalen voor parkeren, forse toename post- en pakketdiensten als gevolg van internetbestellingen) of zich nog gaan aandienen ...;
- De gewenste herontwikkeling van het Kerkplein en de ontwikkeling van het stationsgebied met vier parkeerlagen is ingegeven om ruimte te winnen in de binnenstad en die tot kwalitatieve ontwikkeling te brengen, zoals o.a. verwoord in de door de raad op 28 juni 2016 vastgestelde Binnenstadvisie;
- De gemeenteraad echter nauwelijks inzicht heeft m.b.t. de gevolgen van de hiervoor genoemde trends en ontwikkelingen en de toekomstige ruimtelijke keuzes op het huidige, alsmede op het toekomstige, gewenste, haalbare, betaalbare en effectieve verkeers- en parkeerbeleid;
- De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en parkeer- en mobiliteitsopties* niet of slechts incidenteel en gefragmenteerd, maar in elk geval niet in samenhang bediscussieerd zijn;

=====

**Toelichting: Een optie kan ook zijn om een deel van het binnenstadsparkeren (betaald parkeren, vergunningen of bewonersparkeren) naar de rand/stationsgebied te krijgen en een deel van de vrij te komen gronden te ontwikkelen voor bewonersparkeren, bijvoorbeeld half verdiept en mooi weggewerkt. Ook kunnen in de verschillende binnenstadsgedelen collectieve autodeelprojecten of 'witte fietsen' ruimtelijk gefaciliteerd worden. Maar er zijn uiteraard ook andere opties mogelijk, zoals het recent besproken 'nulvergunningenbeleid'.*

=====

- Actuele inzichten en informatie van groot belang zijn voor de raad om in de komende jaren verantwoorde ruimtelijke, juridische, economische en financiële beslissingen te nemen als het gaat om het 'schuiven, stapelen, omzetten' van parkeerplaatsen in en langs de randen van de binnenstad.

verzoekt het College om:

- a. de raad inzicht te verschaffen in het huidige gebruik van de verschillende parkeerlocaties (uitgesplitst op aantal, garage/maaiveld, type/tarief en omvang) op punten als: bezetting, kort/langverblijf, omloopsnelheid, op de verschillende tijdstippen van de week, mate van dubbelgebruik, bezoekers, bewoners, vergunningparkeren bewoners/bedrijven.
- b. daarbij eveneens aan te geven welke sturingsmiddelen er zijn en de mate waarin de verschillende doelgroepen (naar verwachting) gevoelig zijn voor die sturingsmiddelen (parkeervoorwaarden, prijs, beschikbaarheid, loopafstand, veiligheid etc.), welke juridische aspecten hierbij een rol spelen om te komen tot een succesvol verplaatsingsbeleid van parkeerplaatsen in de nabije toekomst.
- c. Op basis van deze informatie een brede discussie te voeren over het toekomstige parkeerbeleid geleid op de ontwikkeling van het stationsgebied en andere actuele ontwikkelingen.

en gaat over tot de orde van de dag, de fracties van:

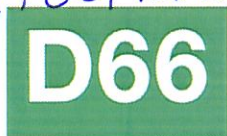
D66 Arwin Rood

VOCHOORN Aart Ruppert

HOP Robert Vinkenborg

MOTIE nr.:	5
Datum raadsvergadering:	27-6-2017
☐ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

VOOR: PvdA, D66, CPA, VVD, VUCH, HOP, 780 (22)
Tegen: SP, GL, Fr. Tonnaer, MB, ML (12)



Motie "Parkeer en verkeersbeleid"

De raad van de gemeente Hoorn, in vergadering bijeen op dinsdag 27 juni 2017 en behandelend het agendapunt 'Kadernota 2017',

Overwegende dat:

- Het huidige verkeers- en parkeerbeleid is gebaseerd op de Nota Verkeer en Parkeren (NVP) van 10 oktober 2000, die op zijn beurt weer een deeluitwerking is van het Kwaliteitsplan Binnenstad (KPB);
- De laatste jaren nieuwe ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (opmars E-bike, Hoorn City Tours, het busverbod, mobiel en elektronisch betalen voor parkeren, forse toename post- en pakketdiensten als gevolg van internetbestellingen) of zich nog gaan aandienen ...;
- De gewenste herontwikkeling van het Kerkplein en de ontwikkeling van het stationsgebied met vier parkeerlagen is ingegeven om ruimte te winnen in de binnenstad en die tot kwalitatieve ontwikkeling te brengen, zoals o.a. verwoord in de door de raad op 28 juni 2016 vastgestelde Binnenstadvisie;
- De gemeenteraad echter nauwelijks inzicht heeft m.b.t. de gevolgen van de hiervoor genoemde trends en ontwikkelingen en de toekomstige ruimtelijke keuzes op het huidige, alsmede op het toekomstige, gewenste, haalbare, betaalbare en effectieve verkeers- en parkeerbeleid;
- De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en parkeer- en mobiliteitsopties* niet of slechts incidenteel en gefragmenteerd, maar in elk geval niet in samenhang bediscussieerd zijn;

=====

**Toelichting: Een optie kan ook zijn om een deel van het binnenstadsparkeren (betaald parkeren, vergunningen of bewonersparkeren) naar de rand/stationsgebied te krijgen en een deel van de vrij te komen gronden te ontwikkelen voor bewonersparkeren, bijvoorbeeld half verdiept en mooi weggewerkt. Ook kunnen in de verschillende binnenstadsgedelen collectieve autodeelprojecten of 'witte fietsen' ruimtelijk gefaciliteerd worden. Maar er zijn uiteraard ook andere opties mogelijk, zoals het recent besproken 'nulvergunningenbeleid'.*

=====

- Actuele inzichten en informatie van groot belang zijn voor de raad om in de komende jaren verantwoorde ruimtelijke, juridische, economische en financiële beslissingen te nemen als het gaat om het 'schuiven, stapelen, omzetten' van parkeerplaatsen in en langs de randen van de binnenstad.

verzoekt het College om:

- a. de raad inzicht te verschaffen in het huidige gebruik van de verschillende parkeerlocaties (uitgesplitst op aantal, garage/maaveld, type/tarief en omvang) op punten als: bezetting, kort/langverblijf, omloopsnelheid, op de verschillende tijdstippen van de week, mate van dubbelgebruik, bezoekers, bewoners, vergunningparkeren bewoners/bedrijven.
- b. daarbij eveneens aan te geven welke sturingsmiddelen er zijn en de mate waarin de verschillende doelgroepen (naar verwachting) gevoelig zijn voor die sturingsmiddelen (parkeervoorwaarden, prijs, beschikbaarheid, loopafstand, veiligheid etc.), welke juridische aspecten hierbij een rol spelen om te komen tot een succesvol verplaatsingsbeleid van parkeerplaatsen in de nabije toekomst.
- c. Op basis van deze informatie een brede discussie te voeren over het toekomstige parkeerbeleid gelet op de ontwikkeling van het stationsgebied en andere actuele ontwikkelingen.

en gaat over tot de orde van de dag, de fracties van:

D66 Arwin Rood

VOCHOORN Aart Ruppert

HOP Robert Vinkenborg

MOTIE nr.:	5
Datum raadsvergadering:	27-6-2017
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Bijlage 2: Evaluatierapport

Inhoudsopgave

Deel 1: Inventarisatie en evaluatierapport parkeren Hoorn	pagina	2
Deel 2: Inventarisatie en evaluatierapport fiets parkeren Hoorn	pagina	16
Deel 3: Managementrapportage Q2 2017	pagina	25



Deel 1: Inventarisatie en evaluatierapport parkeren Hoorn



Inventarisatie en evaluatie
parkeren Hoorn

arrivée
Zorgeloos Parkeren

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



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
2. Inventarisatie van het parkeerareaal- en beleid in Hoorn	6
2.1. Capaciteiten	6
2.2. Betaald parkeren	7
2.3. Parkeergarages	9
2.4. Uitgifte van parkeerrechten.....	9
2.5. Welke besluiten / stukken beschrijven het parkeerbeleid?	11
2.6. Waar heeft het huidige parkeerbeleid toe geleid?	12
2.6.1. Parkeerdruk	13
3. Conclusies	15
3.1. Conclusies	15



1. Inleiding

Gemeente Hoorn wil graag een heldere visie op parkeren ontwikkelen. De vele geplande ontwikkelingen die de stad staan te wachten vragen om een onderbouwde parkeervisie op basis waarvan er in de toekomst een helder parkeerbeleid kan worden gevoerd. De gemeente Hoorn gaf Arrivéé opdracht om een inventarisatie van het huidige parkeerbeleid uit te voeren. Ook brengt het in beeld over welk areaal we nu eigenlijk praten en komen wij met conclusies.

De doelstelling van dit rapport zijn:

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

Uit gesprekken met verschillende medewerkers en de wethouder van gemeente Hoorn maakte Arrivéé de volgende doelstellingen voor dit rapport op:

- breng in beeld wat er allemaal al is op het gebied van parkeren;
- breng in beeld welke (bestuurlijke) stukken daarvoor zijn;
- geef een overzicht van het totale areaal voor parkeren;
- geef inzicht in de uitkomsten / werking van het huidige beleid;
- geef inzicht in welke stuurmiddelen er worden gebruikt.

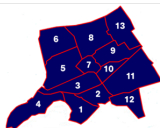


2. Inventarisatie van het parkeerareaal- en beleid in Hoorn

2.1. Capaciteiten

Parkeervraagstukken richten zich over het algemeen op de gebieden waar een vorm van parkeerregulering is ingevoerd. De gebieden die zich rondom de gereguleerde delen bevinden zijn vaak de toekomstige locaties waar onbalans tussen vraag en aanbod optreedt. In een volledige parkeerbalans poogt een gemeente haar volledige areaal te monitoren en in 'balans' te houden.

In de onderstaande tabel zijn de capaciteiten zoals deze bekend zijn weergegeven. De tabel toont een verdeling naar wijken en de vorm van regulering. Er is gekozen om wijken (eventueel opgedeeld in buurten) als logische geografische verdeling te hanteren. Dit is gedaan omdat deze groeperingen voor meerdere doelen wordt toegepast en bij vrijwel iedereen bekend mag worden verondersteld. Ook voor de rapportages over parkeren is de herkenbaarheid van deze gebieden groot.



Zone	Wijk	Omschrijving	Achteraf betaald (BTW)		Vooraf betaald (fiscaal)		Belanghebbenden	Gratis		Gratis	
			Garage	Terrein	Straat	Straat		Blauwe zone	Vrij Parkeren	Minder validen alg.	Minder validen kent.
Laag, midden, hoog	Wijk 1	Binnenstad (CBS-wijkcode:040510)	220		1531	1572	2	-		31	20
	Wijk 2	Venenlaankwartier (CBS-wijkcode:040511)			455	908	186	1337		4	32
	Wijk 3	Hoorn-Noord (CBS-wijkcode:040512) Zie wijkcode 00511									
	Wijk 4	Grote Waal (CBS-wijkcode:040513)	120		701	157	3	1175		21	8
	Wijk 5	Risdam-Zuid (CBS-wijkcode:040520)									
	Wijk 6	Risdam-Noord (CBS-wijkcode:040521)									
	Wijk 7	Nieuwe Steen (CBS-wijkcode:040522)									
	Wijk 8	Zwaag (CBS-wijkcode:040530)									
	Wijk 9	Blokker (CBS-wijkcode:040531)									
	Wijk 10	Kersenboogerd-Noord (CBS-wijkcode:040532)									
	Wijk 11	Kersenboogerd-Zuid (CBS-wijkcode:040533)									
	Wijk 12	Hoom 80 (CBS-wijkcode:040534)									
	Wijk 13	Bangert en Oosterpolder (CBS-wijkcode:040535)									
		Parkeergarage 't Jeudje									
		Parkeergarage Schouwburg het Park									

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat Hoorn in 4 wijken gereguleerd parkeren toepast. Dit betreft:

- Centrum / Binnenstad (Wijk 1);
- Venenlaankwartier (Wijk 2);
- Hoorn-Noord (Wijk 3);
- Grote Waal (Wijk 4).

Het voordeel van het huidige beleid is dat er grotendeels een scheiding is tussen betaald parkeren en belanghebbenden parkeren. Deze geeft een heldere demarcatie. Nadeel is dat de belanghebbenden gebieden niet gefiscaliseerd zijn waardoor de inkomsten uit parkeerboetes naar het rijk vloeien ook kan er geen gebruik gemaakt worden van de aanwezige capaciteit tijdens de daluren.



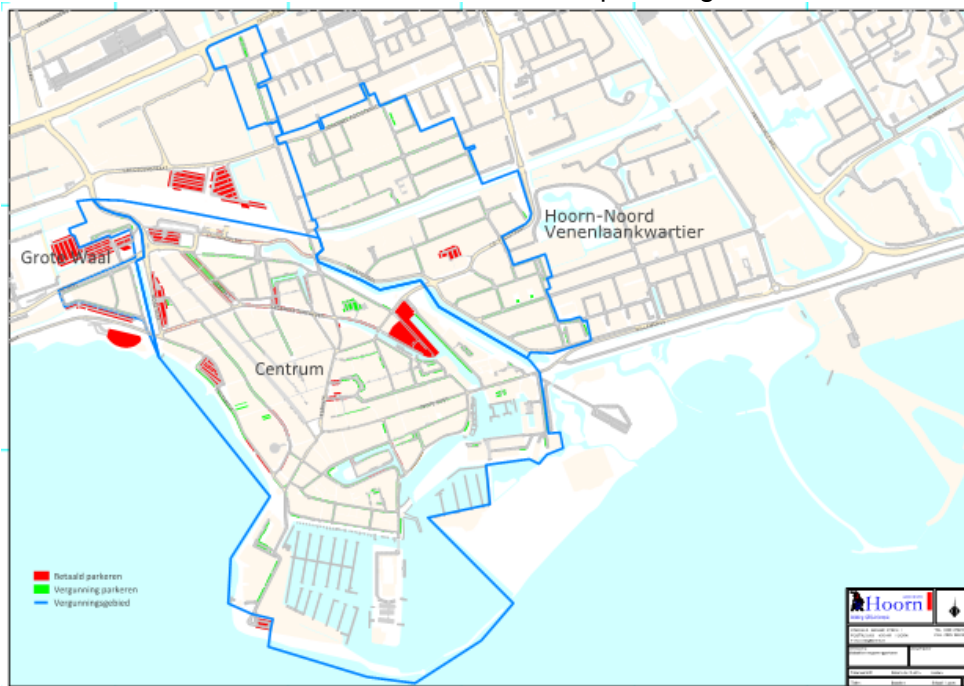
2.2. Betaald parkeren

In de gemeente Hoorn kunnen bezoekers van de stad gebruik maken van betaald parkeren. Er zijn zowel achteraf betaald parkeerplaatsen in parkeergarages als vooraf betaald parkeerplaatsen op straat en de terreinen. In het beleid wordt onderscheidt gemaakt tussen lang- en kortparkeren. Langparkeren betreft bijvoorbeeld het Transferium en kortparkeren het Kerkplein in het centrum.

Binnen de parkeergebieden zijn de volgende reguleringstijden van kracht:

Parkeren op straat en parkeerterreinen	
Betaald parkeertijden:	
Maandag t/m woensdag, vrijdag en zaterdag	9.00 tot 18.00 uur
Donderdag	09.00 tot 21.00 uur
koopzondagen	12.00 tot 17.00 uur

Hieronder ziet u een overzicht van de betaald parkeergebieden en de tariefzones.





Tariefzone	Weergegeven kleur
A: hoog tarief	Rood
B: midden tarief	Blauw
C: laag tarief	Groen
Parkeergarage	Bruin

De parkeertarieven op straat worden in de onderstaande tabel weergegeven.

Parkeren op straat en parkeerterreinen		
Verbijzondering	Locatie	Tarief
Kort Parkeren	Achterom, Breed, Gedempte Turfhaven, Kerkplein, Korte Achterstraat, Kuil, Nieuwland, Onder de Boompjes, Spoorstraat en Veemarkt	€ 2,50 per uur
Kort parkeren	Brug tussen Appelhaven en Bierkade, Korenmarkt, Nieuwendam en Oude Doelenkade	€ 1,65 per uur (afgerond op € 0,10)
Middellang parkeren	Parkeerterrein Lambert Melisweg, Parkeerterrein Noorderveemarkt, Spoorsingel, Stationsplein, Parkeerterrein Vale Hen, Westerdijk, Parkeerterrein Westerdijk, zuidzijde rijbaan Stationsweg	€ 1,65 per uur (afgerond op € 0,10 / max € 8,25 per dag)
Lang parkeren	Parkeerterreinen RAC-locatie en achterste deel Visserseiland	€ 0,70 per uur (max € 2,50 per dag)
Lang parkeren	Transferium en Pelmolendpad	€ 2,50 per dag (of een gedeelte van een dag)
Lang parkeren	Parkeerterrein De Westfries	€ 1,30 per dag (of een gedeelte van een dag)



2.3. Parkeergarages

In het aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017 is het besluit genomen in welke parkeergarages op welke tijden betaald parkeren van kracht is. De gemeente Hoorn beschikt over twee parkeergarages. Parkeergarage 't Jeudje (220 parkeerplaatsen) en parkeergarage Schouwborg het Park (120 parkeerplaatsen).

Parkeergarage 't Jeudje	Parkeergarage Schouwborg het Park
Betaald parkeertijden:	Betaald parkeertijden:
Maandag t/m woensdag, vrijdag en zaterdag 9.00 tot 18:00 uur	Maandag t/m zondag van 12.00 tot 01.00 uur
Donderdag 09.00 tot 21.00 uur	
koopzondagen 12.00 tot 17.00 uur	
Tarief tijdens betaald parkeertijden:	Tarief tijdens betaald parkeertijden:
€ 1,50 per uur (buiten bovenstaande tijden gratis)	€ 1,50 per uur (buiten bovenstaande tijden gratis)
Maximaal € 7,50 per dag	Maximaal € 7,50 per dag
	€ 3,50 theaterkaart

De capaciteit die is ondergebracht in bebouwde voorzieningen bedraagt 340 plaatsen. Deze capaciteit bevindt zich in de volgende objecten:

- 't Jeudje (220 plaatsen);
- Schouwborg het park (120 plaatsen);

2.4. Uitgifte van parkeerrechten

Bij het reguleren van parkeren, trachten we schaarse capaciteit eerlijk te verdelen. Een belangrijk kengetal daarbij is de uitgiftegraad. Als we 100 plaatsen beschikbaar hebben, kunnen we zuiver theoretisch ook maar 100 rechten uitgeven. Natuurlijk zijn vergunninghouders in de huidige 24 uren economie niet altijd allemaal tegelijk op het areaal aanwezig. Het beeld laat landelijk echter nog steeds zien dat het percentage bewoners dat in avonden en weekenden thuis is, hoger ligt dan 95%. Ook bevinden ondernemers zich in dergelijke mate tijdens de klassieke werktijden op het areaal. Met dit in het achterhoofd is een kleine overschrijding van 100% uitgifte wel mogelijk, maar meer dan 110% levert in de praktijk problemen op tijdens de piekuren.



Hoe liggen deze verhoudingen in Hoorn?

Overzicht van het aantal uitgegeven parkeervergunning eind 2016:

Parkeervergunningen gemeente Hoorn 2016	Uitgegeven P vergunningen	Parkeer capaciteit
Soort	Aantal	Aantal
1e bew.verg. Centrum/Oost	1.730	1.572
2e bew.verg. Centrum/Oost	270	
<i>Totaal</i>	<i>2.000</i>	
1e bew.verg. VHN	678	908
2e bew.verg. VHN	172	
<i>Totaal</i>	<i>850</i>	
1e bew. verg. Grote Waal	32	157
2e bew. verg. Grote Waal	11	
<i>Totaal</i>	<i>43</i>	
Zakelijke verg.	254	0
Werknemersvergunning VHN	173	
Autodatevergunning	2	
Functionele vergunning	304	
Incidentele vergunning	65	
<i>Totaal</i>	<i>798</i>	
Totaal	3.691	2.637
Bijzondere vergunningen	Aantal	
Langparkeren bewoners	30	
Langp. Pelmolendpad	220	
Langp. Transferium	180	
Langp. Westvries	4	
Totaal bijzondere vergunningen	434	
Ontheffing	101	
Bezoekerskaarten (kraskaarten)	Per huishouden 400 h/per jr	

De langparkeervergunning is bedoeld voor mensen die in het centrum werken, of het centrum frequent bezoeken maar niet in aanmerking komen voor een bewoner of zakelijke vergunning. De langparkeervergunning geeft het recht om te kunnen parkeren op een van de drie langparkeerplaatsen (Pelmolendpad, Visserseiland, RAC-locatie Johan Messchaerstraat).

In het bovenstaande overzicht is te zien dat er 3.691 reguliere (bewoners en zakelijk) parkeervergunningen zijn uitgegeven door de gemeente op totaal 2.637 plaatsen. Daarnaast zijn er nog 434 bijzondere vergunningen uitgegeven en 101 ontheffingen. Functionele vergunning zijn specifiek bedoeld voor artsen, verloskundigen en zorginstellingen. Incidentele vergunningen zijn bedoeld voor bedrijven die tijdelijke werkzaamheden in de vergunningengebieden uitvoeren. De autodate vergunning is specifiek bedoeld voor de gereserveerde autodateplekken. Dit alles zou een uitgiftegraad van 160% betekenen. Het is echter niet logisch bij het hele areaal van dezelfde gelijktijdigheid uit te gaan. De groep met 798 vergunningen is de zakelijke groep. Deze vertonen, generiek, een tegengesteld gedrag met bewoners. Zij bezetten tijdens werktijden het areaal en bewoners juist niet. Aan het begin en einde van de werkdag kan dit natuurlijk wel bijdragen aan piekbezettingen.

Als wij inzoomen op de doelgroep “bewoners” dan zien wij in het overzicht dat er 2.893 bewonersrechten zijn uitgegeven op 2.637 plaatsen. Een uitgiftegraad van **109,7%**. Daarmee is het areaal eigenlijk vol. We zien echter ook dat er bezoekersrechten worden uitgegeven (400 uur per huishouden per jaar). Deze voertuigen gebruiken hetzelfde areaal. Ook hierbij zien we dat het gebruik van bezoekersrechten veel in de avonden en weekend plaatsvindt.



Dit verklaart waarom er in Hoorn parkeerdrukken van 100% en meer optreden. Hoorn heeft met haar uitgifte een grens bereikt, die het instellen van wachtlijsten nodig maakt om verdere excessen te voorkomen. Bij het handhaven van een kritische grens voor de parkeerdruk van 85% zou er zelfs als sprake moeten zijn van een reductie van het aantal uitgegeven rechten.

2.5. Welke besluiten / stukken beschrijven het parkeerbeleid?

Het huidige parkeerbeleid is vastgesteld in:

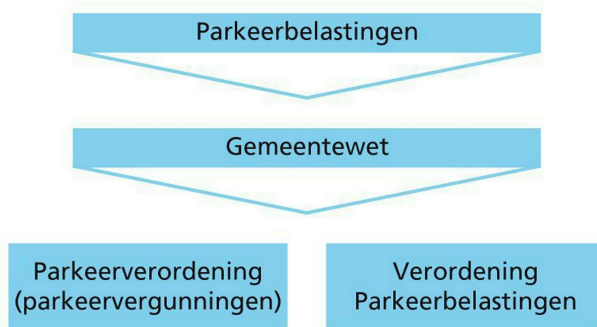
- Parkeerverordening 2016.
- Aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017.

In deze verordeningen wordt het gebruik van parkeerplaatsen voor motorvoertuigen alsmede de plaats, tijden en de wijze waarop er tegen betaling mag worden geparkeerd vastgesteld. In het aanwijzings- en uitvoeringsbesluit wordt onderscheidt gemaakt tussen

- Betaald parkeren.
- Vergunninghoudersparkeren (belanghebbenden parkeren).



Overzicht huidige parkeerbeleid:



De gemeente Hoorn heeft op dit moment geen specifieke parkeernorm die rekening houdt met de complexe situatie in het centrum van Hoorn door de raad laten vaststellen. De gemeente is verplicht om een parkeernorm op te nemen in bestemmingsplannen. Als men parkeernormen wilt definiëren zonder alles in elk bestemmingsplan te beschrijven, dan is het raadzaam om een Nota Parkeernormen te maken.

In een bestemmingsplan kan naar de Nota Parkeernormen worden verwezen en kan ook worden aangegeven onder welke omstandigheden van de nota kan worden afgeweken. Een dergelijke nota heeft als voordeel dat daarmee het volledige parkeerbeleid binnen een gemeente kan worden gedekt. Alle onderwerpen rondom parkeren waarmee een gemeente te maken heeft, kunnen in dezelfde nota worden opgenomen. Dit kan onduidelijkheid voorkomen en discussies met betrekking tot de parkeernorm en nieuwe ontwikkelingen voorkomen.

Ten opzichte van een bestemmingsplan heeft een Nota Parkeernormen als voordeel dat het eenvoudiger is om deze tussentijds te wijzigen. Anders dan bij bestemmingsplannen geldt voor een Nota Parkeernormen namelijk geen verplichte voorbereidingsprocedure op grond van de Algemene wet bestuursrecht, waarbij burgers betrokken worden. Wel kan het zo zijn dat de inspraakverordening binnen een gemeente voorschrijft dat inspraak van burgers mogelijk is. Tegen een vastgestelde Nota Parkeernormen staat – in tegenstelling tot een bestemmingsplan – geen beroep bij de bestuursrechter open.

2.6. Waar heeft het huidige parkeerbeleid toe geleid?

Bij het opstellen van dit rapport maakten wij gebruik van de beschikbare gegevens binnen gemeente Hoorn. We merken hierbij op dat er geen beleidseffectonderzoek is uitgevoerd. De beschreven beleidseffecten betreffen dan ook de constatering op hoofdlijnen.



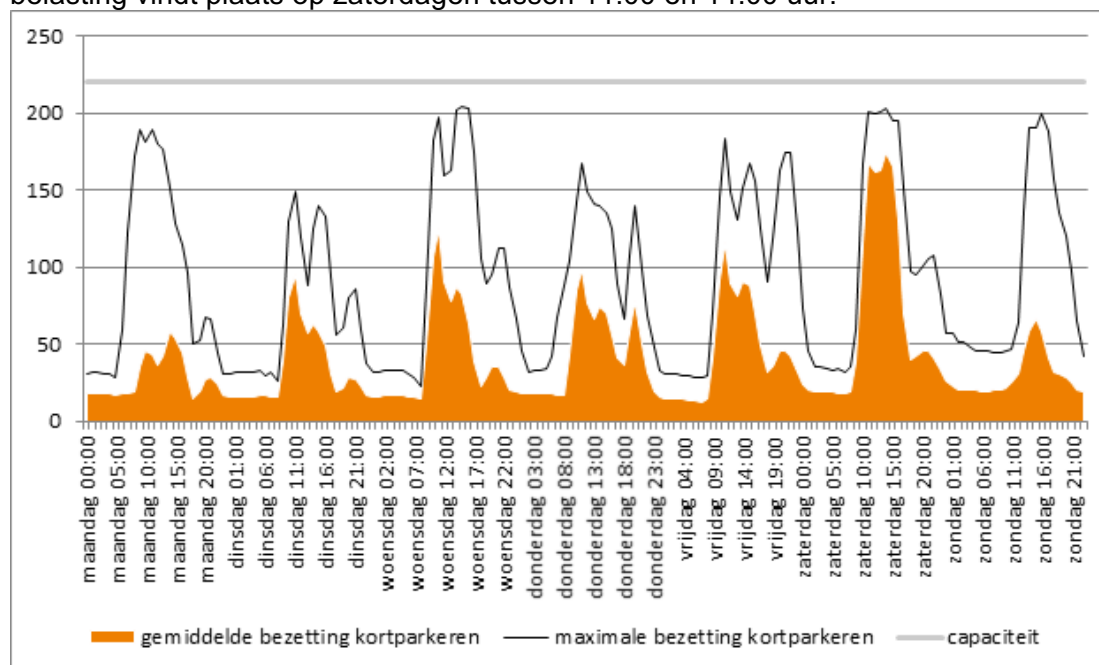
2.6.1. Parkeerdruk

Parkeeronderzoeken worden momenteel driemaal per jaar uitgevoerd. Het parkeeronderzoek dat in december 2016 is uitgevoerd door de afdeling Stadsbeheer / Parkeerb企业 is een parkeerdrukonderzoek met vier specifieke meetmomenten. Dit soort onderzoeken geeft een momentweergave van de parkeersituatie.

Uit de metingen blijkt dat de parkeerdruk op bepaalde momenten de 85% benadert. Deze waarden worden gemeten op de donderdagavonden, zaterdagavonden maar ook buiten de gestelde tijden. Op doordeweekse avonden en nachten wordt een parkeerdruk van 85% en hoger gemeten. In bepaalde gebieden wordt er zelfs een parkeerdruk gemeten van boven de 100%. Hier staan dus voertuigen geparkeerd op plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn.

Een belangrijke veroorzaker van deze hoge parkeerdruk vormt de schijnbaar onbeperkte uitgifte van vergunningen. Een tweede belangrijke indicator, hoewel indirect, vormt de bezetting van de parkeergarages. Als het de gemeente met haar beleid lukt om bezoekers te verleiden de parkeergarage te verkiezen boven parkeren op straat, dan leidt dit tot een betere leefbaarheid. De bezettingsindicator is indirect omdat deze alleen iets zegt als de parkeerdruk op straat daarbij niet te hoog is. Als het op straat namelijk heel druk of zelfs vol is, is het niet het verleidingsbeleid, maar de grote schaarste op straat, die leidt tot verplaatsing naar de garages.

Parkeergarages laten in de regel een grillige bezettingsgraad zien. Zo ook in Hoorn. In onderstaande grafiek is de gemiddelde bezetting van parkeergarage 't Jeudje (220 plaatsen) weergegeven (oranje) en de piekbelasting (zwart). De maximale gemiddelde piekbelasting vindt plaats op zaterdagen tussen 11:00 en 14:00 uur.



*(bron parkeermonitor)

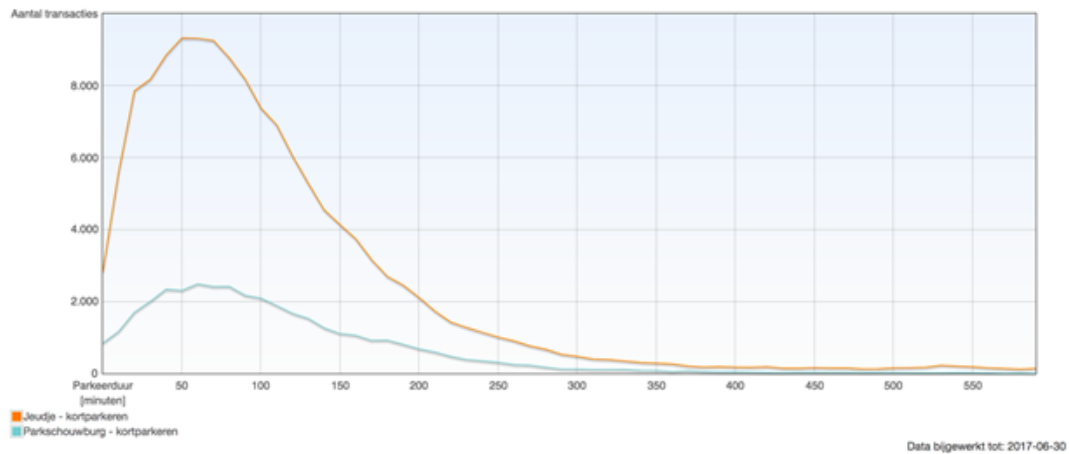
De trend bij parkeergarage 't Jeudje is dat er in 2017 een hogere gemiddelde parkeerduur waar te nemen is. Dit is waarschijnlijk een resultaat van de proeven die op dit moment plaatsvinden op het Kerkplein. In onderstaande grafiek is de parkeerduurverdeling per parkeergarage schematisch weergegeven.



Parkeerduurverdeling (aantal transacties) kortparkeren, tussen 2016-06-30 en 2017-06-30

Geselecteerde garages:

- Jeudje (Scheidt & Bachmann)
- Parkschouwburg (Scheidt & Bachmann)



We zien dat de parkeergarages gemiddeld matig bezet zijn. Daarbij blijft Parkschouwburg achter bij 't Jeudje. Op zaterdagen heeft 't Jeudje een gemiddelde bezetting van 75%.



3. Conclusies

3.1. Conclusies

De gemeente Hoorn heeft de parkeerverordening en de Aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017 vast laten stellen door de raad. Door middel van deze stukken heeft zij invulling gegeven aan het parkeerbeleid. Voor de parkeernorm in de gemeente Hoorn wordt een landelijke norm gehanteerd.

Uit de parkeermonitor blijkt dat de gemeente meer parkeerrechten (parkeervergunningen) heeft uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen voor vergunninghouders zijn. Dit lijkt onherroepelijk tot problemen voor zover dit al niet het geval is. Hier moeten op korte termijn duidelijke keuzes gemaakt gaan worden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de belanghebbende gebieden vaak gelijk of boven de gestelde maximale waarde van 85% is. Er is daarom een directe noodzaak tot het nemen van maatregelen.

Constateringen:

- Er wordt gemiddeld iets langer op straat geparkeerd dan in de parkeergarages. Dit verschil is klein en de trend laat zien dat het men langer parkeert in de parkeergarages. De gemeente wil graag dat bezoekers op “afstand” gaan parkeren in plaats van in het centrum. De realiteit is dat bezoekers graag zo dicht mogelijk tegen het centrum parkeren.
- 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.
- Het beleid bestaat uit een Parkeerverordening 2016 en een Aanwijzings- en uitvoeringsbesluit parkeerbelastingen 2016-2017.
- Er is geen specifieke nota Parkeernorm voor de gemeente Hoorn terwijl de plannen daar wel om vragen. Op dit moment staan daarom de woningbouw ontwikkelingen in het centrum stil.
- 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.
- Er zijn meer parkeerrechten (parkeervergunningen en bezoekerskaarten) uitgegeven dan dat er capaciteit beschikbaar is. Dit lijkt uiteindelijk (voor zover dit nu al niet zo is) tot een onaanvaardbare hoge parkeerdruk.



Deel 2: Inventarisatie en evaluatierapport fiets parkeren Hoorn



Datum: 3 september 2017
Auteur: P. Mosterd (U-Stal)
H. van der Steenhoven
(Hugo Cycling)
Versie: 1.0



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	19
2. Evaluatie huidige Fietsparkeerbeleid	20
2.1. Fietsparkeerbeleid	20
3. Toekomstige ontwikkelingen in Hoorn	21
3.1. Poort van Hoorn.....	21
3.2. Binnenstad in Beweging Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn (2016)	21
3.2.1. Ruimtelijke kwaliteit.....	22
3.2.2. De gemengde binnenstad.....	22
3.2.3. Samenhangende gebiedsidentiteit.....	22
3.2.4. Bereikbaarheid op maat.....	23
4. Constateringen.....	24



1. Inleiding

Om een goed gefundeerde fietsparkeervisie te ontwikkelen dient de gemeente Hoorn een goed inzicht te hebben in de totstandkoming van het huidige fietsparkeerbeleid en alle fietsparkeerinformatie die beschikbaar is. Immers Hoorn is een fietsstad. Hoorn behoort tot de kopgroep van gemeenten in Nederland met een hoog fietsgebruik, 30% van alle verplaatsingen gaat per fiets, tot 7,5 km gaat zelfs 44% met de fiets (bron: CROW-Fietsberaad).

Om dit inzicht te verkrijgen heeft de gemeente Arrivéé gevraagd een inventarisatie van de bestaande documenten en een evaluatie van het huidige fietsparkeerbeleid op te stellen. Arrivéé heeft -stal gevraagd om de inventarisatie uit te voeren.



2. Evaluatie huidige Fietsparkeerbeleid

2.1. Fietsparkeerbeleid

Fietsparkeerbeleid wordt in Nederland meer en meer een zichtbaar onderdeel van een integraal verkeers- en vervoersbeleid. Gezien het toenemende belang van de fiets en de vervagende scheidslijnen tussen 'gewone' fietsen, buitenmodelfietsen, E-bikes, E-bakfietsen, elektrische (stads-)distributievoertuigen en 'gewone' auto's een logische ontwikkeling. De fiets (of liever gezegd de fietser) is steeds vaker een belangrijke factor. Niet alleen economisch, maar dikwijls ook vanuit het oogpunt van milieu en/of gezondheid. Onderdeel van deze ontwikkeling is een eigen gemeentelijk fietsparkeerbeleid. Sinds 2012 is de verplichte fietsberging bij de woning weer terug in het Bouwbesluit. De fietsparkeernormen voor utilitaire gebouwen zijn net als die voor het auto-parkeren een zaak voor bestemmingsplannen.

De uitvoering van het fietsparkeerbeleid omvat taken als beheersing van het aantal fietsparkeerplaatsen, de regulering, het beheer en de handhaving van fietsen in de openbare ruimte. Belangrijke instrumenten die gemeenten hierbij kunnen inzetten, zijn het bestemmingsplan, de A.P.V. en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

De gemeente Hoorn heeft geen specifiek vastgesteld fietsparkeerbeleid, een fietsparkeerbalans of fietsparkeernormen door de raad laten vaststellen.

De fietsnota van de gemeente Hoorn dateert van 2011, dat is meer dan 6 jaar geleden. Fietsparkeren is onderdeel van die nota. De behoefte aan voldoende fietsparkeerplekken wordt met name genoemd in relatie tot het NS station en de Binnenstad. Voor die gebieden zijn stallingsonderzoeken en een gebiedsgerichte aanpak onderdeel van het uitvoeringsprogramma. De OV-Fiets is onderdeel van de nota. Echter recente ontwikkelingen op het gebied van (andere) deelfietssystemen, stadsdistributie en de impact daarvan op het fietsparkeren zijn geen onderdeel.

De stallingsonderzoeken (BVA 2013) geven tekorten aan voor zowel de Binnenstad als het NS station. Echter namens NS exploiteert Fietspoint Ko Ruiter een bemenste, bewaakte en betaalde fietsenstalling bij het station, waarvan de cijfers niet zijn opgenomen in het rapport. De totale stallingcapaciteit en behoefte zijn dus niet in kaart gebracht voor dit gebied. Bij station Hoorn Kersenboogerd zijn er fietskluizen (met OV-Fiets uitgifte), maar is er geen bewaakte fietsenstalling.

De gemeente kan een fietsparkeernorm voor utilitaire gebouwen opnemen in bestemmingsplannen. Als men normen wil definiëren zonder alles in elk bestemmingsplan te beschrijven, dan is het raadzaam om een Nota Parkeernormen voor Auto en Fiets te maken. Dat maakt een integraal parkeernormenkader mogelijk. Bijvoorbeeld: Indien meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeernorm worden gerealiseerd kan dat (deels) uitwisselbaar zijn met de autoparkeernorm.

In de volgende paragrafen beschrijven wij de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Hoorn op het gebied van fietsparkeren in het licht van:

- A. Poort van Hoorn van mei 2017;
- B. Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn van mei 2016.



3. Toekomstige ontwikkelingen in Hoorn

3.1. Poort van Hoorn

Op 5 februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. In mei 2017 is de ontwikkelvisie met betrekking tot de Poort van Hoorn opgeleverd. In verband met maatschappelijke en economische veranderingen sinds de Structuurvisie Hoorn is het focus verschoven van een “levendig en stedelijk stationsgebied” naar een goed functionerend mobiliteitsknooppunt met een fietsenstalling met 2.000 plekken. Voor het berekenen van de capaciteit van de fietsenstalling is uitgegaan van de prognoses van ProRail. Voor 2030 wordt een noodzakelijke capaciteit van 3.744 fietsparkeerplekken (noord en zuid samen) verwacht. Daarmee bedraagt de theoretische capaciteit aan de noordzijde 2.033.

Onduidelijk is of deze theoretische capaciteit spoort met de uitkomsten van de stallingsonderzoeken (BVA 2013). Destijds zijn namelijk niet de totale stallingscapaciteit en behoefte in kaart gebracht voor het gebied. De forse toename van spoorreizigers die met de fiets naar het station komen zet nog steeds door. Inmiddels ligt landelijk het percentage al op bijna 50% waarbij de situatie per gemeente sterk kan verschillen, zeker voor gemeenten in Nederland met een hoog fietsgebruik. Deze groei zet door en kan gevolgen hebben voor de stallingen in en rondom het NS station in Hoorn. Ook het aantal mensen dat voor het na-transport een fiets pakt (bijv. de OV-fiets) neemt toe.

Ter illustratie zijn de NS 2016 cijfers in- en uitstappers op weekdays van Hoorn en Houten (ook een echte fietsgemeente met 2 NS Stations) onder elkaar gezet:

	Station	2016
43	Hoorn	13.469
62	Houten	7.369
91	Hoorn Kersenboogerd	5.111
111	Houten Castellum	4.021

Het station Houten heeft een inpandig Fietstransferium met een capaciteit van 3.100 (uit te breiden tot 4.200) en het station Houten Castellum een fietsenstalling met 1.700 plekken.

Uiteraard spelen naast deze cijfers ook de gewenste verhouding fietsen inpandig en in de openbare ruimte een rol. Maar gelet op het destijds niet opnemen in het rapport van BVA van de capaciteit en het gebruik van de NS stalling is een fietsparkeerbalans voor dit gebied aan te bevelen. Een dergelijke fietsparkeerbalans zou in combinatie met (digitale) fietsparkeertellingen kunnen worden uitgevoerd om een betrouwbaar beeld van de situatie te verkrijgen.

3.2. Binnenstad in Beweging Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn (2016)

Een integrale visie voor de binnenstad van Hoorn is opgesteld. Deze visie is tot stand gekomen na vele gesprekken met bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad. In de binnenstadvisie zijn een viertal visiepunten uitgewerkt, deze zijn:

- Ruimtelijke kwaliteit.
- De gemengde binnenstad.
- Samenhangende gebiedsidentiteiten.
- Bereikbaarheid op maat.



In de volgende sub paragrafen wordt een korte samenvatting gegeven waar de binnenstadvisie het parkeren raakt en welke uitgangspunten er worden meegegeven voor de visie op fietsparkeren.

3.2.1. 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.

Het fietsgebruik neemt toe, vooral in stedelijk gebied en van landelijk gebied naar de stedelijke centrumgemeente. Dit heeft te maken met de forse toename van de E-bike. Inmiddels is 1 op de 3 (nieuwe) fietsen die verkocht worden een E-bike. Hierdoor kunnen mensen makkelijk grotere afstanden fietsen. Dat betekent dat meer mensen uit kleinere gemeenten in West Friesland per fiets naar Hoorn komen. Een andere trend is dat (jonge) gezinnen in toenemende mate met hun bakfietsen naar binnensteden komen. Omdat deze specifieke groepen andere parkeerbehoeften hebben vraagt dit om een specifiek fietsparkeerbeleid voor die groepen.

Met betrekking tot de invulling van de ruimtelijke kwaliteit is het noodzakelijk een goed onderbouwde fietsparkeerbalans op te stellen, zeker als men de ambitie heeft de fiets meer ruimte te geven. In de fietsparkeerbalans dient vraag en aanbod in kaart te worden gebracht en kan men bepalen welke plannen op voorhand tegen welke problemen oplopen (bijvoorbeeld: (on-) beperkt fietsparkeren in de openbare ruimte of juist in (in pandige) fietsenstallingen/-rekken. Op basis daarvan kan een visie worden ontwikkeld die aansluit op de gewenste ruimtelijke kwaliteit zoals beschreven in de integrale visie voor de binnenstad.

3.2.2. De gemengde binnenstad

Met betrekking tot het wonen in en rond de binnenstad loopt men aan tegen het probleem van de beperkte aanwezige fietsparkeercapaciteit. Initiatieven voor extra woningen kunnen niet doorgaan omdat er wellicht niet kan worden voldaan aan het Bouwbesluit. Er moet invulling worden gegeven aan deze problematiek om toekomstige bouwprojecten door te kunnen laten gaan, bijvoorbeeld d.m.v. inpandige openbare/buurtstallingen of fietstrommels in de openbare ruimte. Ook in dit onderdeel wordt weer gewezen op de urgentie van een fietsparkeerbalans.

3.2.3. Samenhangende gebiedsidentiteit

Stedelijk wonen stimuleren en kleinschalige bedrijvigheid, kleine winkels, restaurants en daghoreca toestaan kan (bijvoorbeeld in combinatie met een deelfietsensysteem) resulteren in nieuwe shared spaces. Aantrekkelijke openbare ruimtes voor voetgangers en fietsers voor ontmoeting (terrassenbeleid) is een wervend economisch perspectief voor een binnenstad en haar winkelgebied. Het fietsparkeerbeleid kan dat ondersteunen in de vorm van servicefietsenstalling(-en) op strategische binnenstadlocaties, die tevens dienstdoen als informatiepunt, openbaar toilet, buggyverhuur, fietsreparatiepunt, uitgifte deelfietsen, pakket afhaalpunt et cetera.



3.2.4. Bereikbaarheid op maat

In de integrale visie voor de binnenstad kiest Hoorn voor bereikbaarheid op maat. Auto-parkeren is faciliterend en geen doel op zich. De keuze is gemaakt om het centrum nog autoluwer te maken. Dus wordt de rol van de fietser en voetganger dominant, hetgeen de genoemde servicefietsenstallingen op strategische binnenstadlocaties kunnen faciliteren. De bemensing van dergelijke locaties zou in samenwerking met lokale sociale onderneming vorm gegeven kunnen worden.



4. Constateringen

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. Na het aanleveren van alle stukken door de gemeente viel ons op dat er onder de visies niet veel vastligt met betrekking tot de onderbouwing van de fietsparkeer opgaven.

Constateringen:

- Visies op ontwikkeling van stad zijn vastgesteld. Vervolg met betrekking tot fiets-parkeren moet nog ontwikkeld worden.
- Er is geen specifieke nota Parkeernorm voor de Fiets voor de gemeente Hoorn terwijl de plannen daar wel om vragen.
- De fietsparkeercapaciteit voor de Poort van Hoorn lijkt voor een belangrijk deel bepaalt door ProRail, waarbij het de vraag is of voldoende rekening is gehouden met alle factoren. Onduidelijk is of de theoretische fietsparkeercapaciteit spoort met de uitkomsten van de stallingsonderzoeken (BVA 2013), groeicijfers en de ambities van Hoorn.
- Er is geen fietsparkeer balans en er worden geen structurele metingen uitgevoerd inzake fiets-parkeren. Hierdoor ontbreekt het inzicht in de ontwikkeling van de fietsparkeer vraag in de diverse gebieden tijdens de seizoenen over de afgelopen jaren.
- Andere (semi-)overheden naast ProRail (en NS), zoals provincies krijgen en nemen een belangrijker rol in het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het fietsbeleid in het bijzonder. Zo speelt het IPO een belangrijke rol in de TourdeForce een samenwerking van de drie overheidslagen, Rijk, gemeenten en provincies om het fietsgebruik tot 2020 met 10% te laten stijgen.
- In de uitvoeringsagenda nemen fiets-parkeren en de realisatie van snelle fietsroutes een belangrijk rol in, net als het pleidooi om meer geld ter beschikking te stellen bij het Rijk (www.tourdeforce2020.nl). De provincie Noord Holland heeft onlangs een studie laten doen naar fietsknelpunten en heeft aangekondigd geld beschikbaar te stellen om deze knelpunten op te lossen. De verwachting is dat er de komende jaren meer ondersteuning gaat komen voor gemeenten om fiets(parkeer)beleid te realiseren.
- Het rijk (ministerie van I&M) geeft fietsen een steeds hogere prioriteit, waar in het verleden een halve ambtelijk medewerker beschikbaar was voor fietsbeleid functioneert inmiddels een netwerk van 20 ambtenaren die zich bezig houden met uiteenlopende fietsonderwerpen. Op dinsdag 26 september 2017 zal dit netwerk zich presenteren.



Deel 3: Managementrapportage Q2 2017



Opbrengsten kortparkeren

Straatparkeren	2017	% t.o.v. 2016	% t.o.v. begroot
M1	€ 228.564	1% ▲	6%
M2	€ 216.120 ▼	-6%	1%
M3	€ 248.597 ▲	5%	10%
M4	€ 216.126 ▼	-9%	-7%
M5	€ 218.156	0% ▼	-3%
M6	€ 231.411 ▼	-3%	-3%
Q1 t/m Q2	€ 1.358.974 ▼	-2%	1%

Achteraf betaald	2017	% t.o.v. 2016	% t.o.v. begroot
M1	€ 18.424 ▼	-5%	2%
M2	€ 17.463	1% ▲	9%
M3	€ 19.397 ▲	3%	-3%
M4	€ 15.013 ▼	-23%	-17%
M5	€ 19.446 ▲	11%	8%
M6	€ 19.532 ▼	-7%	-2%
Q1 t/m Q2	€ 109.276 ▼	-4%	-1%

Straat en achteraf betaald Q1 t/m Q2	€ 1.468.250 ▼	-2%	0%
--------------------------------------	---------------	-----	----

▼ = % verandering < 0%

▲ = % verandering > 2,5%

Aantal transacties en parkeeruren

Straatparkeren	Aantal transacties		Parkeeruren	
	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
A: Kort	107.042 ▼	-6%	97.498 ▼	-9%
B: Kort Havengebied	7.413 ▼	-2%	10.491 ▼	-1%
C: Middellang	86.028 ▼	-4%	131.190 ▼	-4%
Lang Pelm. / Transf.	76.273 ▲	3%	403.776 ▲	8%
Lang RAC / Viss.	5.880 ▼	-2%	18.789 ▼	-4%
Lang Westfries	1.259 ▼	-26%	6.938 ▼	-24%

Achteraf betaald	Aantal transacties		Parkeeruren	
	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
Jeudje	33.662 ▼	-7%	84.487	1%
Parkschouwburg	12.765 ▼	-3%	21.655 ▼	-2%

▼ = % verandering < 0%

▲ = % verandering > 2,5%

Gebruikte betaalmiddelen 2017 Q2

Straatparkeren	Munt	Pin	Mobiel
	0%	60%	40%
Garage parkeren	Munt & biljet	Pin & cc	Voorverkoop
	27%	73%	0%

Vergunningen

	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
Aantal bewonersvergunningen	2.893	-
Aantal vergunningen overig	1.338	-

▼ = % verandering < 0%

▲ = % verandering > 2,5%

Handhaving

	2017 Q2	% t.o.v. 2016 Q2
Aantal naheffingen	2.312 ▼	-7%
Aantal mulder	483 ▲	18%

▼ = % verandering < 0%

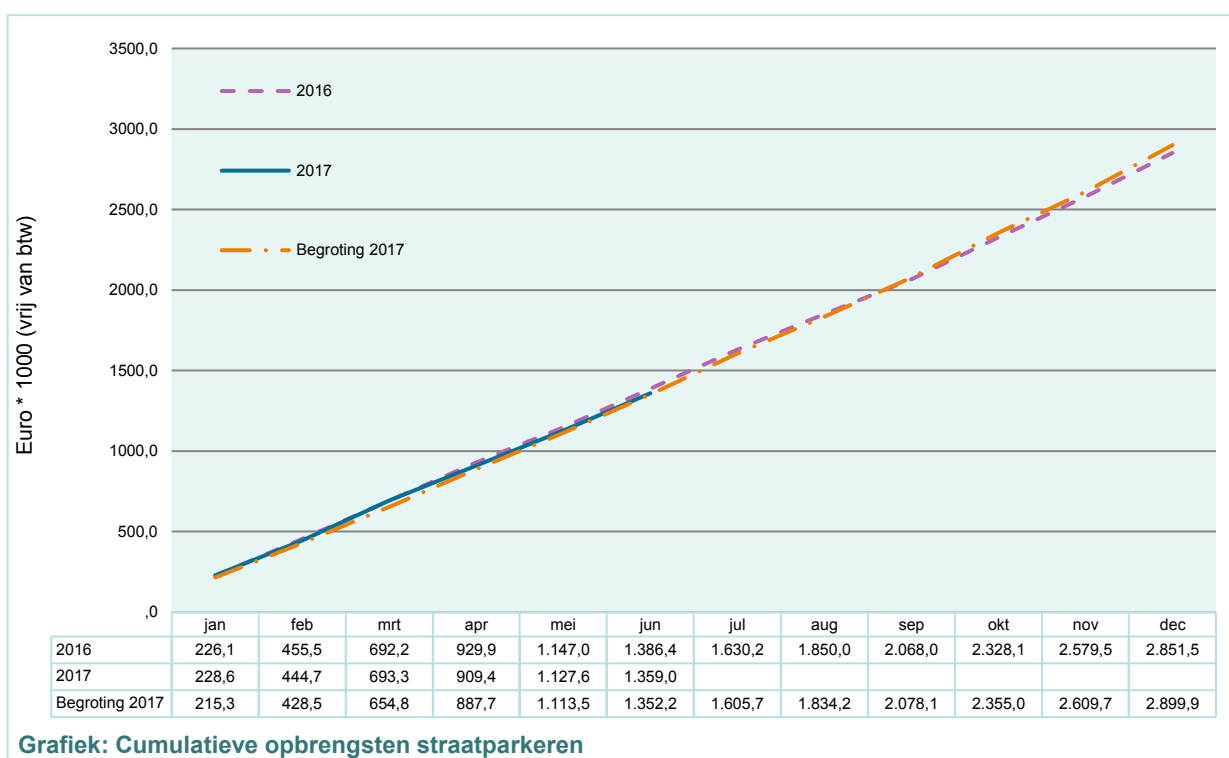
▲ = % verandering > 2,5%

Parkeerareaal stand eind Q2 2017

Straatparkeren	Aantal betaalde parkeerplaatsen	2.687
	Aantal gehandicapten parkeerplaatsen algemeen	56
	Aantal automaten	40
Garage parkeren	Aantal parkeerplaatsen achteraf betaald parkeren	340

Opbrengsten straatparkeren (€*1000)

Maand	Per maand			Cumulatief			
	2016	2017	Vershil	2016	2017	Begroting 2017	Vershil t.o.v. begroting
jan	226,1	228,6	2,4	226,1	228,6	215,3	13,3
feb	229,4	216,1	-13,2	455,5	444,7	428,5	16,1
mrt	236,8	248,6	11,8	692,2	693,3	654,8	38,5
apr	237,7	216,1	-21,6	929,9	909,4	887,7	21,7
mei	217,1	218,2	1,1	1.147,0	1.127,6	1.113,5	14,0
jun	239,3	231,4	-7,9	1.386,4	1.359,0	1.352,2	6,8
jul	243,8	-	-	1.630,2	-	1.605,7	-
aug	219,8	-	-	1.850,0	-	1.834,2	-
sep	218,0	-	-	2.068,0	-	2.078,1	-
okt	260,1	-	-	2.328,1	-	2.355,0	-
nov	251,4	-	-	2.579,5	-	2.609,7	-
dec	272,0	-	-	2.851,5	-	2.899,9	-

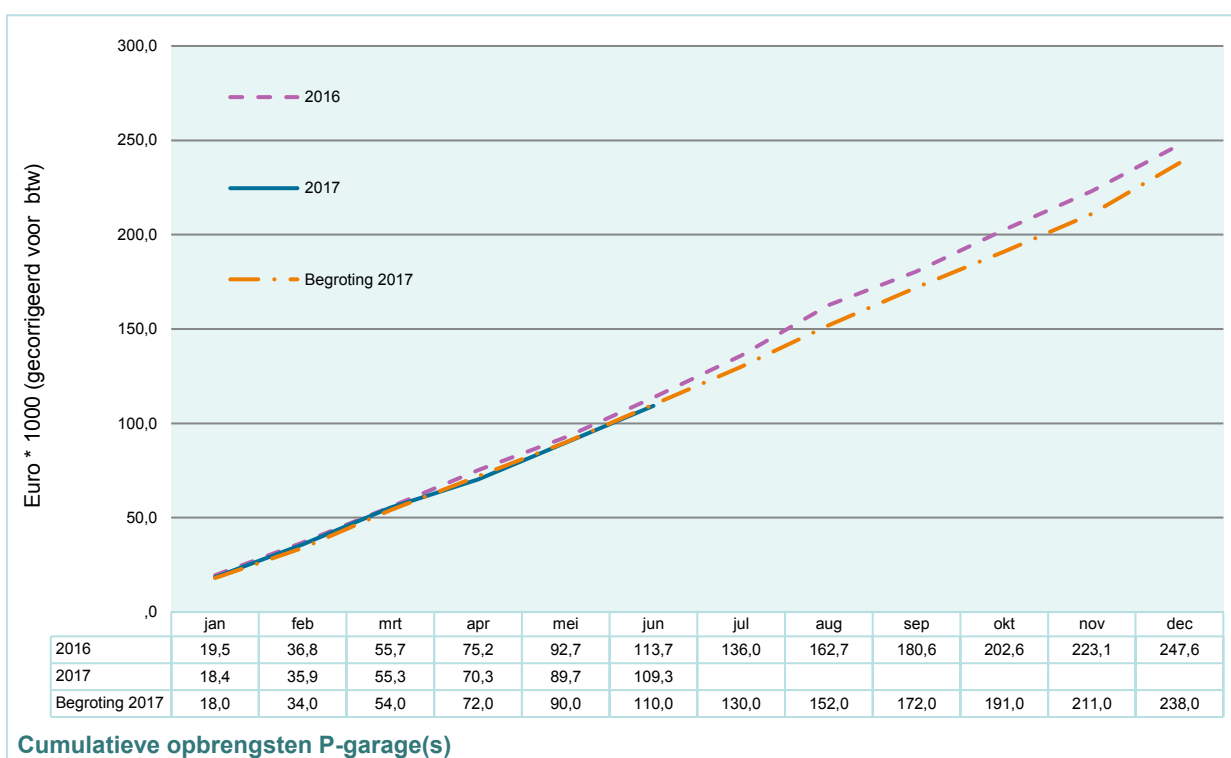


- Bron: Transactiedata SHPV (mobiel)

- Bron: Transactiedata Parkfolio (automaat)

Opbrengsten garage parkeren (€*1000)

Maand	Per maand			Cumulatief			
	2016	2017	Vershil	2016	2017	Begroting 2017	Vershil t.o.v. begroting
jan	19,5	18,4	-1,1	19,5	18,4	18,0	0,4
feb	17,3	17,5	0,2	36,8	35,9	34,0	1,9
mrt	18,9	19,4	0,5	55,7	55,3	54,0	1,3
apr	19,5	15,0	-4,5	75,2	70,3	72,0	-1,7
mei	17,5	19,4	1,9	92,7	89,7	90,0	-0,3
jun	21,0	19,5	-1,5	113,7	109,3	110,0	-0,7
jul	22,3	-	-	136,0	-	130,0	-
aug	26,7	-	-	162,7	-	152,0	-
sep	17,9	-	-	180,6	-	172,0	-
okt	22,1	-	-	202,6	-	191,0	-
nov	20,5	-	-	223,1	-	211,0	-
dec	24,5	-	-	247,6	-	238,0	-



- Inkomsten gecorrigeerd voor btw
 - Bron: Transactiedata Scheidt & Bachmann

Gebruikte betaalmiddelen

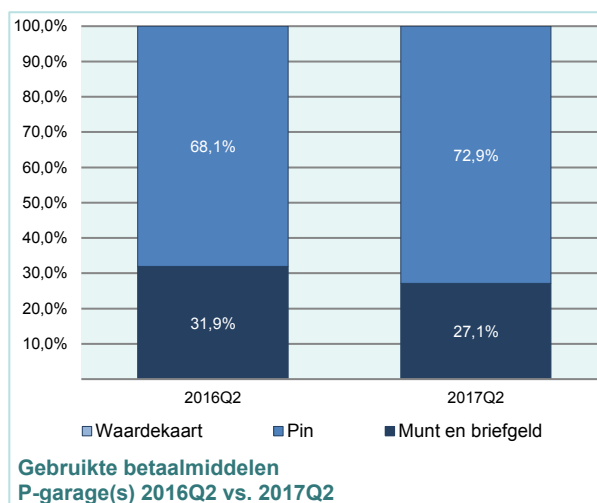
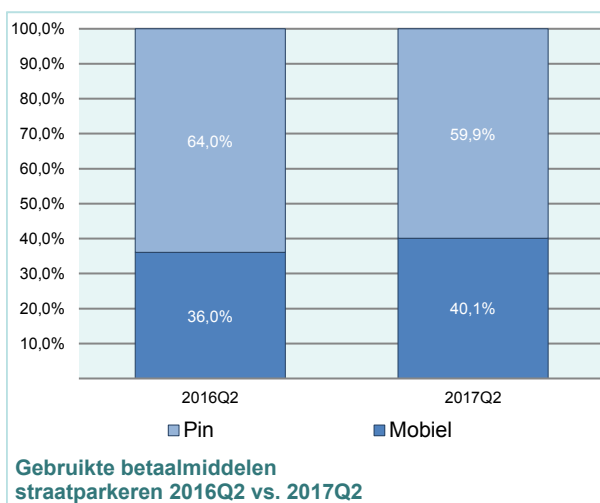
Maand	Straatparkeren	
	Mobiel	Pin
jan	41,3%	58,7%
feb	42,8%	57,2%
mrt	42,3%	57,7%
apr	39,5%	60,5%
mei	39,7%	60,3%
jun	41,0%	59,0%
jul		
aug		
sep		
okt		
nov		
dec		

Achteraf betaald parkeren		
Munt en briefgeld	Pin	Waardekaart
28,0%	72,0%	
26,5%	73,5%	
27,5%	72,5%	
27,7%	72,3%	
27,3%	72,7%	
26,5%	73,5%	

Gebruikte betaalmiddelen gemiddeld in de rapportageperiode

periode	Straatparkeren	
	Mobiel	Pin
2016Q2	36,0%	64,0%
2017Q2	40,1%	59,9%

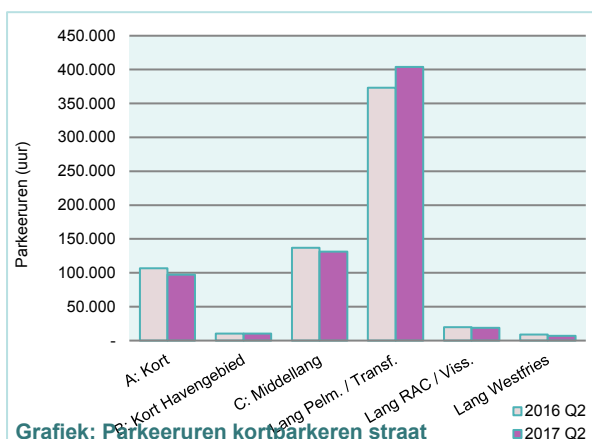
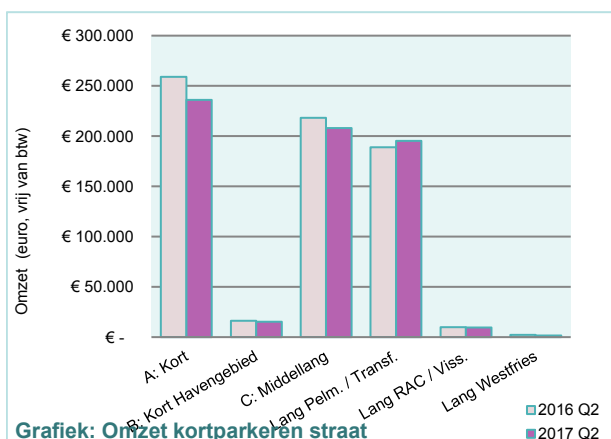
Achteraf betaald parkeren		
Munt en briefgeld	Pin	Waardekaart
31,9%	68,1%	
27,1%	72,9%	



- Opgegeven percentages zijn percentages van totale opbrengsten in Euro per periode zie tabblad "Opbrengsten"

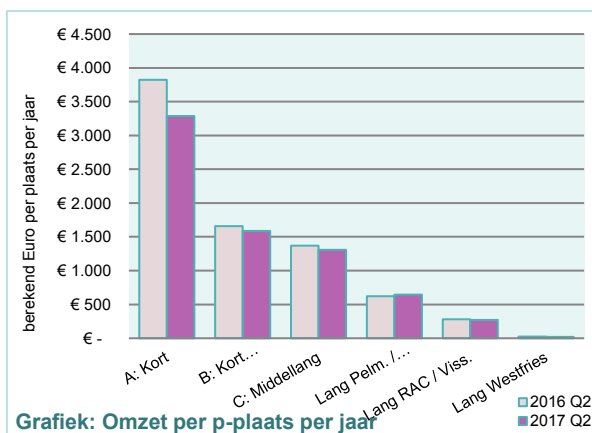
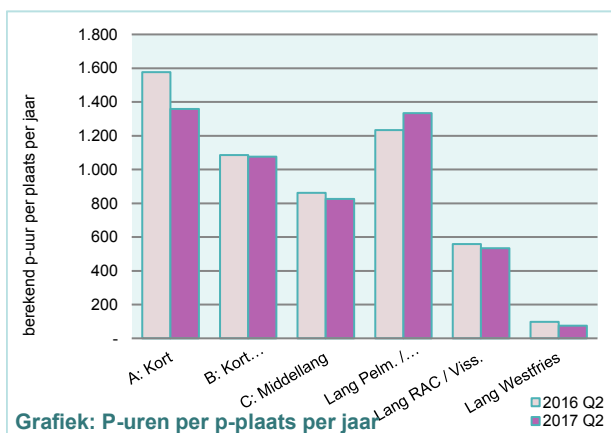
Overzicht straatparkeren

Tariefzone	Omzet		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, vrij van btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
A: Kort	€ 258.878	€ 235.971	106.811	97.498	113.282	107.042	0,94	0,91
B: Kort Havengebied	€ 16.149	€ 15.467	10.585	10.491	7.596	7.413	1,39	1,42
C: Middellang	€ 218.072	€ 207.925	137.036	131.190	89.828	86.028	1,53	1,52
Lang Pelm. / Transf.	€ 188.835	€ 195.200	373.169	403.776	73.942	76.273	5,05	5,29
Lang RAC / Viss.	€ 9.943	€ 9.475	19.662	18.789	6.019	5.880	3,27	3,20
Lang Westfries	€ 2.244	€ 1.655	9.090	6.938	1.709	1.259	5,32	5,51
Totaal	€ 694.121	€ 665.693	656.352	668.683	292.376	283.895	2,24	2,36



Parkeeruren omgerekend per p-plaats per jaar (in uur)

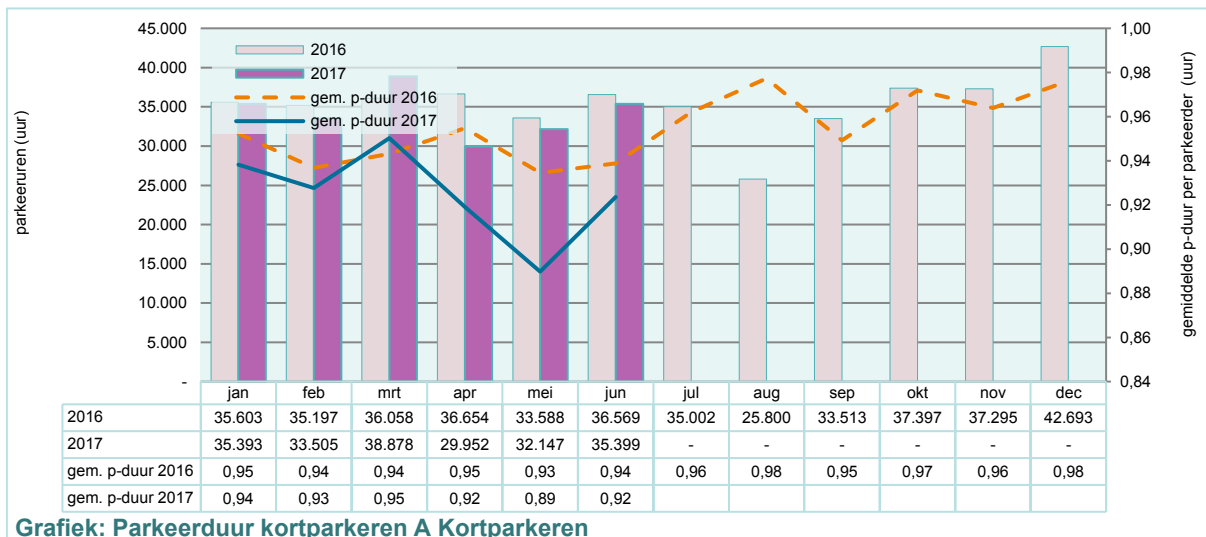
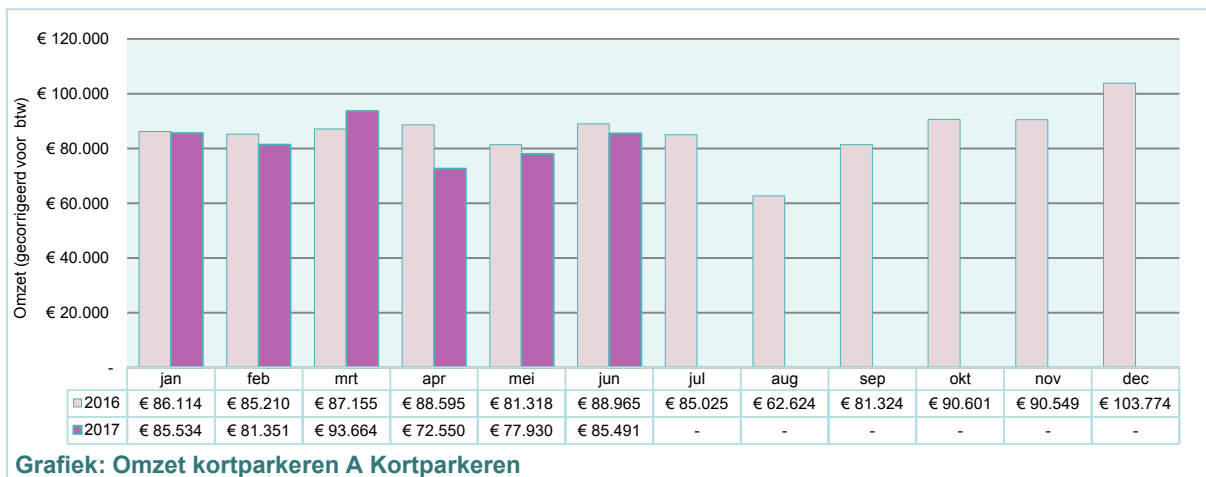
Tariefzone	Capaciteit		Parkeeruren (uur)		P-uren per p-plaats per jaar (berekend naar aantal uur per jaar)		Omzet per p-plaats per jaar (berekend naar € per jaar)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
A: Kort	271	287	106.811	97.498	1.577	1.359	€ 3.821	€ 3.289
B: Kort Havengebied	39	39	10.585	10.491	1.086	1.076	€ 1.656	€ 1.586
C: Middellang	636	636	137.036	131.190	862	825	€ 1.372	€ 1.308
Lang Pelm. / Transf.	1.211	1.211	373.169	403.776	1.233	1.334	€ 624	€ 645
Lang RAC / Viss.	141	141	19.662	18.789	558	533	€ 282	€ 269
Lang Westfries	373	373	9.090	6.938	97	74	€ 24	€ 18



- Capaciteit is totaal van type(s): fiscaal.
- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

A: Kortparkeren

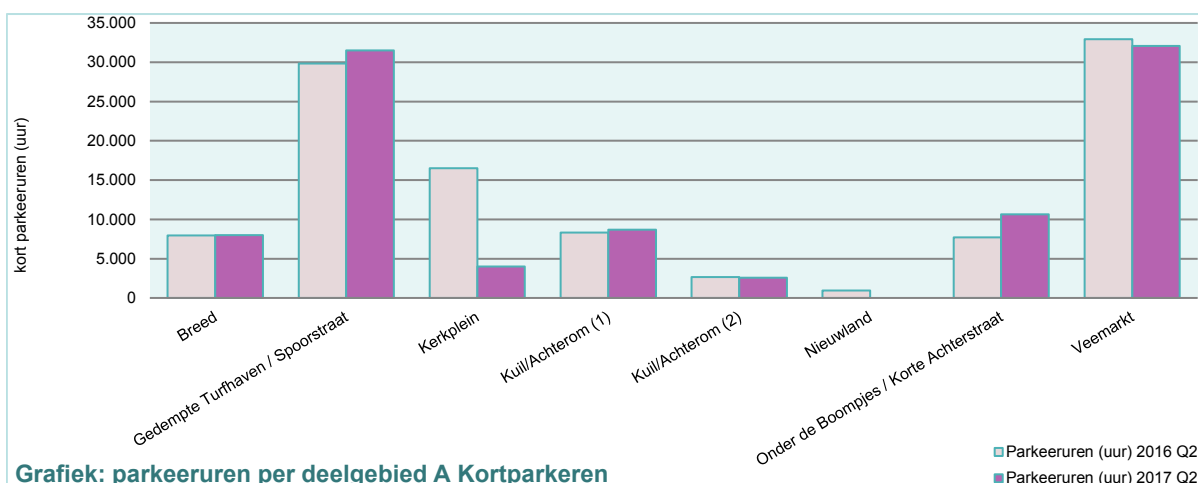
Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 86.114	€ 85.534	35.603	35.393	37.387	37.724	0,95	0,94
feb	€ 85.210	€ 81.351	35.197	33.505	37.571	36.119	0,94	0,93
mrt	€ 87.155	€ 93.664	36.058	38.878	38.230	40.912	0,94	0,95
apr	€ 88.595	€ 72.550	36.654	29.952	38.392	32.587	0,95	0,92
mei	€ 81.318	€ 77.930	33.588	32.147	35.940	36.128	0,93	0,89
jun	€ 88.965	€ 85.491	36.569	35.399	38.950	38.327	0,94	0,92
jul	€ 85.025	-	35.002	-	36.381	-	0,96	-
aug	€ 62.624	-	25.800	-	26.399	-	0,98	-
sep	€ 81.324	-	33.513	-	35.305	-	0,95	-
okt	€ 90.601	-	37.397	-	38.479	-	0,97	-
nov	€ 90.549	-	37.295	-	38.693	-	0,96	-
dec	€ 103.774	-	42.693	-	43.735	-	0,98	-
totaal t/m Q2	€ 517.357	€ 496.520	213.669	205.274	226.470	221.797	0,94	0,93



- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

Kortparkeren per deelgebied A Kortparkeren

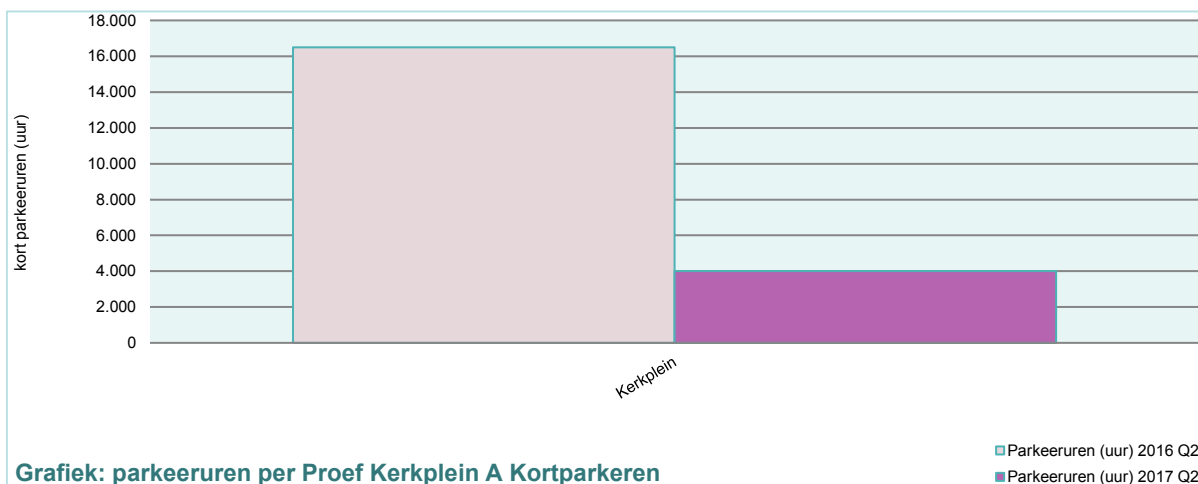
deelgebied	Omzet		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Breed	€ 19.200	€ 19.300	7.963	7.997	8.604	8.457	0,93	0,95
Gedempte Turfhave	€ 73.173	€ 76.836	29.824	31.506	32.841	33.524	0,91	0,94
Kerkplein	€ 39.276	€ 9.537	16.494	4.004	15.976	6.857	1,03	0,58
Kuil/Achterom (1)	€ 20.118	€ 20.814	8.305	8.707	8.512	8.699	0,98	1,00
Kuil/Achterom (2)	€ 6.092	€ 5.996	2.652	2.563	2.213	2.209	1,20	1,16
Nieuwland	€ 2.320	-	949	0	1.039	0	0,91	-
Onder de Boompjes	€ 18.409	€ 25.200	7.697	10.636	7.828	10.647	0,98	1,00
Veemarkt	€ 80.289	€ 78.288	32.925	32.085	36.269	36.649	0,91	0,88
Totaal	€ 258.878	€ 235.971	106.811	97.498	113.282	107.042	0,94	0,91



Grafiek: parkeeruren per deelgebied A Kortparkeren

Kortparkeren per Proef Kerkplein A Kortparkeren

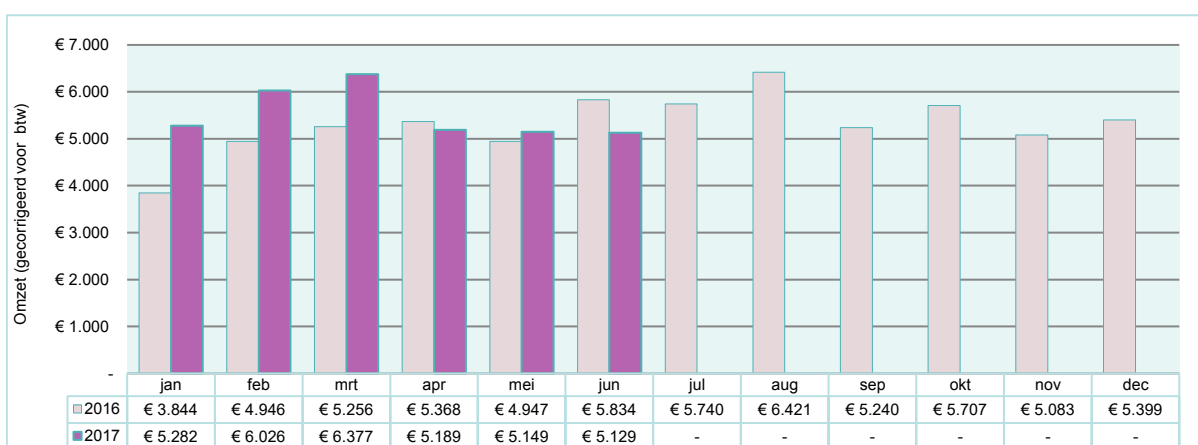
Proef Kerkplein	Omzet		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Kerkplein	€ 39.276	€ 9.537	16.494	4.004	15.976	6.857	1,03	0,58
Totaal	€ 39.276	€ 9.537	16.494	4.004	15.976	6.857	1,03	0,58



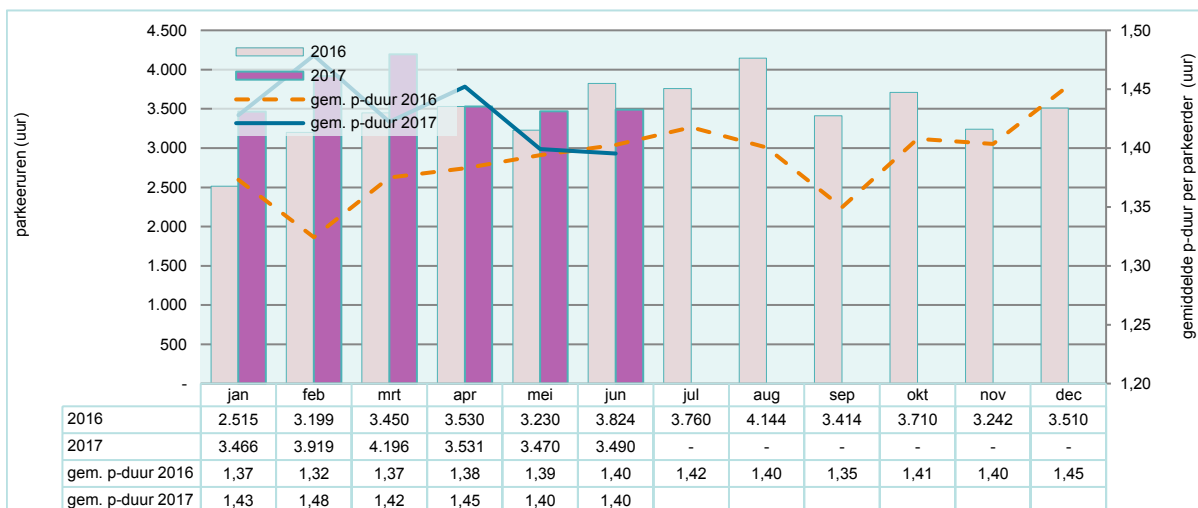
Grafiek: parkeeruren per Proef Kerkplein A Kortparkeren

Kortparkeren B Kortparkeren Havengebied

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 3.844	€ 5.282	2.515	3.466	1.832	2.427	1,37	1,43
feb	€ 4.946	€ 6.026	3.199	3.919	2.416	2.650	1,32	1,48
mrt	€ 5.256	€ 6.377	3.450	4.196	2.509	2.950	1,37	1,42
apr	€ 5.368	€ 5.189	3.530	3.531	2.553	2.432	1,38	1,45
mei	€ 4.947	€ 5.149	3.230	3.470	2.317	2.480	1,39	1,40
jun	€ 5.834	€ 5.129	3.824	3.490	2.726	2.501	1,40	1,40
jul	€ 5.740	-	3.760	-	2.652	-	1,42	-
aug	€ 6.421	-	4.144	-	2.959	-	1,40	-
sep	€ 5.240	-	3.414	-	2.529	-	1,35	-
okt	€ 5.707	-	3.710	-	2.635	-	1,41	-
nov	€ 5.083	-	3.242	-	2.310	-	1,40	-
dec	€ 5.399	-	3.510	-	2.416	-	1,45	-
totaal t/m Q2	€ 30.194	€ 33.152	19.749	22.071	14.353	15.440	1,38	1,43



Grafiek: Omzet kortparkeren B Kortparkeren Havengebied

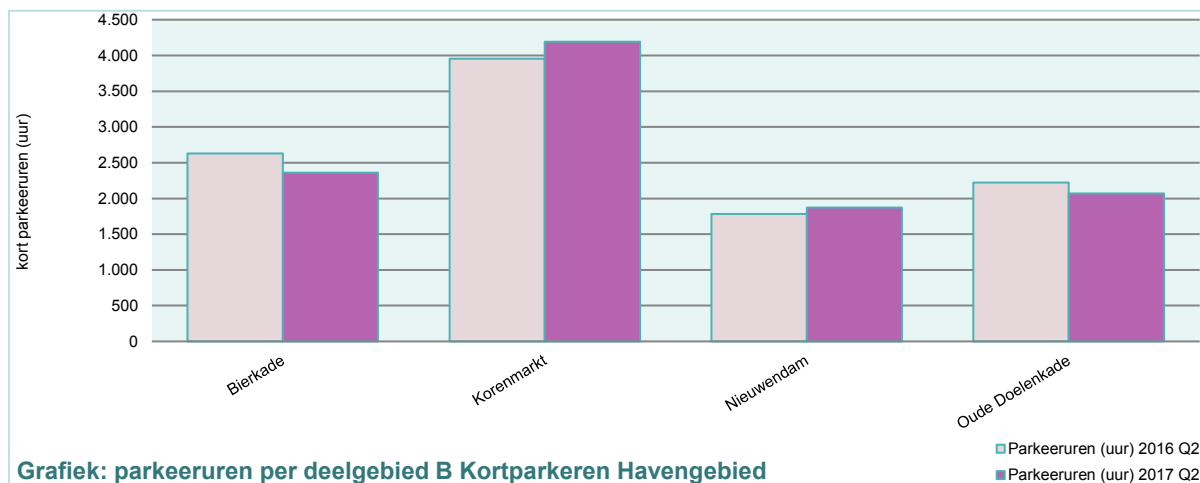


Grafiek: Parkeerduur kortparkeren B Kortparkeren Havengebied

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

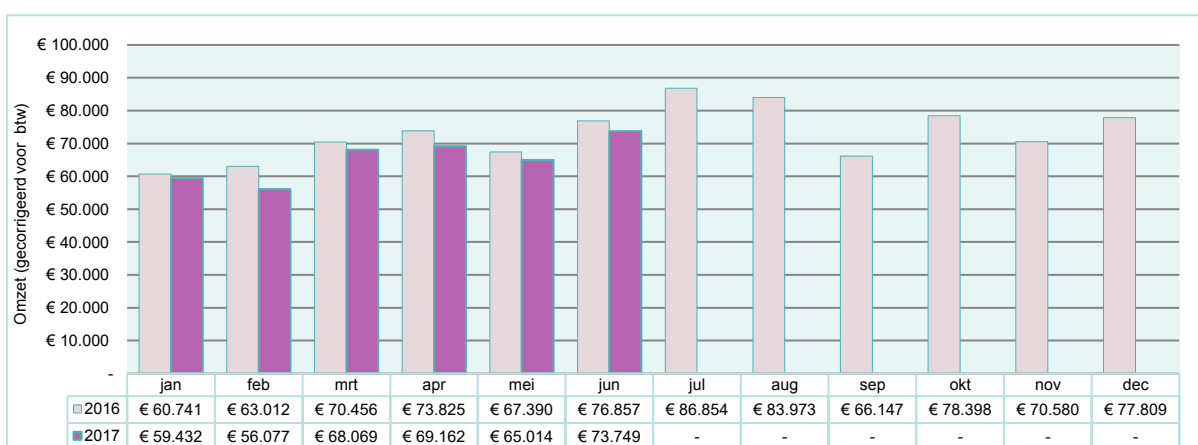
Kortparkeren per deelgebied B Kortparkeren Havengebied

deelgebied	Omzet		Parkeeruren (uur)		Transacties (aantal)		Gemiddelde parkeerduur (uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Bierkade	€ 4.098	€ 3.589	2.628	2.360	1.888	1.722	1,39	1,37
Korenmarkt	€ 5.964	€ 6.246	3.953	4.190	2.904	3.026	1,36	1,38
Nieuwendam	€ 2.692	€ 2.456	1.781	1.871	1.234	1.193	1,44	1,57
Oude Doelenkade	€ 3.395	€ 3.175	2.223	2.070	1.570	1.472	1,42	1,41
Totaal	€ 16.149	€ 15.467	10.585	10.491	7.596	7.413	1,39	1,42

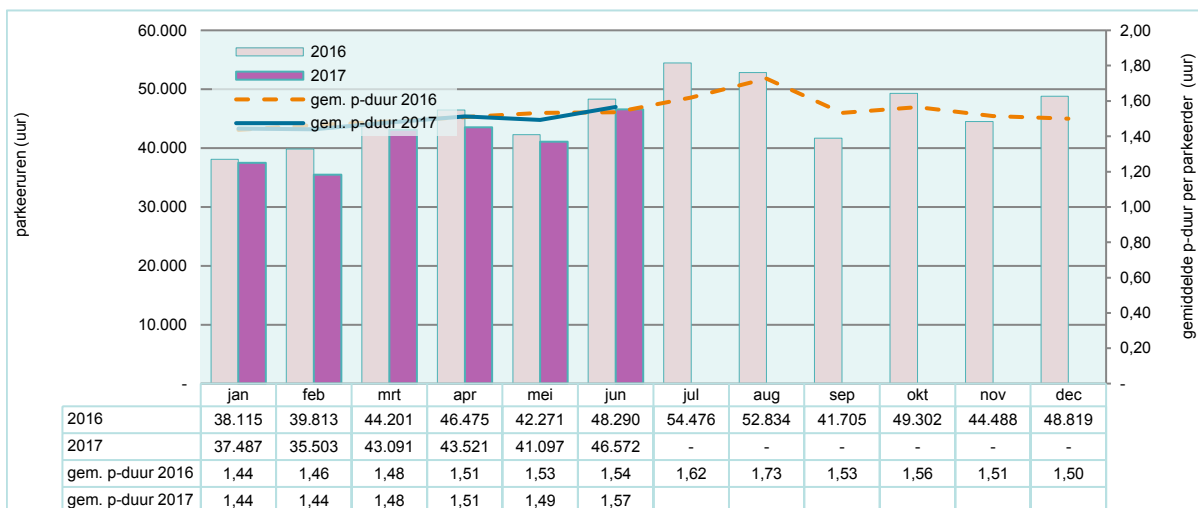


Kortparkeren C Middellangparkeren

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	€ 60.741	€ 59.432	38.115	37.487	26.539	25.969	1,44	1,44
feb	€ 63.012	€ 56.077	39.813	35.503	27.202	24.660	1,46	1,44
mrt	€ 70.456	€ 68.069	44.201	43.091	29.807	29.137	1,48	1,48
apr	€ 73.825	€ 69.162	46.475	43.521	30.790	28.760	1,51	1,51
mei	€ 67.390	€ 65.014	42.271	41.097	27.588	27.531	1,53	1,49
jun	€ 76.857	€ 73.749	48.290	46.572	31.450	29.737	1,54	1,57
jul	€ 86.854	-	54.476	-	33.623	-	1,62	-
aug	€ 83.973	-	52.834	-	30.595	-	1,73	-
sep	€ 66.147	-	41.705	-	27.202	-	1,53	-
okt	€ 78.398	-	49.302	-	31.505	-	1,56	-
nov	€ 70.580	-	44.488	-	29.380	-	1,51	-
dec	€ 77.809	-	48.819	-	32.553	-	1,50	-
totaal t/m Q2	€ 412.282	€ 391.503	259.165	247.271	173.376	165.794	1,49	1,49



Grafiek: Omzet kortparkeren C Middellangparkeren

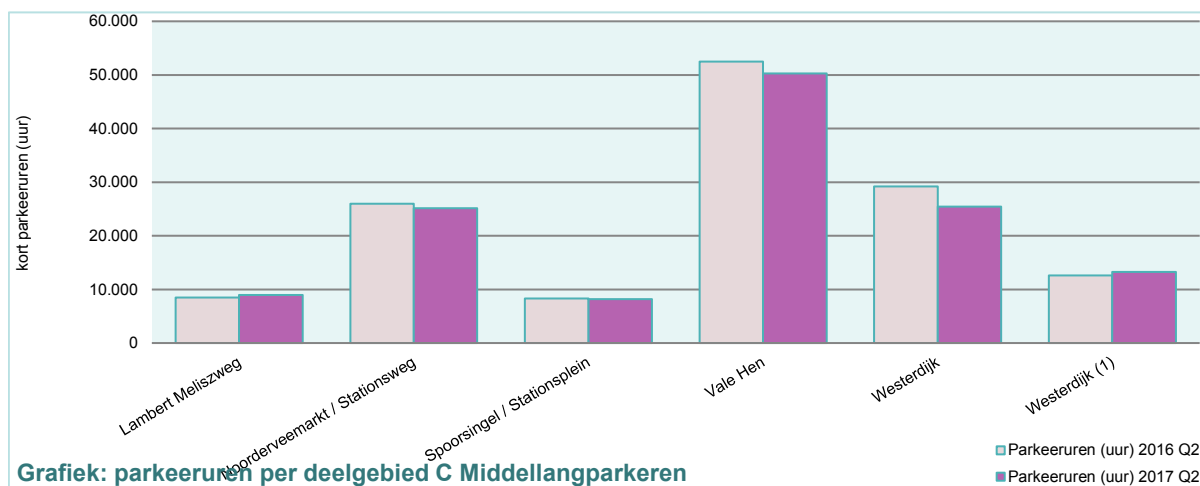


Grafiek: Parkeerduur kortparkeren C Middellangparkeren

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

Kortparkeren per deelgebied C Middellangparkeren

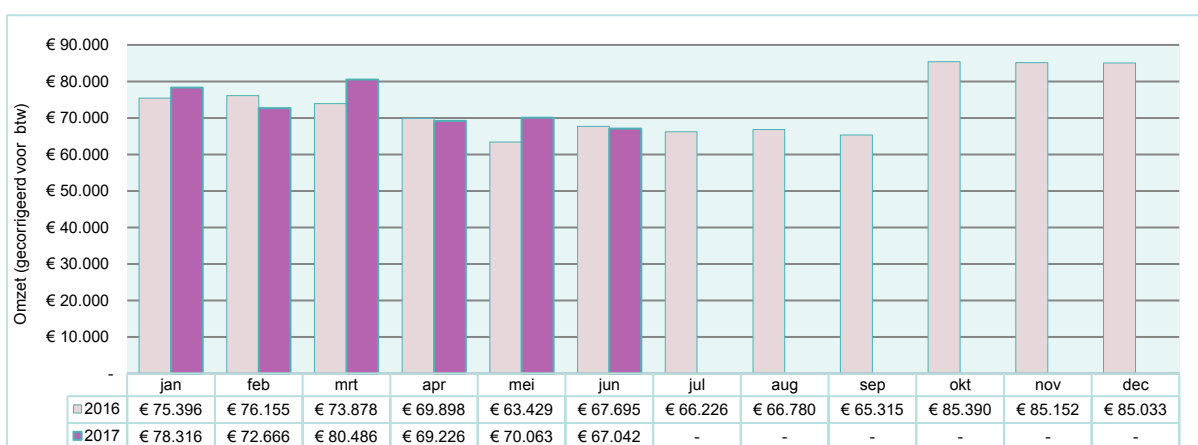
deelgebied	Omzet		Parkeeruren (uur)		Transacties (aantal)		Gemiddelde parkeerduur (uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Lambert Melisweg	€ 13.521	€ 14.171	8.469	8.963	4.561	4.788	1,86	1,87
Noorderveemarkt / Stationsweg	€ 41.500	€ 40.030	25.979	25.129	18.395	17.781	1,41	1,41
Spoorsingel / Stationsplein	€ 13.125	€ 13.043	8.311	8.160	6.287	6.314	1,32	1,29
Vale Hen	€ 83.805	€ 79.692	52.474	50.264	35.653	34.020	1,47	1,48
Westerdijk	€ 46.486	€ 40.480	29.191	25.418	18.250	16.065	1,60	1,58
Westerdijk (1)	€ 19.635	€ 20.509	12.611	13.255	6.682	7.060	1,89	1,88
Totaal	€ 218.072	€ 207.925	137.036	131.190	89.828	86.028	1,53	1,52



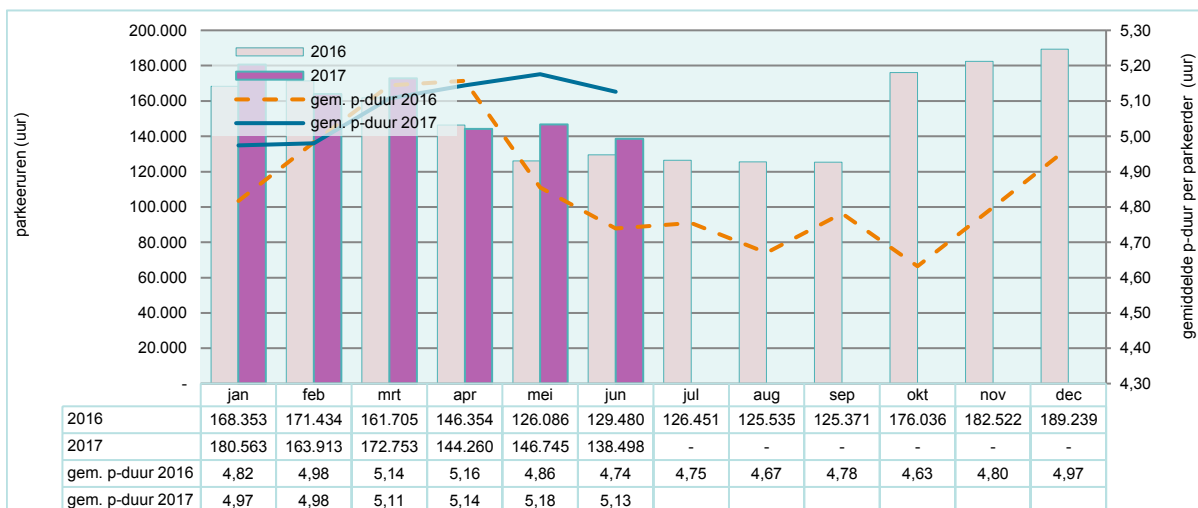
Grafiek: parkeeruren per deelgebied C Middellangparkeren

Transacties Langparkeren

Maand	Omzet transacties		Parkeeruren		Transacties		Gemiddelde parkeerduur	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
			(uur)		(aantal)		(uur)	
jan	€ 75.396	€ 78.316	168.353	180.563	34.950	36.299	4,82	4,97
feb	€ 76.155	€ 72.666	171.434	163.913	34.403	32.912	4,98	4,98
mrt	€ 73.878	€ 80.486	161.705	172.753	31.433	33.828	5,14	5,11
apr	€ 69.898	€ 69.226	146.354	144.260	28.379	28.043	5,16	5,14
mei	€ 63.429	€ 70.063	126.086	146.745	25.969	28.352	4,86	5,18
jun	€ 67.695	€ 67.042	129.480	138.498	27.322	27.017	4,74	5,13
jul	€ 66.226	-	126.451	-	26.594	-	4,75	-
aug	€ 66.780	-	125.535	-	26.877	-	4,67	-
sep	€ 65.315	-	125.371	-	26.218	-	4,78	-
okt	€ 85.390	-	176.036	-	38.003	-	4,63	-
nov	€ 85.152	-	182.522	-	38.032	-	4,80	-
dec	€ 85.033	-	189.239	-	38.092	-	4,97	-
totaal t/m Q2	€ 426.451	€ 437.799	903.412	946.732	182.456	186.451	4,95	5,08



Grafiek: Omzet transacties Langparkeren

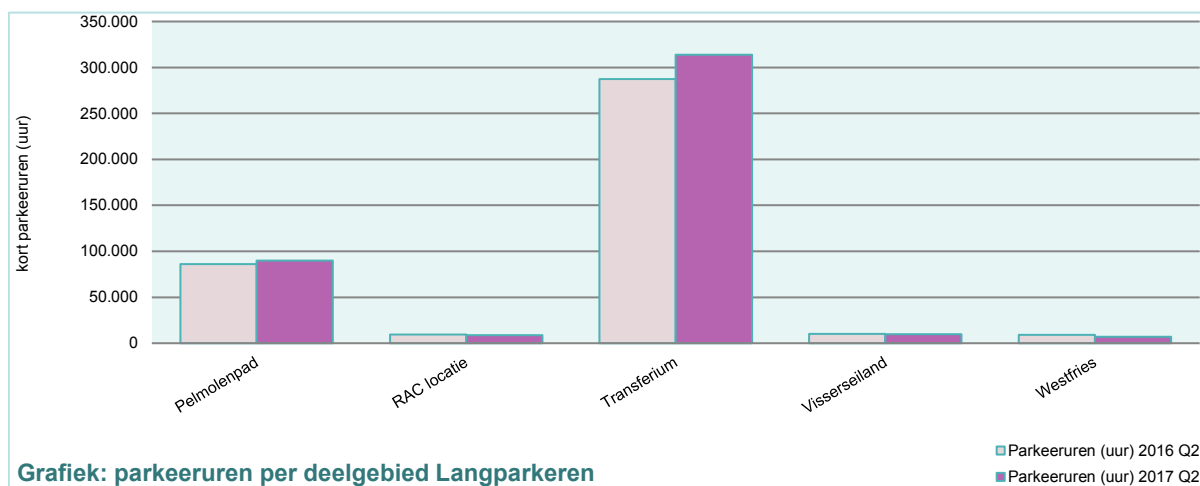


Grafiek: Parkeerduur transacties Langparkeren

- Parkeertijden langer dan 6 uur wordt gemaximaliseerd tot 6 uur.
 - Inkomsten uit alle betaalmiddelen.

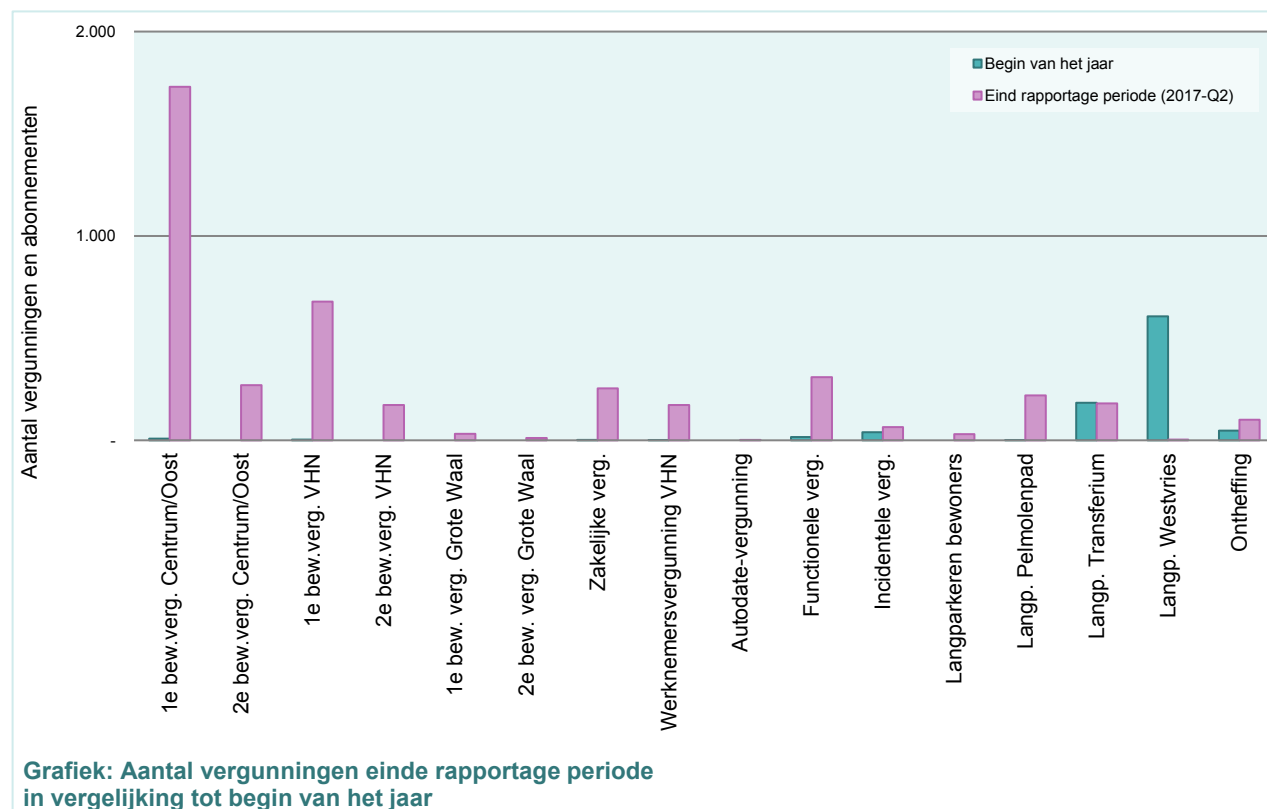
Transacties per deelgebied Langparkeren

deelgebied	Omzet		Parkeeruren (uur)		Transacties (aantal)		Gemiddelde parkeerduur (uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Pelmolenpad	€ 42.508	€ 41.790	85.944	90.022	16.771	16.506	5,12	5,45
RAC locatie	€ 4.759	€ 4.412	9.361	8.858	2.960	2.785	3,16	3,18
Transferium	€ 146.328	€ 153.410	287.225	313.754	57.171	59.767	5,02	5,25
Visserseiland	€ 5.184	€ 5.064	10.301	9.931	3.059	3.095	3,37	3,21
Westfries	€ 2.244	€ 1.655	9.090	6.938	1.709	1.259	5,32	5,51
Totaal	€ 201.022	€ 206.330	401.921	429.504	81.670	83.412	4,92	5,15



Uitstaande vergunningen

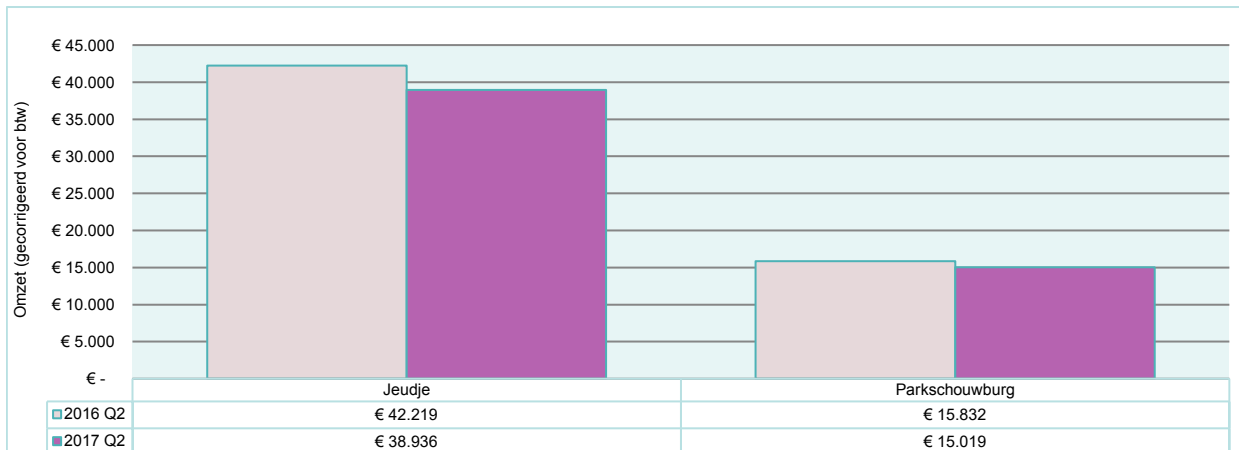
Groep	2017												2018
	1 jan	1 feb	1 mrt	1 apr	1 mei	1 jun	1 jul	1 aug	1 sep	1 okt	1 nov	1 dec	1 jan
1e bew.verg. Centrum/Oost	8	1.711	1.713	1.715	1.704	1.712	1.730	-	-	-	-	-	-
2e bew.verg. Centrum/Oost	-	285	278	275	274	271	270	-	-	-	-	-	-
1e bew.verg. VHN	3	681	680	684	676	676	678	-	-	-	-	-	-
2e bew.verg. VHN	-	172	171	174	167	169	172	-	-	-	-	-	-
1e bew. verg. Grote Waal	-	32	32	32	32	32	32	-	-	-	-	-	-
2e bew. verg. Grote Waal	-	7	10	11	11	11	11	-	-	-	-	-	-
Zakelijke verg.	2	243	243	246	249	254	254	-	-	-	-	-	-
Werknemersvergunning VHN	1	161	161	161	162	173	173	-	-	-	-	-	-
Autodate-vergunning	-	2	2	2	2	2	2	-	-	-	-	-	-
Functionele verg.	16	303	307	308	310	308	309	-	-	-	-	-	-
Incidentele verg.	39	51	53	46	48	71	65	-	-	-	-	-	-
Langparkeren bewoners	-	19	22	26	25	28	30	-	-	-	-	-	-
Langp. Pelmolendpad	1	200	205	208	209	216	220	-	-	-	-	-	-
Langp. Transferium	183	187	183	182	182	187	180	-	-	-	-	-	-
Langp. Westvries	606	606	604	4	4	4	4	-	-	-	-	-	-
Ontheffing	48	59	68	76	81	93	101	-	-	-	-	-	-



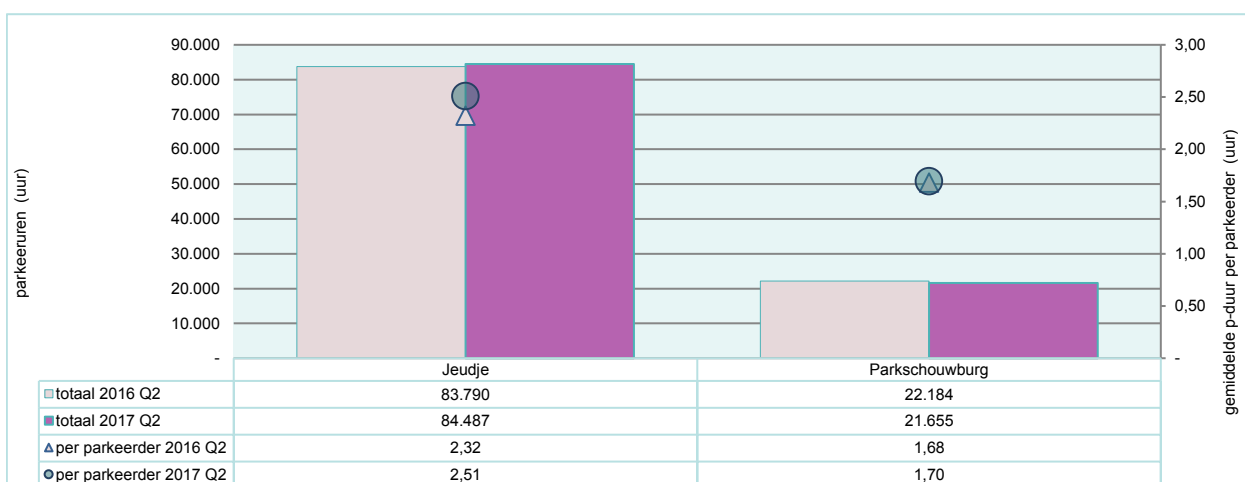
-Peildatum is de eerste dag van de maand waarin het bestand wordt aangeleverd
 -(dus van het bestand aangeleverd op 04-01-2017, wordt bepaald welke vergunningen geldig waren op 01-01-2017)
 -Alleen lopende vergunningen (LV) en vergunningen die Worden Beëindigd (WB) worden meegenomen in de rapportage

Overzicht achteraf betaald parkeren

Parkeergarage	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2
Jeudje	€ 42.219	€ 38.936	83.790	84.487	36.050	33.662	2,32	2,51
Parkschouwburg	€ 15.832	€ 15.019	22.184	21.655	13.189	12.765	1,68	1,70
Totaal	€ 58.051	€ 53.955	105.974	106.142	49.239	46.427	2,15	2,29



Grafiek: Omzet kortparkeren achteraf betaald parkeren

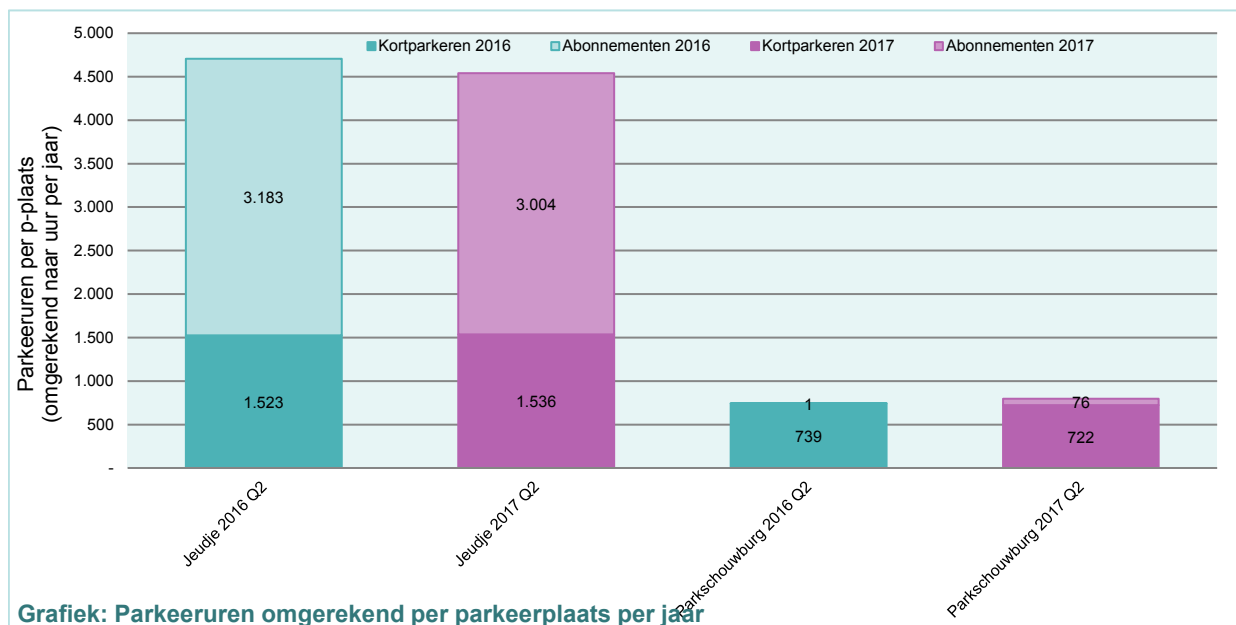


Grafiek: Parkeeruren kortparkeren, achteraf betaald parkeren

- Parkeerduur langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeerduur is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen, inclusief betaalmiddel 'overig'

Parkeeruren omgerekend per p-plaats per jaar (in uur)

Parkeergarage	Capaciteit	Parkeeruren (uur)			Parkeeruren omgerekend per p-plaats per jaar		
		kort parkeren	voor-verkoop	abonne- menten	kort parkeren	voor-verkoop	abonne- menten
Jeudje 2016 Q2	220	83.790	-	175.085	1.523	-	3.183
Jeudje 2017 Q2	220	84.487	-	165.199	1.536	-	3.004
Parkschouwborg 2016 Q2	120	22.184	-	17	739	-	1
Parkschouwborg 2017 Q2	120	21.655	-	2.281	722	-	76

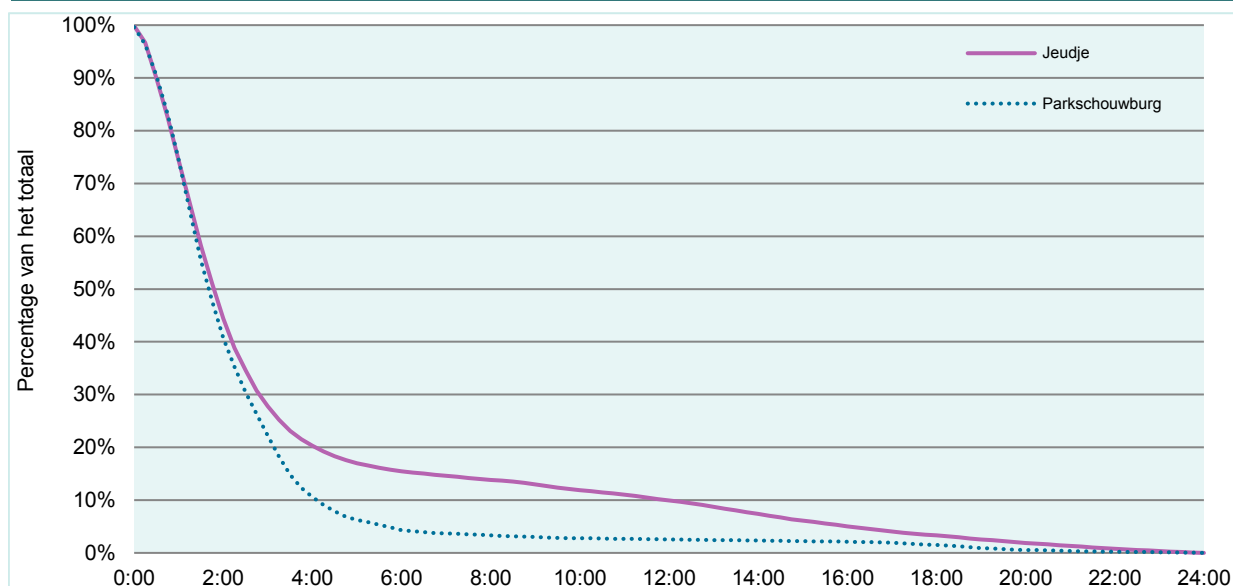


- Parkeerduur langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeerduur is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.

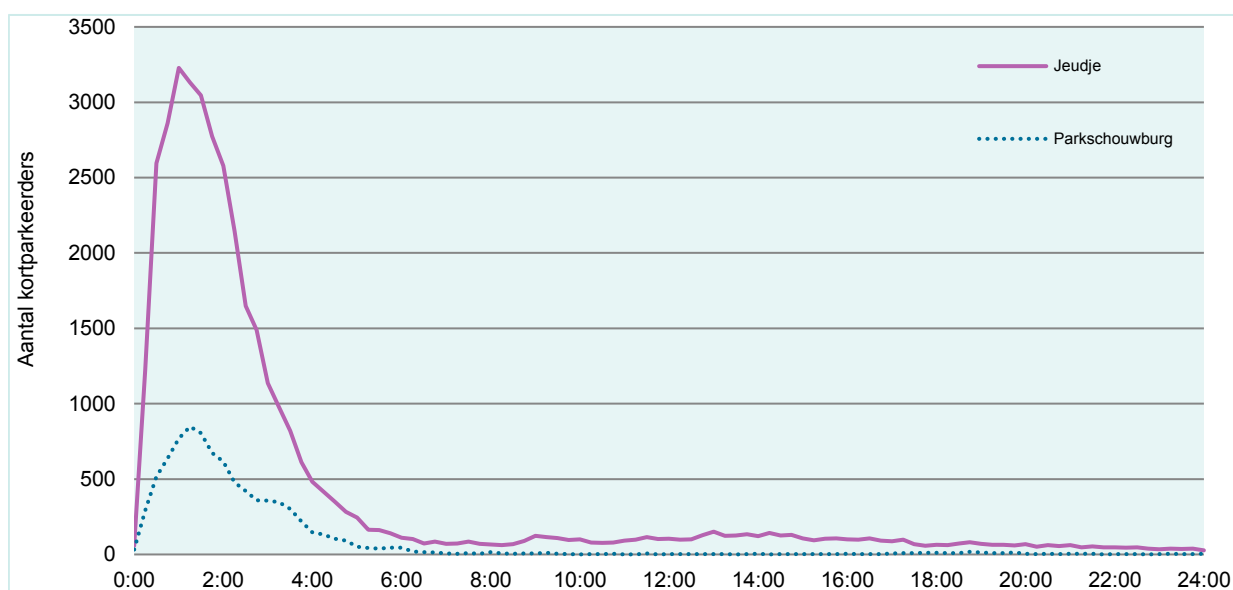
Bezetting achteraf betaald parkeren >85%

Parkeergarage	Capaciteit		Aantal uren dat de bezetting groter is dan 85%		
	2016 Q2	2017 Q2	2016 Q2	2017 Q2	%
Jeudje	220	220	25	129	▲ 416%
Parkschouwburg	120	120	2	2	▲ 0%
Totaal	340	340	27	131	▲ 385%

Parkeerduurverdeling



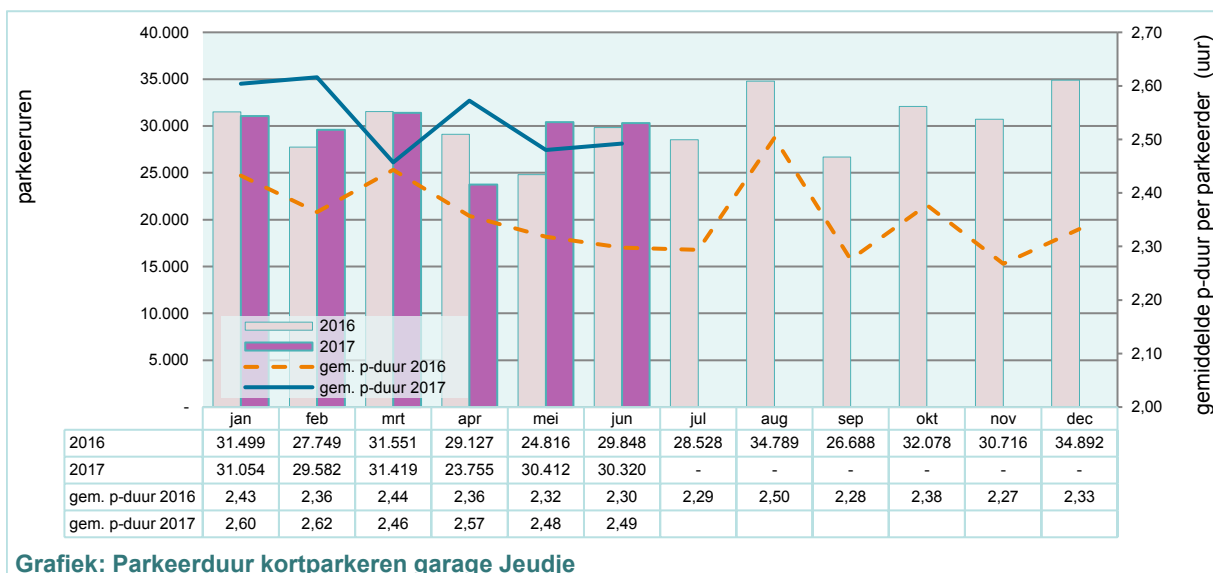
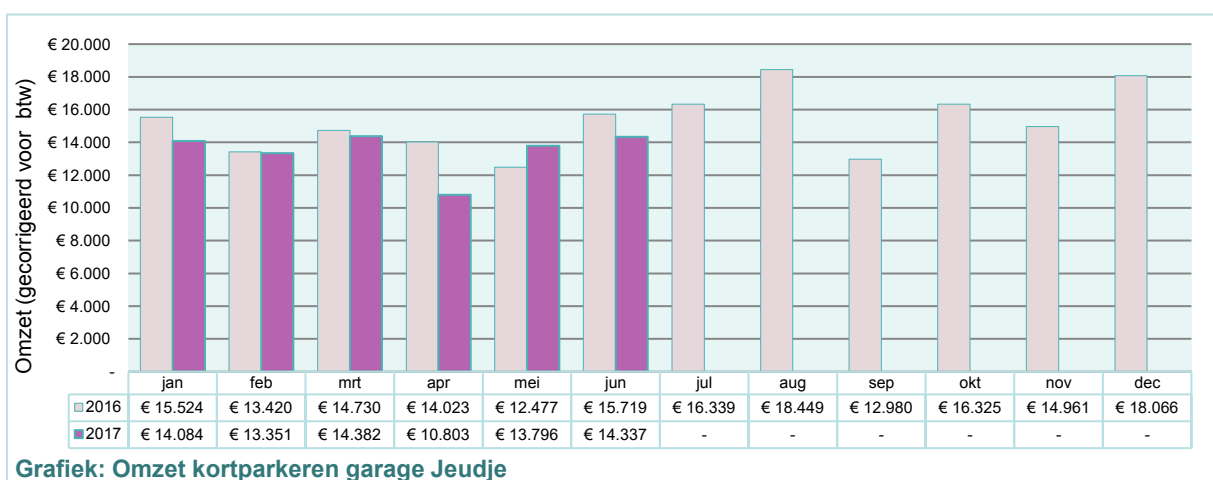
Grafiek: Parkeerduurverdeling in % van het totaal



Grafiek: Parkeerduurverdeling in aantal kortparkeerders per parkeerduur

Kortparkeren garage Jeudje

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	€ 15.524	€ 14.084	31.499	31.054	12.950	11.926	2,43	2,60
feb	€ 13.420	€ 13.351	27.749	29.582	11.738	11.308	2,36	2,62
mrt	€ 14.730	€ 14.382	31.551	31.419	12.915	12.787	2,44	2,46
apr	€ 14.023	€ 10.803	29.127	23.755	12.356	9.234	2,36	2,57
mei	€ 12.477	€ 13.796	24.816	30.412	10.705	12.262	2,32	2,48
jun	€ 15.719	€ 14.337	29.848	30.320	12.989	12.166	2,30	2,49
jul	€ 16.339	-	28.528	-	12.438	-	2,29	-
aug	€ 18.449	-	34.789	-	13.899	-	2,50	-
sep	€ 12.980	-	26.688	-	11.728	-	2,28	-
okt	€ 16.325	-	32.078	-	13.494	-	2,38	-
nov	€ 14.961	-	30.716	-	13.545	-	2,27	-
dec	€ 18.066	-	34.892	-	14.957	-	2,33	-
totaal t/m Q2	€ 85.893	€ 80.752	174.590	176.541	73.653	69.683	2,37	2,53



- Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeertijd per transactie is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen, inclusief betaalmiddel 'overig'

Abonnementen garage Jeudje

Maand	Omzet abonnementen		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	€ 63	60.619	59.206	2.874	2.820	21,09	20,99
feb	-	€ 25	56.585	53.393	2.684	2.497	21,08	21,38
mrt	-	€ 28	59.376	60.148	2.877	2.792	20,64	21,54
apr	-	€ 16	61.254	56.955	2.936	2.566	20,86	22,20
mei	-	€ 4	57.343	57.042	2.697	2.636	21,26	21,64
jun	€ 4	€ 15	56.488	51.202	2.685	2.378	21,04	21,53
jul	-	-	56.119	-	2.583	-	21,73	-
aug	-	-	54.515	-	2.390	-	22,81	-
sep	-	-	57.696	-	2.734	-	21,10	-
okt	-	-	57.223	-	2.812	-	20,35	-
nov	-	-	56.890	-	2.969	-	19,16	-
dec	-	-	60.662	-	2.911	-	20,84	-
totaal t/m Q2	€ 4	€ 153	351.666	337.946	16.753	15.689	20,99	21,54

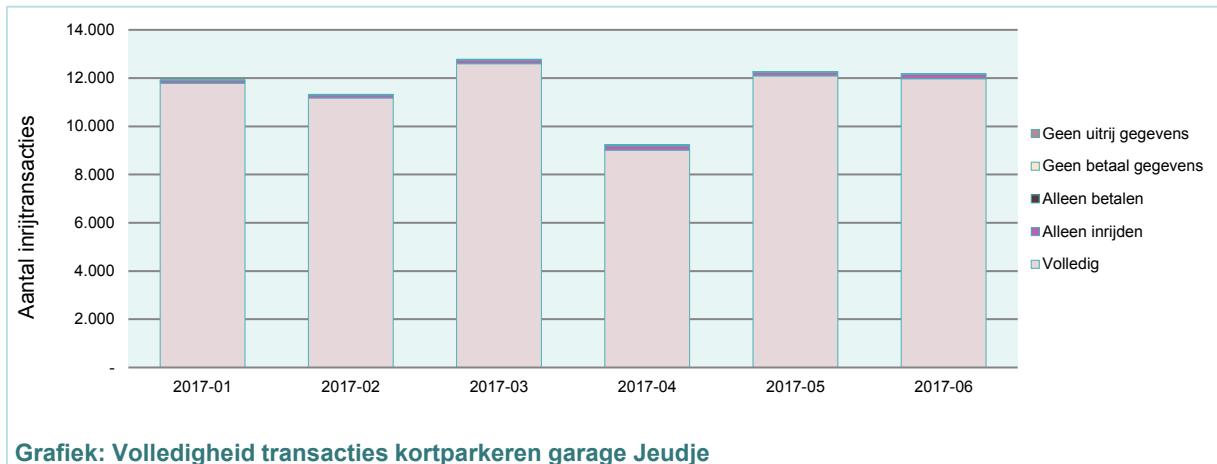
Voorverkoop garage Jeudje

Maand	Omzet voorverkoop		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	-	-	-	-	-	-	-
feb	-	-	-	-	-	-	-	-
mrt	-	-	-	-	-	-	-	-
apr	-	-	-	-	-	-	-	-
mei	-	-	-	-	-	-	-	-
jun	-	-	-	-	-	-	-	-
jul	-	-	-	-	-	-	-	-
aug	-	-	-	-	-	-	-	-
sep	-	-	-	-	-	-	-	-
okt	-	-	-	-	-	-	-	-
nov	-	-	-	-	-	-	-	-
dec	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal t/m Q2	€ -	€ -	0	0	0	0	0,00	0,00

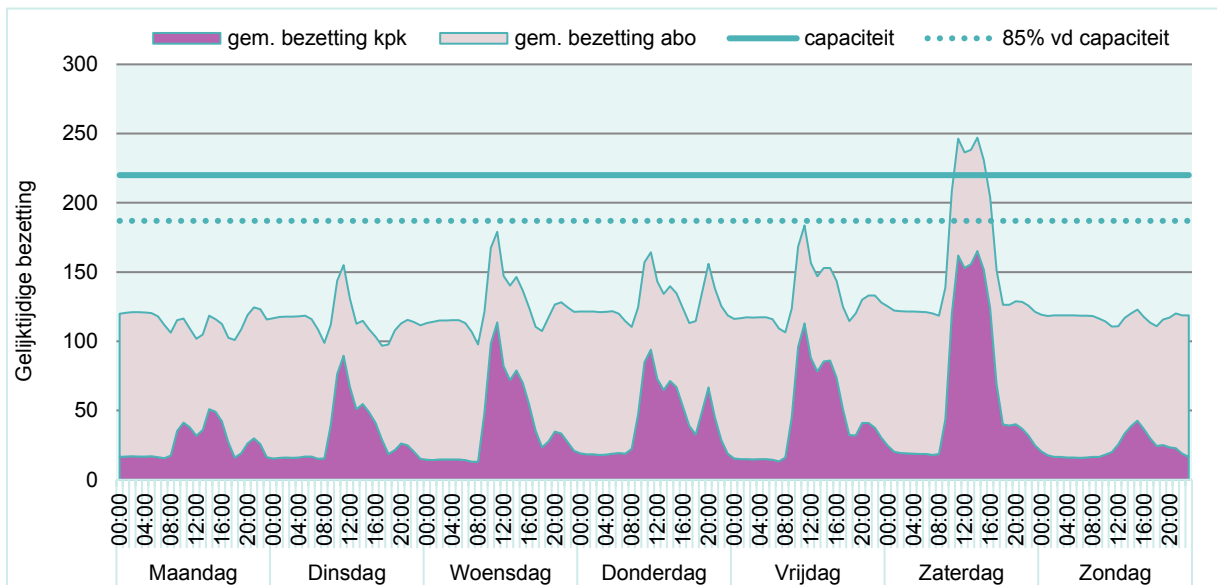
- Abonnementen, omzet: Nabetalingen (alle betaalmiddelen, incl. 'overig') buiten de abonnementstijden bij de betaalautomaat
 - Voorverkoop, omzet: Het deel van de omzet van het kortparkeren dat is betaald met het betaalmiddel 'overig' (kortingsterminals, waardekaarten etc)
 - Voorverkoop, parkeerduur: Het aantal geparkeerde uren van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
 - Voorverkoop, inritten: Het aantal inritten van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
 - Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).

Volledigheid transacties kortparkeren garage Jeudje

Maand	Volledig	Alleen inrijden	Alleen betalen	Geen betaal gegevens	Geen uitrij gegevens	Geen inrij gegevens	Alleen uitrijden	Totaal inritten
2017-01	11.783	120	1	-	22	48	3	11.926
2017-02	11.172	131	-	1	4	45	3	11.308
2017-03	12.595	167	1	-	24	29	1	12.787
2017-04	9.008	195	8	1	22	29	2	9.234
2017-05	12.094	156	-	1	11	50	-	12.262
2017-06	11.973	186	-	1	6	43	-	12.166

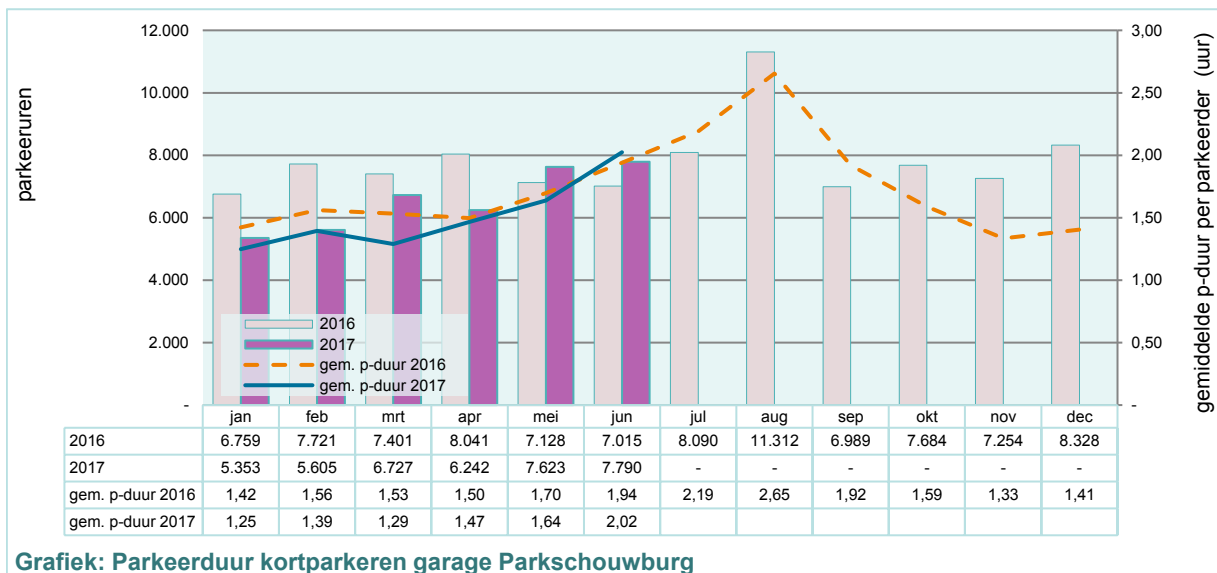
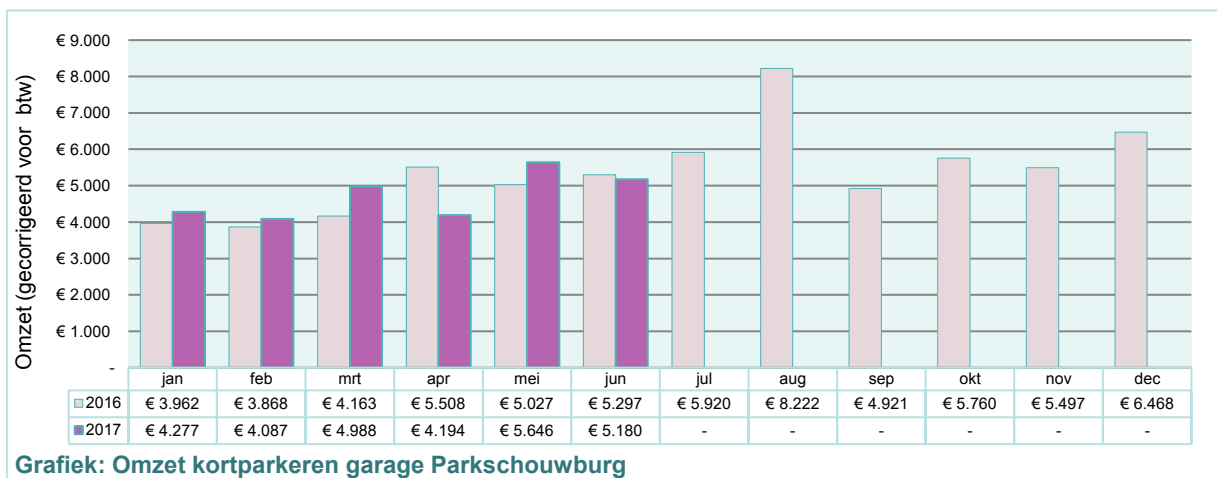


Gemiddelde bezetting garage Jeudje



Kortparkeren garage Parkschouwborg

Maand	Omzet kortparkeren		Parkeeruren		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	€ 3.962	€ 4.277	6.759	5.353	4.749	4.288	1,42	1,25
feb	€ 3.868	€ 4.087	7.721	5.605	4.942	4.018	1,56	1,39
mrt	€ 4.163	€ 4.988	7.401	6.727	4.828	5.215	1,53	1,29
apr	€ 5.508	€ 4.194	8.041	6.242	5.371	4.260	1,50	1,47
mei	€ 5.027	€ 5.646	7.128	7.623	4.203	4.656	1,70	1,64
jun	€ 5.297	€ 5.180	7.015	7.790	3.615	3.849	1,94	2,02
jul	€ 5.920	-	8.090	-	3.690	-	2,19	-
aug	€ 8.222	-	11.312	-	4.262	-	2,65	-
sep	€ 4.921	-	6.989	-	3.641	-	1,92	-
okt	€ 5.760	-	7.684	-	4.834	-	1,59	-
nov	€ 5.497	-	7.254	-	5.435	-	1,33	-
dec	€ 6.468	-	8.328	-	5.925	-	1,41	-
totaal t/m Q2	€ 27.825	€ 28.371	44.065	39.341	27.708	26.286	1,59	1,50



- Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).
- Parkeertijd per transactie is uitrijtijd minus inrijtijd van een volledige transactie.
- Inkomsten uit alle betaalmiddelen, inclusief betaalmiddel 'overig'

Abonnementen garage Parkschouwburg

Maand	Omzet abonnementen		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	-	6	32	5	38	1,12	0,84
feb	-	-	13	13	8	9	1,63	1,50
mrt	-	-	10	-	9	-	1,08	-
apr	-	-	15	4	9	1	1,70	3,73
mei	-	-	2	1.166	1	66	1,71	17,66
jun	-	-	0	1.111	1	64	0,22	17,36
jul	-	-	3	-	8	-	0,43	-
aug	-	-	9	-	17	-	0,51	-
sep	-	-	15	-	17	-	0,89	-
okt	-	-	17	-	17	-	0,99	-
nov	-	-	29	-	33	-	0,88	-
dec	-	-	23	-	26	-	0,90	-
totaal t/m Q2	€ -	€ -	46	2.326	33	178	1,38	13,07

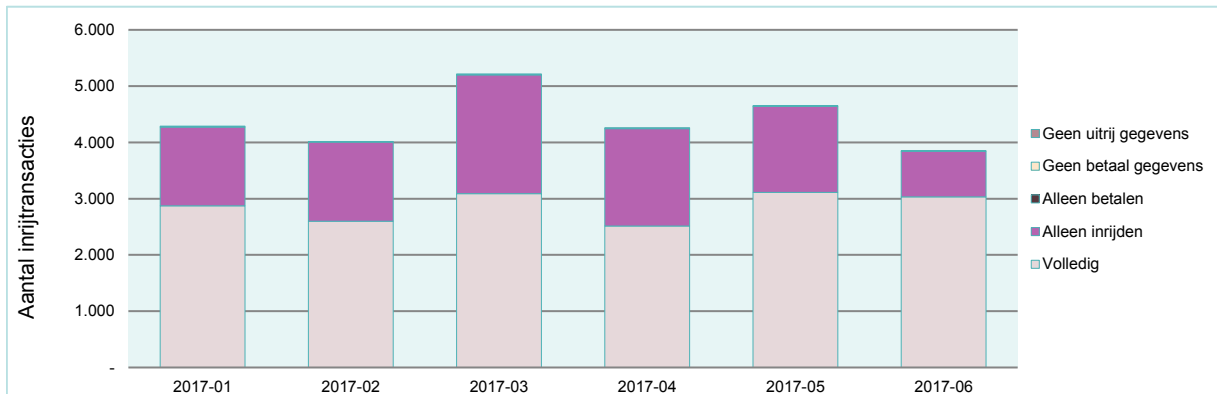
Voorverkoop garage Parkschouwburg

Maand	Omzet voorverkoop		Totale parkeerduur		Inritten		Gemiddelde parkeerduur	
	(euro, gecorrigeerd voor btw)		(uur)		(aantal)		(uur)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	-	-	-	-	-	-	-	-
feb	-	-	-	-	-	-	-	-
mrt	-	-	-	-	-	-	-	-
apr	-	-	-	-	-	-	-	-
mei	-	-	-	-	-	-	-	-
jun	-	-	-	-	-	-	-	-
jul	-	-	-	-	-	-	-	-
aug	-	-	-	-	-	-	-	-
sep	-	-	-	-	-	-	-	-
okt	-	-	-	-	-	-	-	-
nov	-	-	-	-	-	-	-	-
dec	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal t/m Q2	€ -	€ -	0	0	0	0	0,00	0,00

- Abonnementen, omzet: Nabetalingen (alle betaalmiddelen, incl. 'overig') buiten de abonnementstijden bij de betaalautomaat
 - Voorverkoop, omzet: Het deel van de omzet van het kortparkeren dat is betaald met het betaalmiddel 'overig' (kortingsterminals, waardekaarten etc)
 - Voorverkoop, parkeerduur: Het aantal geparkeerde uren van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
 - Voorverkoop, inritten: Het aantal inritten van alle kortparkeertransacties welke (deels) betaald zijn met het betaalmiddel 'overig'
 - Parkeertijden langer dan 4 dagen gemaximaliseerd tot 4 dagen (zowel KP als Abo).

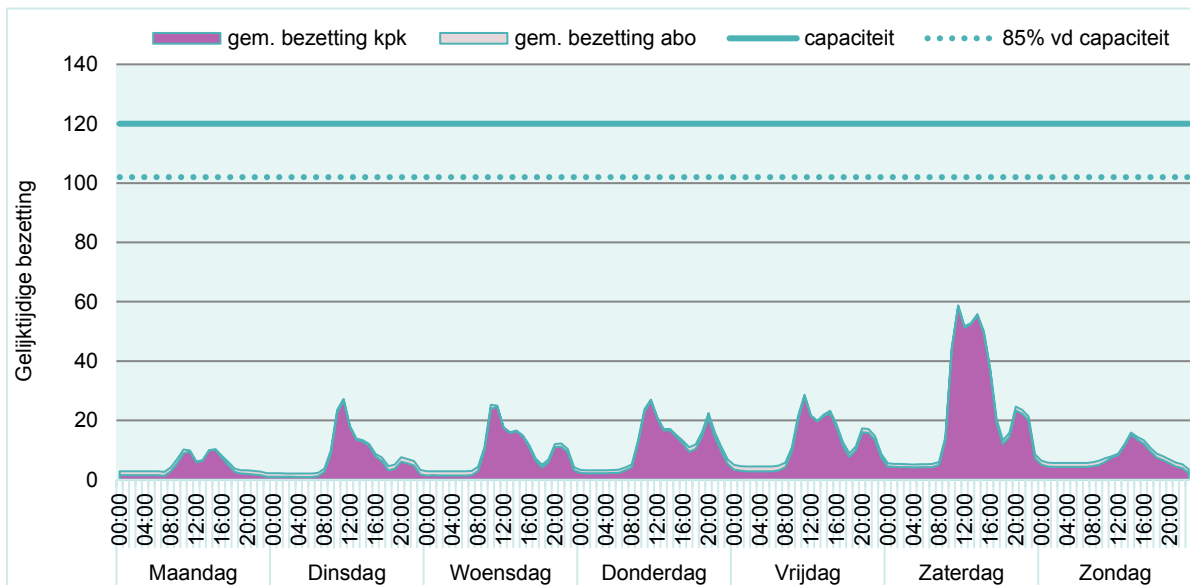
Volledigheid transacties kortparkeren garage Parkschouburg

Maand	Volledig	Alleen inrijden	Alleen betalen	Geen betaal gegevens	Geen uitrij gegevens	Geen inrij gegevens	Alleen uitrijden	Totaal inritten
2017-01	2.875	1.398	-	-	15	1.402	-	4.288
2017-02	2.602	1.404	-	-	12	1.394	2	4.018
2017-03	3.091	2.111	-	-	13	1.981	11	5.215
2017-04	2.513	1.730	-	-	17	1.244	-	4.260
2017-05	3.110	1.532	-	-	14	1.523	-	4.656
2017-06	3.030	818	-	-	1	767	-	3.849



Grafiek: Volledigheid transacties kortparkeren garage Parkschouburg

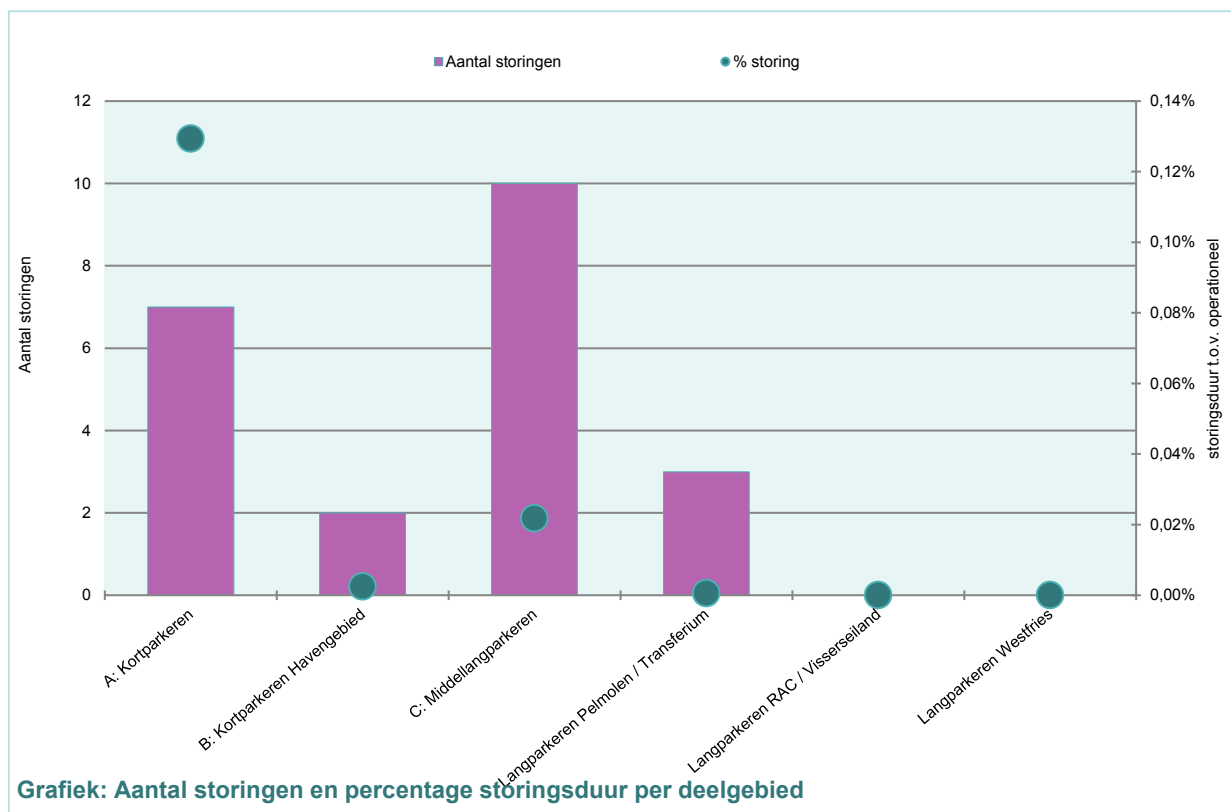
Gemiddelde bezetting garage Parkschouburg



Grafiek: Gemiddelde weekbezetting 2017 Q2 garage Parkschouburg

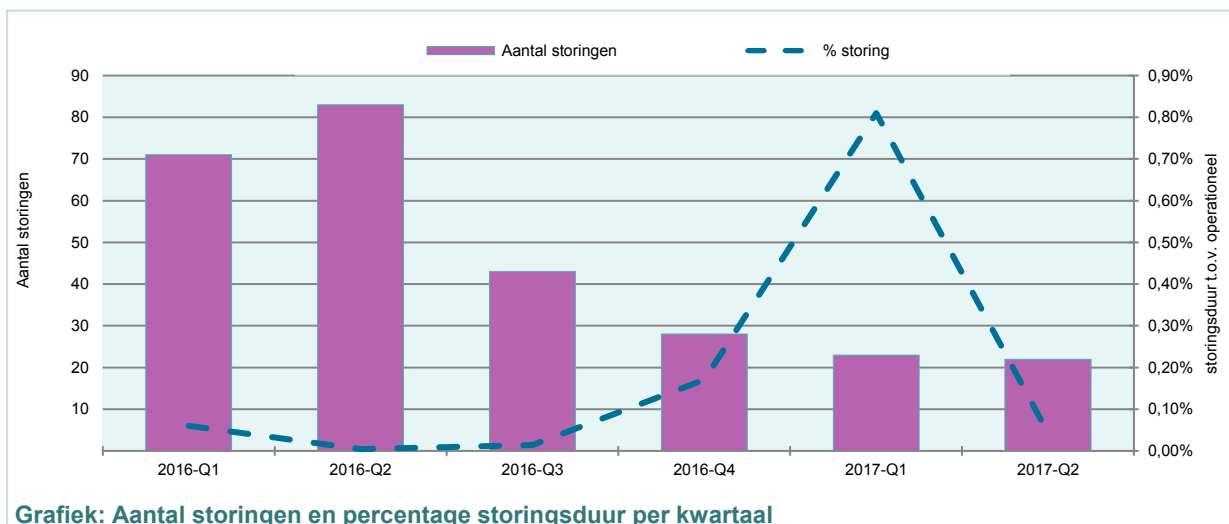
Storingen per zone in rapportage periode

Gebied/terrein	Aantal automaten	Aantal storingen	Storingsdagen	Aantal automaat-dagen	% storing
A: Kortparkeren	11	7	1,3	1.001	0,13%
B: Kortparkeren Havengebied	4	2	0,0	364	0,00%
C: Middellangparkeren	13	10	0,3	1.183	0,02%
Langparkeren Pelmolten / Transferium	7	3	0,0	637	0,00%
Langparkeren RAC / Visserseiland	2	0	0,0	182	0,00%
Langparkeren Westfries	3	0	0,0	273	0,00%
Totaal	40	22	1,6	3.640	0,04%



Storngen per periode

Periode	Aantal automaten	Aantal storngen	Storngsdagen	Aantal automaat-dagen	% storing
2016-Q1	42	71	2,3	3.822	0,06%
2016-Q2	41	83	0,2	3.731	0,00%
2016-Q3	41	43	0,5	3.772	0,01%
2016-Q4	41	28	6,4	3.772	0,17%
2017-Q1	41	23	29,9	3.690	0,81%
2017-Q2	40	22	1,6	3.640	0,04%

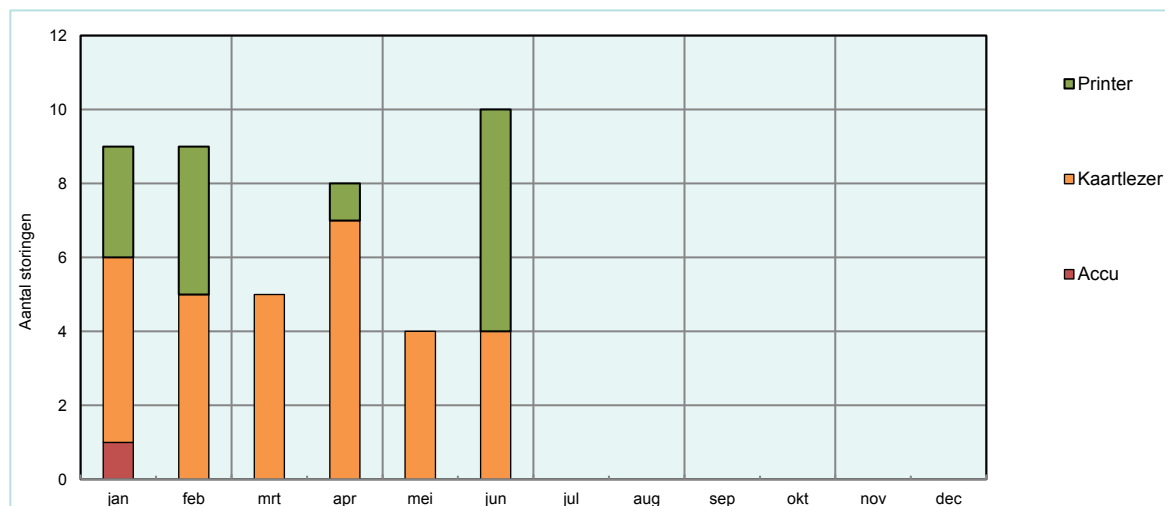


Grafiek: Aantal storngen en percentage storngsduur per kwartaal

- Bron: storngsdetaildata straatapparatuur

Verschillende soorten storngen per maand

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
Accu	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Kaartlezer	5	5	5	7	4	4	0	0	0	0	0	0	30
Printer	3	4	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	14
Totaal	9	9	5	8	4	10	0	0	0	0	0	0	45



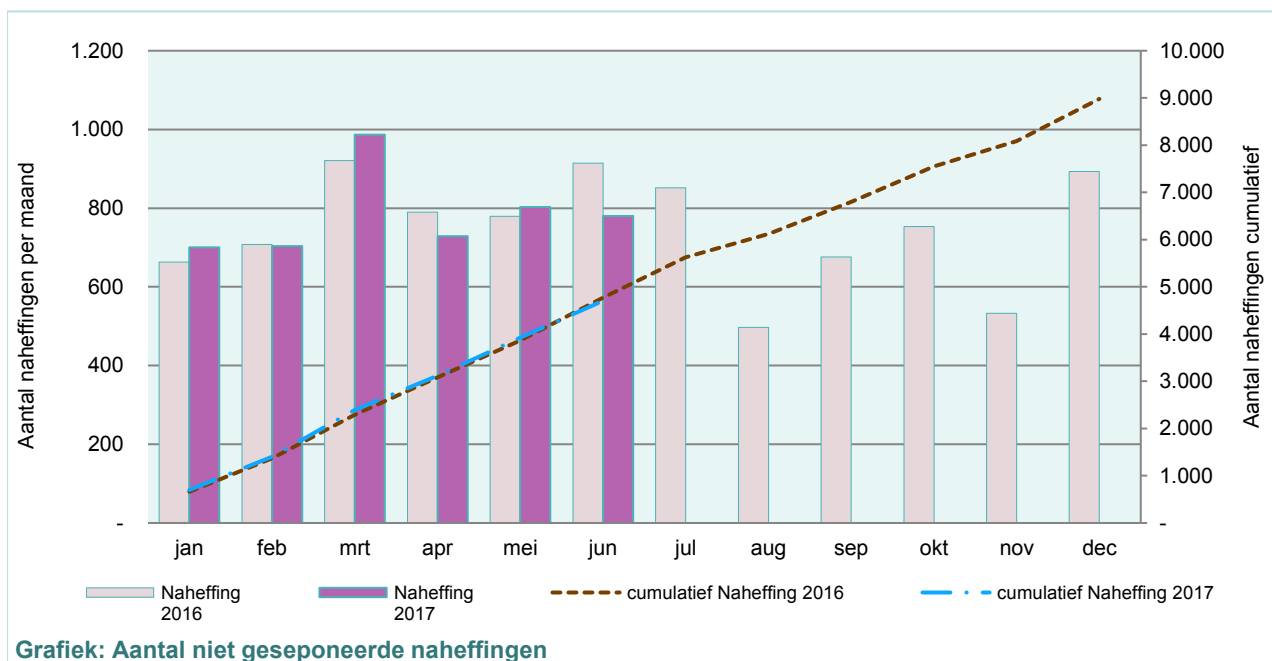
Grafiek: Verschillende soorten storngen per maand 2017

- Bron: storngsdetaildata straatapparatuur

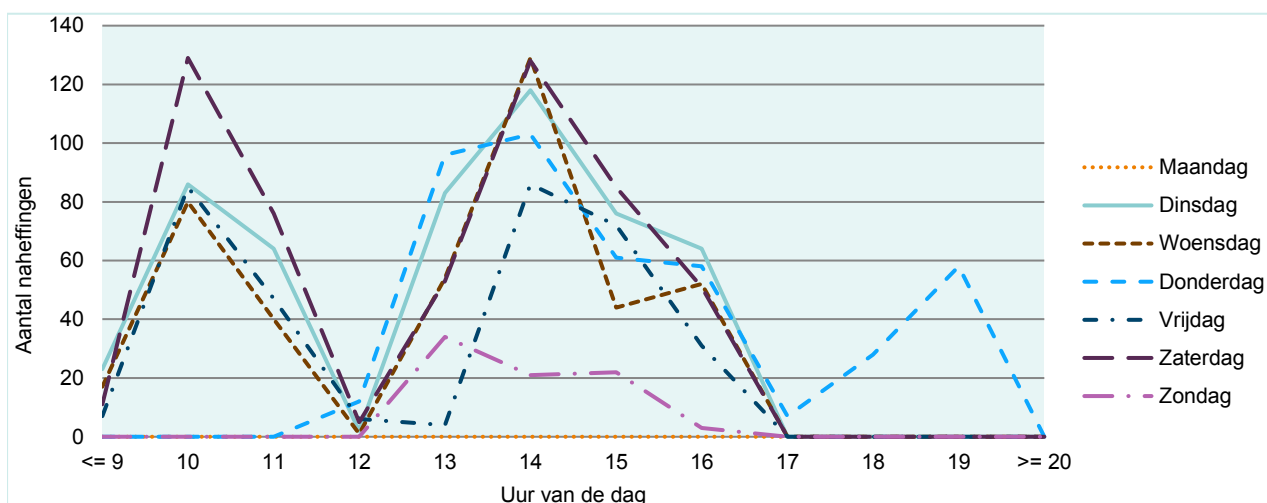
Aantal niet geseponeerde naheffingen

Maand	Per maand		
	Naheffing 2016	Naheffing 2017	Waarsch. 2017
jan	663	700	-
feb	708	704	2
mrt	921	987	-
apr	790	729	16
mei	779	803	3
jun	914	780	17
jul	852	-	-
aug	497	-	-
sep	676	-	-
okt	753	-	-
nov	533	-	-
dec	893	-	-

Maand	Cumulatief	
	Naheffing 2016	Naheffing 2017
jan	663	700
feb	1.371	1.404
mrt	2.292	2.391
apr	3.082	3.120
mei	3.861	3.923
jun	4.775	4.703
jul	5.627	-
aug	6.124	-
sep	6.800	-
okt	7.553	-
nov	8.086	-
dec	8.979	-



Grafiek: Aantal niet geseponeerde naheffingen



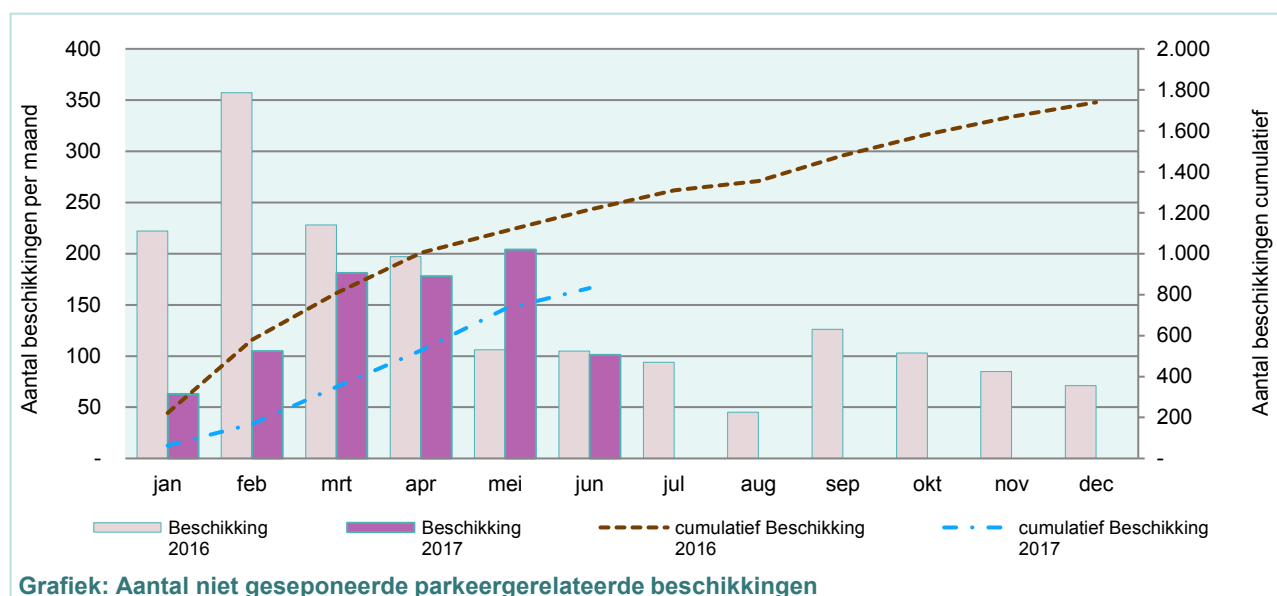
Grafiek: Aantal niet geseponeerde naheffingen per uur van de dag over rapportage periode

- Bron: Cale web office
 - Het aantal naheffingen is het aantal niet geseponeerde naheffingen uit het bonbestand

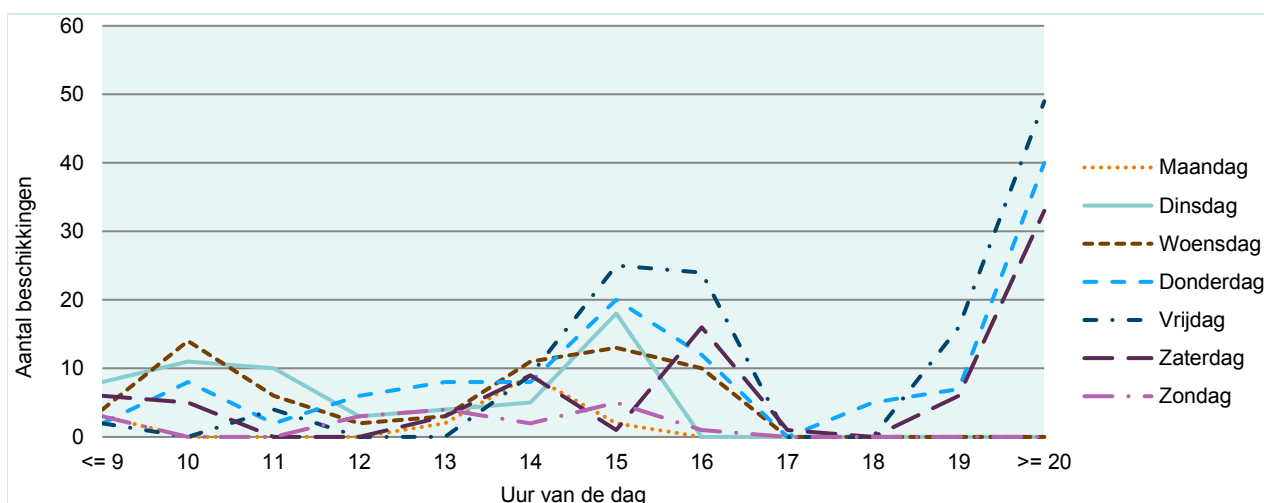
Aantal niet geseponeerde parkeergerelateerde beschikkingen

Maand	Per maand		
	Beschikking 2016	Beschikking 2017	Waarsch. 2017
jan	222	63	217
feb	357	105	24
mrt	228	181	13
apr	197	178	34
mei	106	204	13
jun	105	101	10
jul	94	-	-
aug	45	-	-
sep	126	-	-
okt	103	-	-
nov	85	-	-
dec	71	-	-

Maand	Cumulatief	
	Beschikking 2016	Beschikking 2017
jan	222	63
feb	579	168
mrt	807	349
apr	1.004	527
mei	1.110	731
jun	1.215	832
jul	1.309	-
aug	1.354	-
sep	1.480	-
okt	1.583	-
nov	1.668	-
dec	1.739	-



Grafiek: Aantal niet geseponeerde parkeergerelateerde beschikkingen



Grafiek: Aantal niet geseponeerde parkeergerelateerde beschikkingen per uur van de dag over de rapportageperiode

- Bron: Cale web office

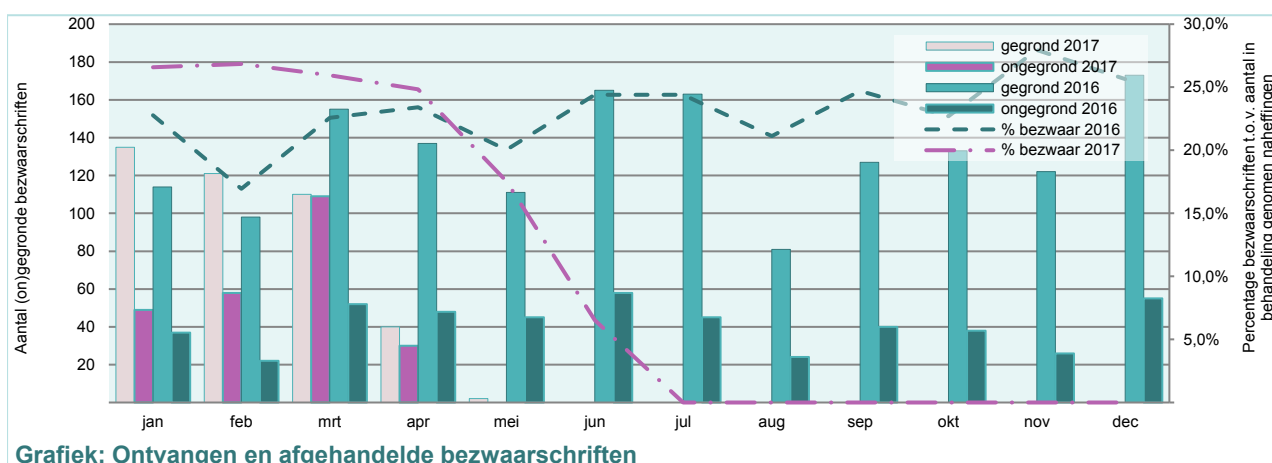
- Het aantal beschikkingen is het aantal niet geseponeerde beschikkingen uit het bonbestand

Aantal naheffingen naar backoffice

	Naheffing handcomputer		Waarvan geseponeerd		Backoffice		Verschil handcomputer-seponeringen-backoffice	
Maand	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	697	707	34	7	663	700	0	0
feb	755	705	47	1	708	704	0	0
mrt	967	992	46	5	921	987	0	0
apr	811	773	21	44	790	729	0	0
mei	807	816	28	13	779	803	0	0
jun	926	788	12	8	914	780	0	0
jul	874		22		852		0	
aug	507		10		497		0	
sep	682		6		676		0	
okt	768		15		753		0	
nov	533				533		0	
dec	903		10		893		0	
totaal t/m Q2	4.963	4.781	188	78	4.775	4.703	0	0

Ontvangen en afgehandelde bezwaarschriften

	Backoffice		aantal ingediende bezwaarschriften		% bezwaar t.o.v. backoffice		% bezwaar gegrond t.o.v. ingediende bezwaarschriften	
Maand	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
jan	663	700	151	186	22,8%	26,6%	75,5%	72,6%
feb	708	704	120	189	16,9%	26,8%	81,7%	64,0%
mrt	921	987	208	256	22,6%	25,9%	74,5%	43,0%
apr	790	729	185	181	23,4%	24,8%	74,1%	22,1%
mei	779	803	156	141	20,0%	17,6%	71,2%	1,4%
jun	914	780	223	51	24,4%	6,5%	74,0%	
jul	852		208		24,4%		78,4%	
aug	497		105		21,1%		77,1%	
sep	676		167		24,7%		76,0%	
okt	753		171		22,7%		77,8%	
nov	533		149		28,0%		81,9%	
dec	893		229		25,6%		75,5%	
totaal t/m Q2	4.775	4.703	1.043	1.004	21,8%	21,3%	74,8%	40,6%

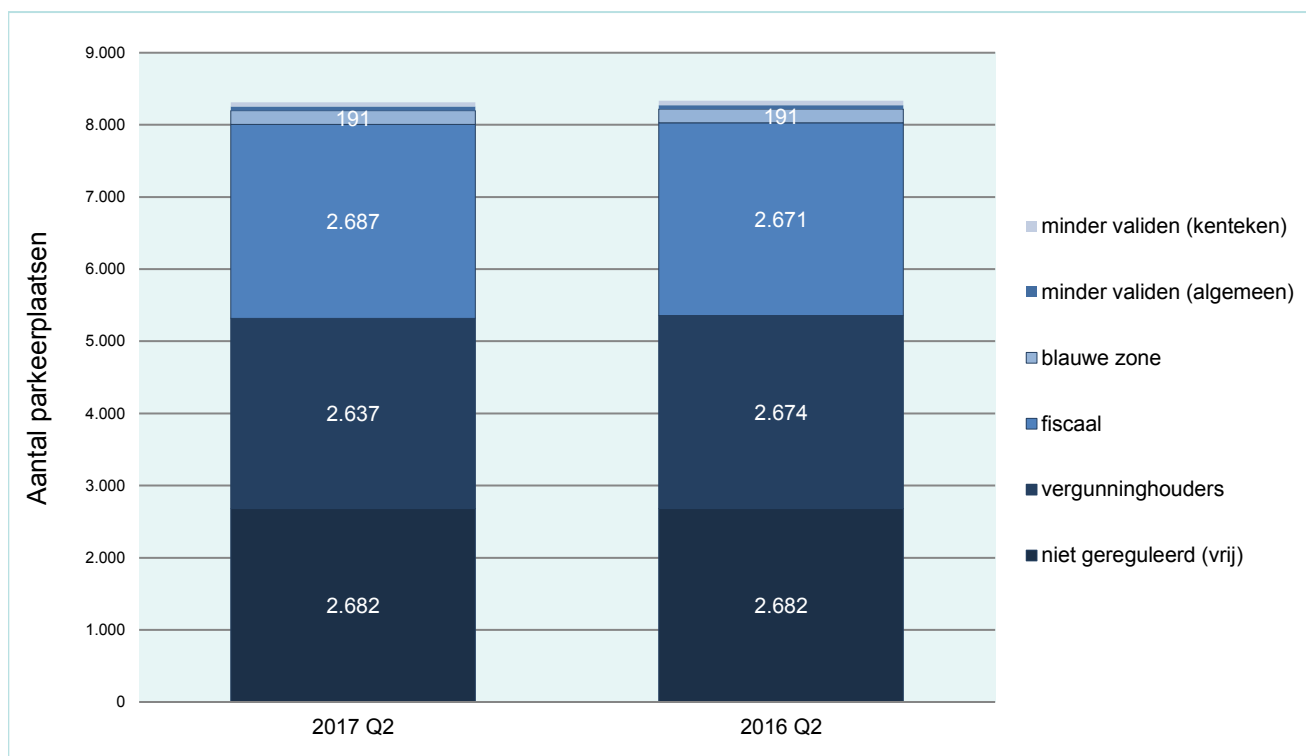


Grafiek: Ontvangen en afgehandelde bezwaarschriften

- Bron: Cale web office
- Bron: Nog niet beschikbaar
- Splitsing aan de hand van Feitsoort: Mulder = Beschikking, Naheffing = Fiscale naheffing
- (*) "Anders" is omdat bezwaar wordt ingetrokken of "Toewijzen bezw. andere bestuur"

Overzicht parkeerareaal

Tariefzone	aantal automaten	niet gereguleerd (vrij)	vergunninghouders	fiscaal	blauwe zone	minder validen (algemeen)	minder validen (kenteken)	totaal aantal p.p.
A: Kortparkeren	11	0	192	287	0	7	2	488
B: Kortparkeren Havengebied	4	0	61	39	0	2	1	103
C: Middellangparkeren	13	0	190	636	0	4	2	832
Langparkeren	12	0	126	1.725	0	9	1	1.861
Overig	0	2.682	1.958	0	191	34	54	4.919
Particulier	0	0	110	0	0	0	0	110
2017 Q2	40	2.682	2.637	2.687	191	56	60	8.313
2016 Q2	40	2.682	2.674	2.671	191	56	60	8.334



Overzicht achteraf betaald p.p.

Naam	Zone	2016 Q2	2017 Q2
Jeudje	C: Middellangparkeren	220	220
Parkschouwburg	C: Middellangparkeren	120	120
Totaal		340	340

- Bron: parkeeronderzoek door Ecorys december 2009 excl. IJsbaan-Blauwe berg
 - Bron: parkeertellingen december 2012 Mick Limburg
 - De sectiesoort "particulier" wordt niet meegeteld in het parkeerareaal overzicht (zie appendix)

Overzicht straatparkeren

Naam buurt	Tariefzone	aantal automaten	niet gereguleerd (vrij)	vergunninghou ders	fiscaal	blauwe zone	minder validen (algemeen)	minder validen (kenteken)	totaal aantal p.p.
Breed	A: Kortparkeren	1	0	0	32	0	0	0	32
Gedempte Turfhaven / Spoor	A: Kortparkeren	2	0	8	88	0	0	1	96
Kerkplein	A: Kortparkeren	2	0	26	21	0	2	0	49
Kuil/Achterom (1)	A: Kortparkeren	1	0	0	0	0	0	0	0
Kuil/Achterom (2)	A: Kortparkeren	1	0	74	37	0	2	1	113
Nieuwland	A: Kortparkeren	0	0	8	0	0	0	0	8
Onder de Boompjes / Korte A	A: Kortparkeren	1	0	0	28	0	1	0	29
Veemarkt	A: Kortparkeren	3	0	76	81	0	2	0	159
Bierkade	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	13	8	0	1	0	22
Korenmarkt	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	0	10	0	0	0	10
Nieuwendam	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	44	15	0	0	1	59
Oude Doelenkade	B: Kortparkeren Havengebied	1	0	4	6	0	1	0	11
Lambert Meliszweg	C: Middellangparkeren	2	0	77	130	0	0	1	207
Noorderveemarkt / Stationsw	C: Middellangparkeren	2	0	0	98	0	0	0	98
Spoorsingel / Stationsplein	C: Middellangparkeren	3	0	0	89	0	1	0	90
Vale Hen	C: Middellangparkeren	3	0	0	174	0	3	0	177
Westerdijk	C: Middellangparkeren	2	0	0	0	0	0	0	0
Westerdijk (1)	C: Middellangparkeren	1	0	113	145	0	0	1	258
Pelmolenpad	Langparkeren Pelmolen / Transfe	3	0	37	571	0	0	0	608
Transferium	Langparkeren Pelmolen / Transfe	4	0	0	640	0	4	0	644
RAC locatie	Langparkeren RAC / Visserseilan	1	0	0	82	0	0	0	82
Visserseiland	Langparkeren RAC / Visserseilan	1	0	89	59	0	5	1	153
Westfries	Langparkeren Westfries	3	0	0	373	0	0	0	373
Dampden / Maelson	Overig	0	4	0	0	36	0	0	40
Doelenplein	Overig	0	0	124	0	2	0	1	126
Grote Noord en omstreken	Overig	0	0	80	0	0	2	3	82
Grote Waal	Overig	0	895	0	0	0	21	7	916
Havengebied Oost	Overig	0	0	101	0	0	1	1	102
Havengebied West	Overig	0	0	236	0	0	1	7	237
H-Noord / N-Oost	Overig	0	464	0	0	0	0	3	464
H-Noord / N-West	Overig	0	265	0	0	0	2	0	267
H-Noord / Z-Oost	Overig	0	202	3	0	8	0	2	213
Hoon Noord verg.	Overig	0	0	320	0	126	0	7	446
Kasperkuilgebied	Overig	0	72	75	0	0	0	3	147
Kerkplein en omstreken	Overig	0	0	249	0	0	2	2	251
Nieuwe Wal	Overig	0	170	0	0	0	0	0	170
Pelmolenpad	Overig	0	0	0	0	3	0	0	3
Prisma Locatie	Overig	0	280	0	0	0	0	0	280
Veemarkt en omstreken	Overig	0	0	152	0	0	2	0	154
V-Kwartier	Overig	0	0	463	0	16	2	4	481
V-Kwartier / midden	Overig	0	330	10	0	0	0	13	340
Vollerswaal	Overig	0	0	145	0	0	1	1	146
Grote Noord en omstreken	Particulier	0	0	43	0	0	0	0	43
Havengebied West	Particulier	0	0	30	0	0	0	0	30
Hoon Noord verg.	Particulier	0	0	37	0	0	0	0	37
Totaal		40	2.682	2.637	2.687	191	56	60	8.313

Parkeermontor Hoorn

	Jaar	Periode	Afkorting
Rapportage periode	2017	Q2	2017 Q2
Vergelijkende periode	2016	Q2	2016 Q2

Tarieven Hoorn

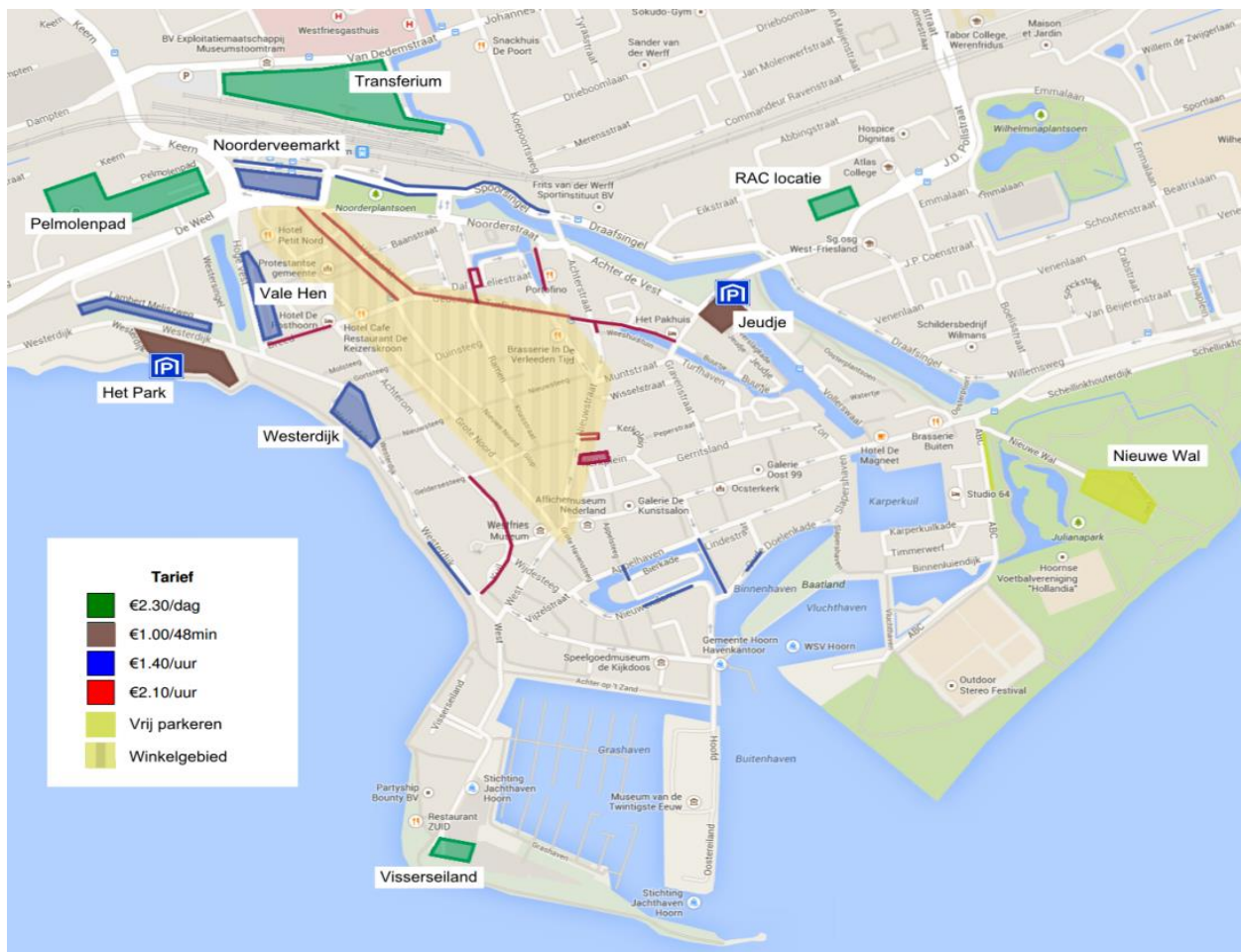
	Tariefzone	Tarief 2017	Tarief 2016
Straatparkeren	A: kortparkeren	€ 2,50 per uur max 2 uur	€ 2,50 per uur max 2 uur
	B: kortparkeren havengebied	€ 1,65 per uur max 2 uur	€ 1,65 per uur max 2 uur
	C: middellangparkeren	€ 1,65 per uur dagtarief € 8,25	€ 1,65 per uur dagtarief € 8,25
	Langparkeren: pelmolen / transferium	dagtarief €2,50	dagtarief €2,50
	Langparkeren: RAC / Visserseiland	€0,70 per uur dagtarief €2,50	€0,70 per uur dagtarief €2,50
	Langparkeren: Westfries	dagtarief €1,30	dagtarief €1,30
Parkeergarage Jeudje	parkeergarage	€ 1,50 per uur	€ 1,50 per uur
	maximaal dagtarief	€ 7,50 (per 24 uur)	€ 7,50 (per 24 uur)
Parkeergarage Schouwborg	parkeergarage	€ 1,50 per uur	€ 1,50 per uur
	maximaal dagtarief	€ 7,50 (per 24 uur)	€ 7,50 (per 24 uur)

Betaaltijden Hoorn

	Tariefzone	Tijden 2017	Tijden 2016
Straatparkeren	alle	ma t/m za van 09-18 uur do 9-21 uur koopzondag 12-17	ma t/m za van 09-18 uur do 9-21 uur koopzondag 12-17
Parkeergarage Jeudje	parkeergarage	ma t/m za 12-18 uur do 12-21 uur koopzondag 12-17 uur	ma t/m za 12-18 uur do 12-21 uur koopzondag 12-17 uur
Parkeergarage Schouwborg	parkeergarage	ma t/m zo 12-01 uur	ma t/m zo 12-01 uur

- Tariefsaanpassing 2016 straat per 01/01/2016
- Tariefsaanpassing 2016 garage per 01/01/2016

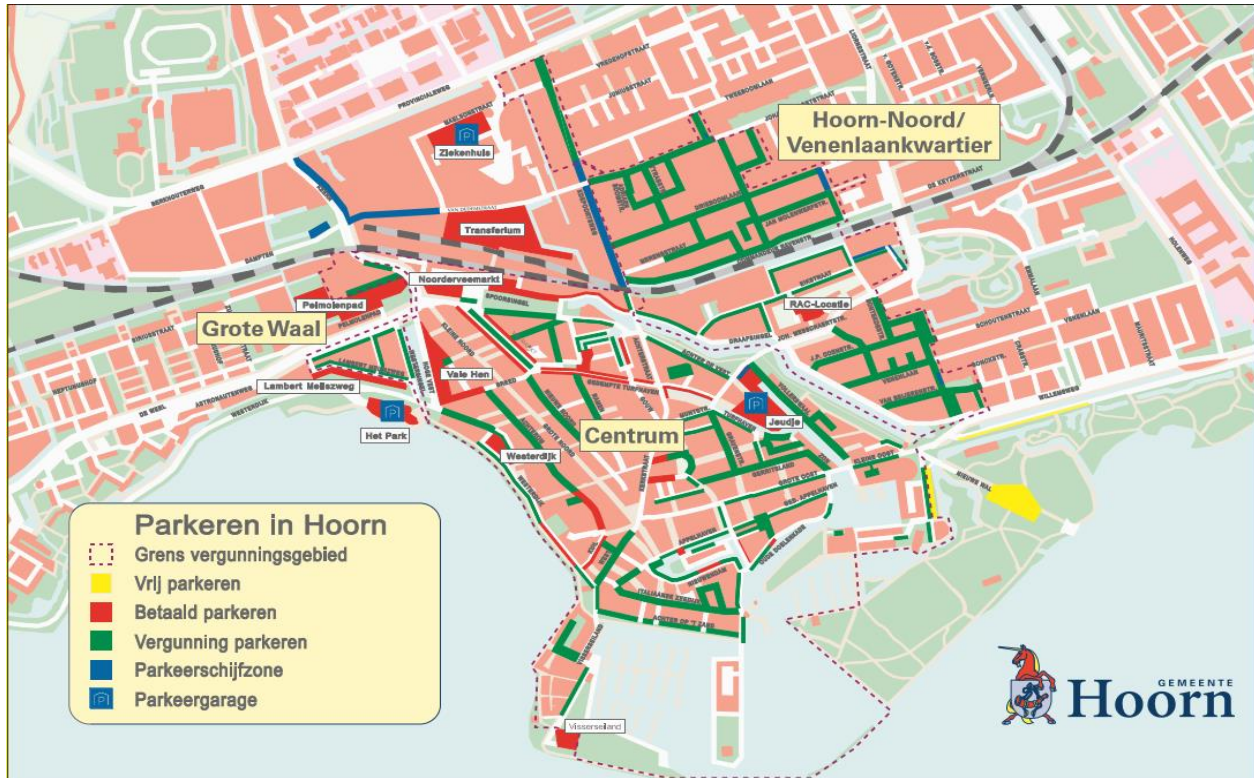
Tariefzones Bezoekersparkeren Hoorn



Tariefzone	Weergegeven kleur
A: hoog tarief	Rood
B: midden tarief	Blauw
C: laag tarief	Groen
Parkeergarage	Bruin

- Bron: "<http://www.hoorn.nl/Parkeren>" d.d. 24-06-2014

Verdeling Hoorn vergunninggebieden



- Bron: "<http://www.hoorn.nl/Parkeren>" d.d. 24-06-2014

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 autoluw 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.



Mobiliteit en parkeren

Hoorn

Binnenstad

Agenda

1. *Proces Integraal parkeerkader*
2. *Stimulering stadsontwikkeling*

Agenda

1. *Proces Integraal parkeerkader*
2. *Stimulering stadsontwikkeling*

Aanleiding

- Raadsbesluiten
 - Binnenstadsvisie: ruimtelijke kwaliteit
 - Poort van Hoorn
 - Parkeergarage
 - Ontwikkeling locaties maaiveldparkeren
 - Transferium
 - Pelmolenpad/Prisma
 - Noorderveemarkt
 - Vale Hen
 - Stadsstrand: nieuw parkeerterrein
- Ontwikkelingen mobiliteit
- Motie: integrale benadering
- Urgent vraagstuk: *Woningbouwinitiatieven binnenstad versus parkeernorm*

Proces

- Wat hebben we gedaan?
- Wat doen we nu (in januari)?
- Wat gaan we nog doen? Wanneer ronden we dat af?
- Waarom doen we het zo?

Vastgestelde Beleidskaders

- Nota verkeer en Parkeren binnenstad 2000
 - Autoluw
 - Bezoekers aan de rand
 - Differentiatie parkeertarief en duur
- Verkeersplan binnenstad 2007
 - Continuering beleid
 - Autoluw
 - Bezoekers aan de rand
 - Differentiatie parkeertarief en duur

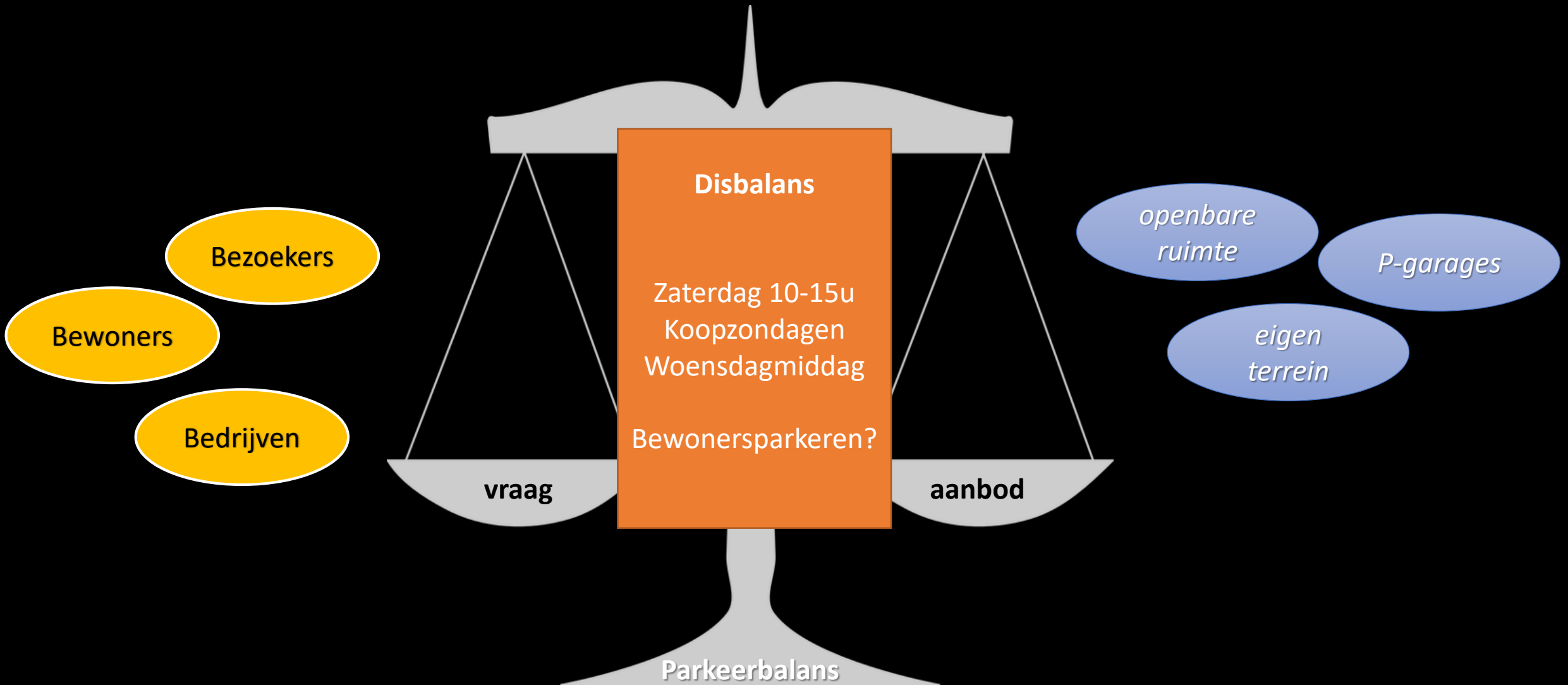
Analyse: wat is het probleem?

- Schaarse parkeercapaciteit binnenstad
- Beleidskeuzes

Analyse: wat is het probleem?

- Schaarse parkeercapaciteit binnenstad
- Beleidskeuzes

Schaarse parkeercapaciteit binnenstad

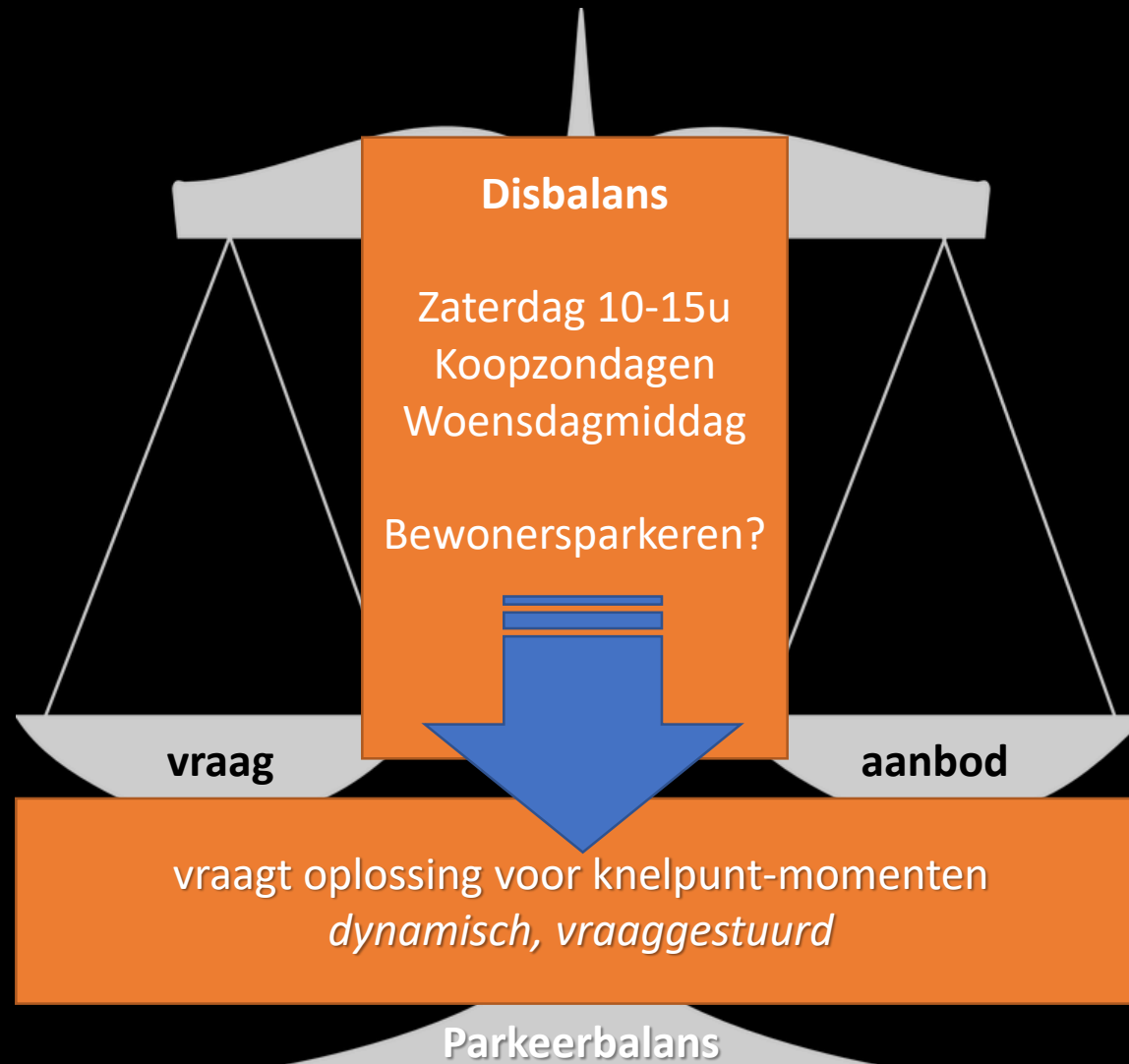


Beschikbaar parkeerareaal

- Gescheiden areaal
 - bezoekers (betaald parkeren)
 - bewoners (vergunning)
 - bedrijven (laad/los en ontheffingen)
- Doel: *beschikbaarheid* in *nabijheid* bestemming faciliteren
- Verschillende momenten met dubbelgebruik

Tijdvak ↓	Bezoekers	Bewoners Binnenstad
Tijdens betaald parkeren	± 2700	± 1600
Buiten betaald parkeren, <i>tijdens</i> vergunningparkeren	± 2700	1600 + 2700 = ± 4300
Buiten betaald parkeren, <i>buiten</i> vergunningparkeren	± 4300	± 4300

Sturingsmogelijkheden



Verwijzing
beschikbare
plaatsen

Dubbelgebruik

Beschikbare ruimte
'tijdgebonden'
benutten

Extra plaatsen

P-garage PvH/Vale Hen,
tijdelijk (200pp)

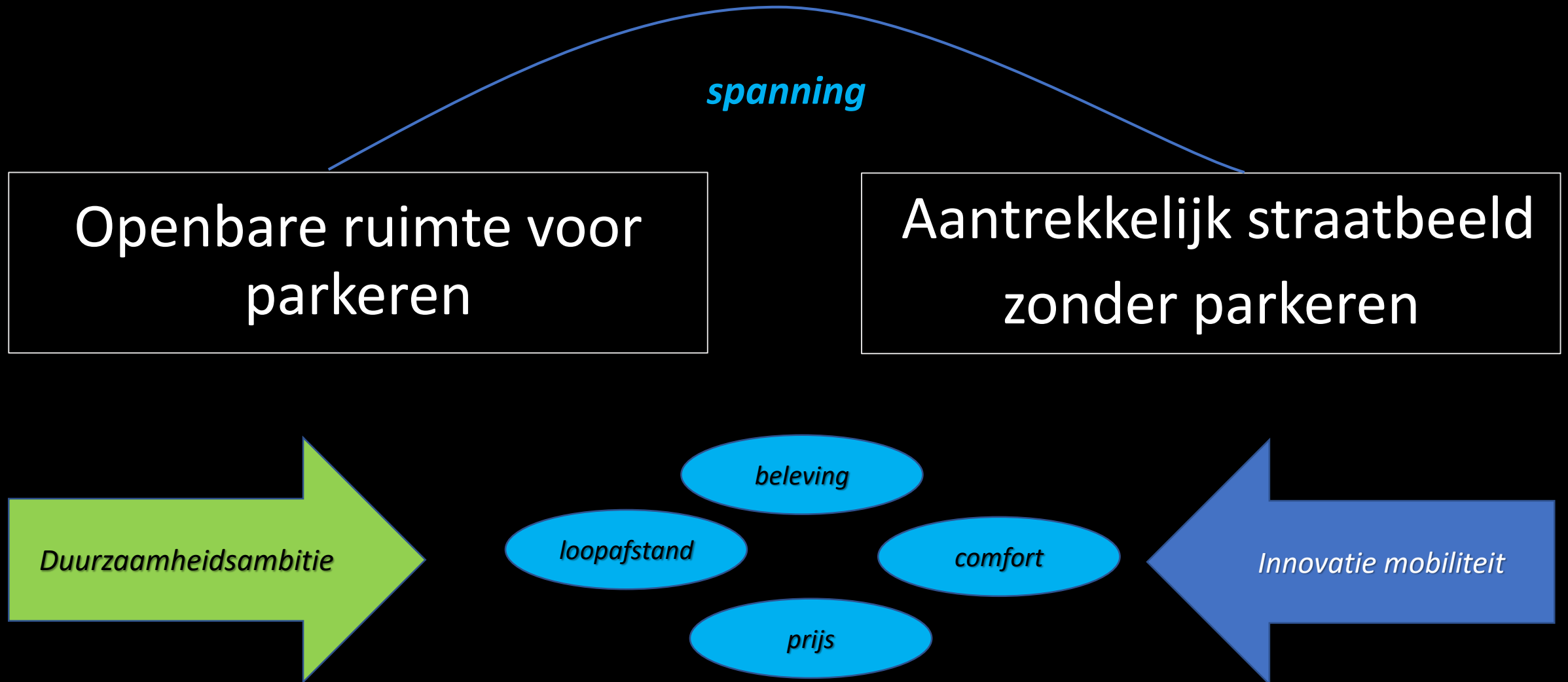
Stadsstrand
(250pp)

Overloop elders?

Analyse: wat is het probleem?

- Schaarse parkeercapaciteit binnenstad
- Beleidskeuzes

Dilemma Parkeren Binnenstad



De keuze van je parkeerplaats *is afhankelijk van..*

..de beschikbaarheid van parkeermogelijkheden

..de (loop)afstand tot je bestemming

..het comfort waarmee je de bestemming kunt bereiken

..de prijs die voor het parkeren moet worden betaald

dus dat zijn de sturingsmogelijkheden...

Ontwikkelingen

- Autonoom rijden
- Fietsen

Ontwikkelingen

1. Van fossiele brandstof naar alternatieven

2. Autonoom rijden

- Level 0 = geen rijhulp,
- Level 1 = Rijhulp,
Adaptieve Cruise Control (ACC),
parkeerassistenten
Lane Keeping Assistance.
- Level 2 = Hands off
Bv Tesla autopilot
- Level 3 = Eyes off
In bekende en niet-complexe kan de bestuurder de
aandacht veilig van zijn rijtaken naar iets anders verleggen.
- Level 4 = Automatische pilot
- Level 5 = Ultieme zelfstandig rijden
software doet alles, neemt ook beslissingen



Ontwikkelingen mobiliteit

- E-bike

- Vergroot gebied voor gebruik fiets, van 10 naar ca 30 Km
- Toename uitvoeringen (bijvoorbeeld bakfiets), serieuze optie vervanging auto in de stad

- Trein & Fiets

- Voor reisafstanden tussen 10 a 50 Km
- In 2025 verwacht men een verdubbeling van de trein-fietsmobiliteit



Ontwikkelingen mobiliteit

1. Duurzaamheid

- Schoner en zuiniger
- De stappen naar 0 emissie auto's

2. Autonoom

- Van rijhulp naar autonoom
- Tijdspanne 10 à 15 jaar

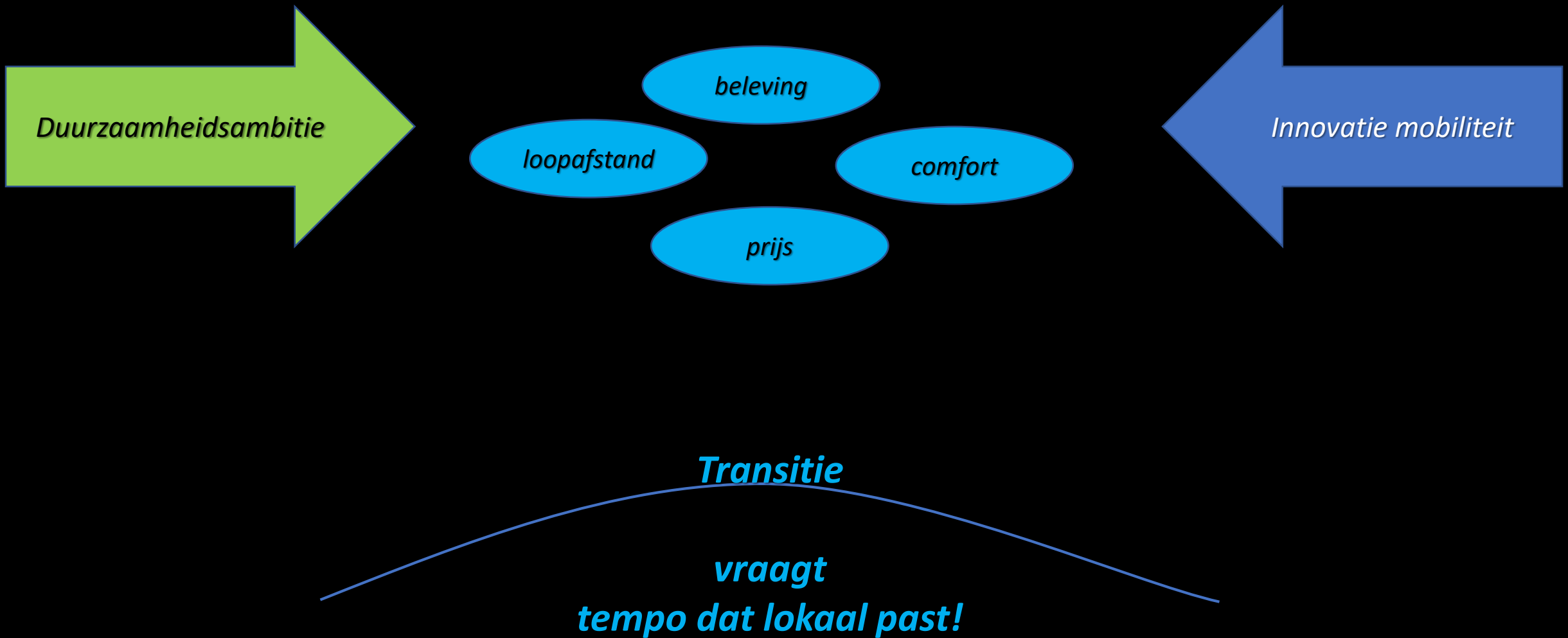
3. Mobiliteit

- E-bike
- Trein&Fiets

4. Transitie

- vraagt om een juiste balans



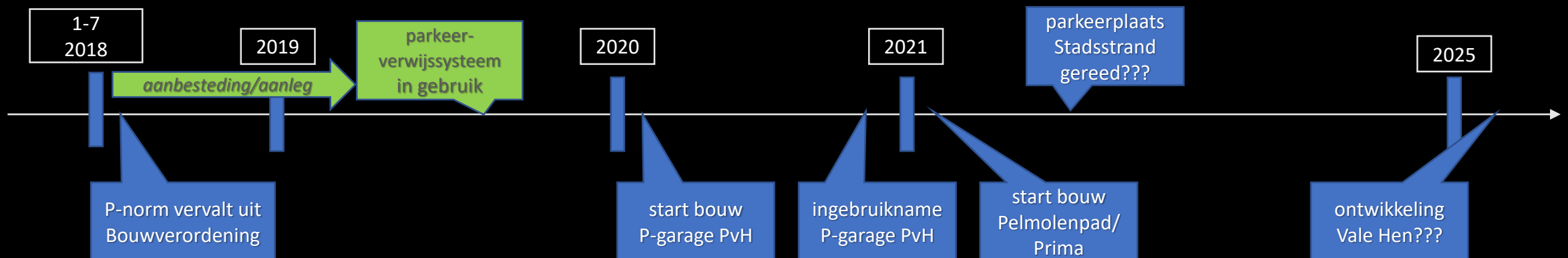


- Schoner en zuiniger (0 emissie auto's)

- Van rijhulp naar autonoom (10 à 15 jaar)

Vraagstukken

- Welk parkeerregime willen we hanteren (eindbeeld) na voltooiing Binnenstadvisie, Poort van Hoorn, Stadsstrand (en Waterfront)?
 - *wie mag waar, wanneer, hoelang, met welk vervoersmiddel, tegen welk tarief komen en parkeren?*
- Welk tijdelijk parkeerregime willen/moeten we hanteren tijdens de realisatiefase?



Proces

- stappenplan
- planning

08>11
2017

Inventarisatie

- verzamelen huidige beleidsdocumenten en numerieke informatie

02>04
2018

Generieke doelen

- (concept)
- stel prioriteiten
- formuleer visiedoelen

02>04
2018

Opdeling Fysiek naar functies

- gebieden en gebiedsfuncties
- kadastrale bestemmingen
- concept integrale parkeerbalans

02>04
2018

Doelgroep beleid

- relevante doelgroepen in de visie
- prioritering van de doelgroepen per gebiedsfunctie

02>04
2018

Nota parkeer normen

- visie op functie auto en auto bezit
- analyseer en evalueer parkeerbalans
- vaststellen een nota parkeernormen

02>04
2018

Ontwikkelingen

- geplande ontwikkelingen
- welke capaciteit is bepaald

05>08
2018

Parkeerbalans

- parkeerbalans verrijken
- (on)balans en acties

05>08
2018

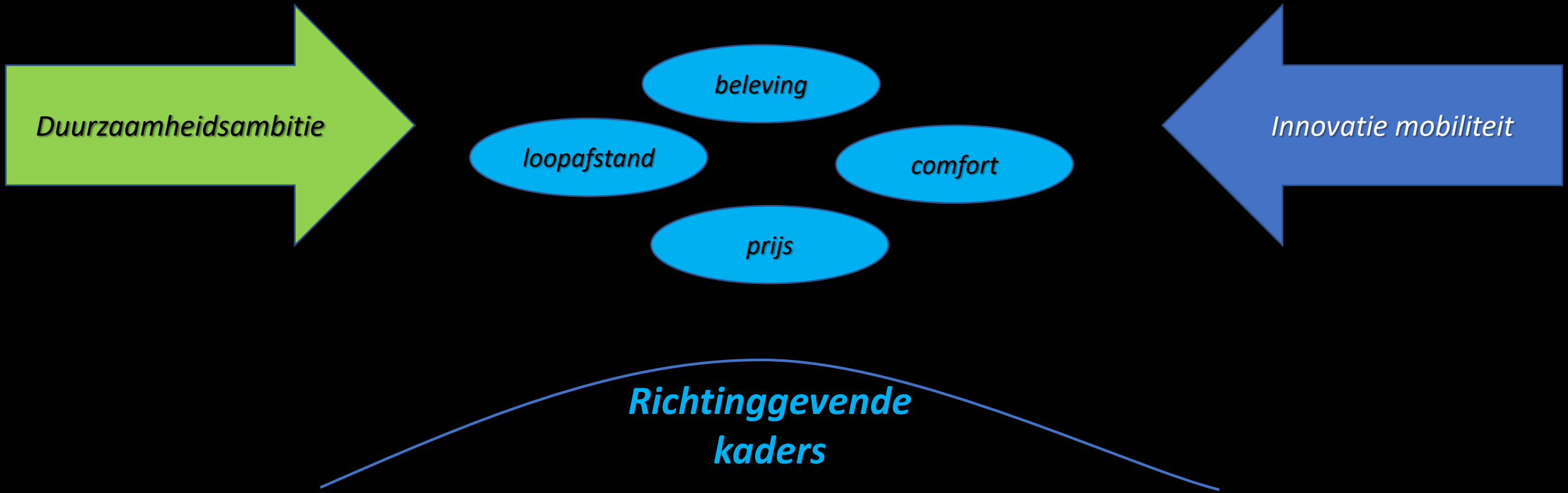
Parkeerkader

- periode van herijking
- stel Integraal Parkeerkader vast

Draagvlak

- Juiste samenstelling betrokkenen:
 - Ondernemers
 - Bewoners
 - Beleidmakers

Kortom: vooraf discussies en besluiten.



Innovatie:

- Leidend of volgend

Tempo:

- Behoudend of sturend

Bereikbaarheid:

- Tijd of meter per doelgroep (mix)

Duurzaamheid:

- Leidend of volgend

Vragen?

Agenda

1. *Proces Integraal parkeerkader*
2. *Stimulering stadsontwikkeling*

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1521423
Steller: C.M. Bakker/S. Tjalsma
E-mail: cm.bakker@hoorn.nl

Team: Projectmanagement
Teammanager: R. Rumping
Portefeuillehouder: S. Bashara en T van Eijk

Onderwerp

Aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	
2	
3	
4	
5	

Gevraagd besluit

1. Bij nieuwbouw van woningen bij eigen grondverkoop, anticiperen op de wijziging van de Warmtewet, per direct als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als warmtebron gebruikt wordt.
2. Bij kleinere individuele bouwprojecten, bijvoorbeeld in de bestaande bouw, is de voorwaarde dat aardgas niet langer als warmtebron wordt gebruikt gehanteerd. Dit zal soms maatwerkoplossingen vergen. In overleg met de initiatiefnemer wordt die oplossing vormgegeven en bepaald welke bijdrage de gemeente daaraan levert.
3. Bij nieuwbouw van woningen waar de gemeente geen rol heeft bij grondverkoop eveneens per direct in te zetten op onder 1. genoemd uitgangspunt door het gesprek met ontwikkelaars aan te gaan en hen te verleiden tot aardgasvrije nieuwbouw.
4. Actief de mogelijkheden benutten die nieuwe regelgeving conform de brief van minister Kamp d.d. 27 juni jl. biedt om te komen tot aardgasvrije nieuwbouwonwikkelingen zodra deze van kracht is.

Samenvatting

Het Rijk wil dat de gebouwde omgeving in 2050 energieneutraal is. Dit betekent dat de gebouwde omgeving ook aardgasvrij moet worden. In de Energieagenda 2016 heeft voormalig minister Kamp zijn visie gegeven hoe hij deze doelstelling wil bereiken. Als vervolg daarop heeft het rijk aangekondigd met een wijziging van de Warmtewet te komen, waarbij de aansluitplicht op aardgas voor nieuwbouw wordt gewijzigd in een warmterecht. Verwachting is dat de wetwijziging per 1 juli 2018 is vastgesteld. Door als gemeente het standpunt aardgasvrij nieuwbouw uit te spreken anticipeert zij hierop. Wij stellen voor om bij nieuwbouw als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als energiebron benut wordt. Zo zetten we een eerste stap in de energietransitie en voorkomen we dat er onnodige kosten hoeven te worden gemaakt door onze inwoners en ontwikkelaars.

Het is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om daar waar mogelijk de opgave om aardgasvrij worden niet te vergroten.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

In 2013 is het Energieakkoord gesloten. Vervolgens heeft voormalig minister Kamp in de Energieagenda 2016 zijn visie gegeven hoe de doelstelling van een energieneutrale gebouwde omgeving in 2050 bereikt kan worden. Als vervolg daarop is een wetvoorstel voor wijziging van de Warmtewet in voorbereiding. Verwachting is dat deze wijziging per 1 juli 2018 wordt vastgesteld. Dit besluit beantwoordt ook de motie "Gasloze wijken" die op 23 mei door de raad is aangenomen. Hierin is gevraagd te onderzoeken bij welke nieuwbouwprojecten de gasaansluiting kan komen te vervallen.

Belang

We staan aan het begin van een energietransitie. Vanwege de effecten van het winnen en verbranden van fossiele brandstoffen op het klimaat en op de leefomgeving willen we onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen drastisch verminderen. Een groot gedeelte van onze energievraag komt voor onze woningen. Hoewel in de bestaande bouw de grootste opgave ligt, vormt de nieuwbouwopgave een zgn. quick-win. Door bij nieuwbouw niet langer in te zetten op aardgas als energiebron zetten we een eerste stap in een aardgasvrije woonomgeving. Door te anticiperen op de wijziging van de Warmtewet besparen we onze inwoners onnodige kosten.

De energietransitie bereiken we alleen met z'n allen en vraagt grote maatregelen zoals aardgasvrij bouwen.'

Centrale vraag

Wil de gemeente Hoorn, vooruitlopend op de aanpassing van de Warmtewet, als voorwaarde stellen dat nieuwbouw per direct aardgasvrij wordt gerealiseerd?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

De opgave om de bestaande bouw aardgasvrij te maken is groot. Het is daarom niet logisch deze nog eens groter te maken door nieuwe woningen aan te sluiten op aardgas. De komende vijf jaar worden in Nederland 230.000 nieuwe woningen gebouwd. In het regeerakkoord staat dat gedurende de regeerperiode jaarlijks minimaal 50.000 nieuwe woningen aardgasvrij worden gerealiseerd. Het is hiermee niet vanzelfsprekend dat nieuwbouwwoningen aardgasvrij worden opgeleverd. Het is onze maatschappelijke verantwoording om waar mogelijk onze bewoners te behoeden voor de gevolgen van dit vraagstuk en hen een duurzame en klimaatbestendige woonomgeving te bieden die niet langer afhankelijk is van fossiele brandstoffen en die onze woningen in een schone en duurzame manier voorziet van energie.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Het besluit stelt de gemeente in staat te werken aan haar doelstelling Klimaatneutrale stad in 2040. Door geen aardgas in de nieuwbouw toe te staan wordt dit doel voor alle woningvoorraad en utiliteitsbouw bereikt. In de gemeente Hoorn wordt er de komende jaren nog volop nieuwbouw gerealiseerd. Dit moet ertoe leiden dat in 2020 geen enkele nieuwbouwwoning meer op het aardgas wordt aangesloten. Het gaat tot 2040 om ongeveer 3.800 nieuwbouwwoningen.

4. Kaders

Voor dit voorstel gelden de volgende kaders:

Motie

Op 23 mei is door de raad de motie "Gasloze wijken" aangenomen. Hierin is het college verzocht

1. Het manifest "aan de slag met wonen zonder aardgas te ondertekenen
2. Te onderzoeken bij welke nieuwbouwprojecten de gasaansluiting kan komen te vervallen
3. Vanaf nu de regie te nemen in de route naar gasloze bestaande wijken in Hoorn.

3 oktober is een informatieavond georganiseerd over duurzaamheid in Bangert en Oosterpolder fase 5 en Hoorn Noord/Venenlaankwartier. Hierin is inhoudelijk ingegaan op de motie. Dit besluit is een uitwerking hierop.

Het Energieakkoord (2013)

Meer dan 40 organisaties sloten in september 2013 het energieakkoord. Het gaat om werkgevers, werknemers, natuur- en milieuorganisaties, maatschappelijke organisaties, centrale en decentrale overheden. Doelstelling van het energieakkoord is een besparing van het energiegebruik met gemiddeld 1,5 procent per jaar resulterend in een besparing van 100 petajoule in 2020. Verder wordt een toename van hernieuwbare energie nagestreefd naar 14 procent in 2020 en 16 procent in 2023. Dit moet ook resulteren in meer dan 15.000 voltijdbanen extra.

Energieagenda 2016

Op 7 december 2016 informeert voormalig minister Kamp de Kamer over de energieagenda naar een CO2-arme energievoorziening. Met deze agenda beoogt het kabinet een helder en ambitieus perspectief te schetsen voor de transitie naar een betrouwbare, betaalbare, veilige en CO2-arme energievoorziening.

Green Deal aardgasvrije wijken

Begin dit jaar heeft een aantal gemeenten, de provincies en netbeheerders een Green Deal gesloten met als doelstelling te stoppen met het gebruik van aardgas als energiebron voor woningen. Het betreft hier voornamelijk bestaande woningen. Gemeenten die zijn aangesloten hebben initiatieven voorbereid om bestaande wijken te ontkoppelen van het aardgasnet. De gemeente Hoorn heeft de Green Deal niet getekend. Uitgangspunt van de Green Deal was om te starten met een gering aantal (grote) gemeenten om de uitfasering van het aardgas aan te jagen en te coördineren. Ervaringen die in dit traject worden opgedaan worden gedeeld en kunnen benut worden door andere gemeenten.

Wetswijziging Warmtewet ten aanzien van verplichting aardgasaansluiting

Recent is een wetswijziging naar de Tweede Kamer gestuurd met als doel de verplichting van een aardgasaansluiting voor nieuwbouw te laten vervallen. Men krijgt bij nieuwbouw een warmterecht in plaats van een aansluitplicht voor aardgas. Verwachting is dat deze wijziging per 1 juli 2018 doorgang zal vinden.

5. Argumenten

Argumenten aardgasvrije nieuwbouw

Het voorstel van het college om waar mogelijk alle nieuwbouw aardgasvrij te realiseren anticipeert op de ambitie van het Rijk om in 2050 alle bestaande bouw van een alternatief te voorzien voor aardgas. Ook is dit de eerste stap in de energietransitie van de gemeente Hoorn. Hiermee willen we voorkomen dat de opgave van de energietransitie wordt vergroot. In Noord-Holland Noord (NHN) wordt gezamenlijk met 17 gemeenten gewerkt aan een statement aardgasvrij nieuwbouw. Dit statement zorgt voor een gelijk speelveld voor ontwikkelaars etc.. Verwachting is dat in het eerste kwartaal 2018 dit statement door alle 17 gemeenten wordt ondertekend.

Op rijksniveau is de verwachting dat de wetswijziging van de Warmtewet per 1 juli 2018 is vastgesteld. Op dit moment geldt voor iedere woning de plicht om een gasaansluiting te realiseren. Deze wijziging beoogt dat deze aansluitplicht voor aardgas wijzigt in een warmterecht. Woningen moeten voorzien worden van een warmtebron.

Tot 2040 is de verwachting dat ongeveer 3800 nieuwe woningen in Hoorn worden ontwikkeld. Als niets wordt gedaan zal een deel van deze woningen aangesloten nog worden op aardgas. Een nieuw aan te leggen gasnetwerk heeft een levensduur van ongeveer vijftig jaar. Over die periode worden de kosten afgeschreven. Wanneer nu nog nieuwe netwerken zouden worden aangelegd is dat een desinvestering, voor zowel gemeente, netwerkbeheerder en bewoners. Investeren in aardgasvrije nieuwe woningen

zorgt dat bewoners en eigenaren later niet geconfronteerd worden met extra transitiekosten om de woningen alsnog aardgasvrij te maken.

Hoorn anticipeert met dit advies op de onontkoombare ontwikkeling naar een aardgasvrije woon-en leefomgeving. Helaas heeft de gemeente nog niet op alle gebieden de middelen om dit af te dwingen. Het gaat hier dan om gebieden waarvan zij geen grondeigenaar is, inbrei locaties of uitzonderlijke gevallen zoals sloop/nieuwbouw. Hiervoor moet de wijziging van de Warmtewet worden vastgesteld. Dat neemt niet weg dat de gemeente het gesprek met ontwikkelaars voordat de omgevingsvergunning is aangevraagd aangaat om hen te verleiden om aardgasvrij nieuwbouw te realiseren. Immers is de nieuwe tendens dat bewoners van nieuwbouw verwachten dat er geen aardgas meer in de nieuwbouwwoningen aanwezig is. Het nu opleveren van een woning met aardgas is een achterstandswoning. Hoorn heeft de mogelijkheid om aardgasvrije woningen te realiseren. De netwerkbeheerder Alliander ondersteunt het gemeentelijk beleid. Alliander zal zorgdragen voor voldoende capaciteit voor een alternatief warmtesysteem. Om dit mogelijk te maken zal vanuit Hoorn intensief worden samengewerkt om nieuwbouwplannen vroegtijdig kenbaar te maken.

Kanttelingen

Woningcorporaties en andere ontwikkelaars kunnen te maken krijgen met hogere bouwkosten. Het realiseren van aardgasvrije nieuwbouw brengt wellicht investeringen met zich mee voor de ontwikkelende partijen, die doorberekend worden in de kostprijs of in de huur. Er zijn verschillende manieren om met deze kosten om te gaan. De komende tijd wordt in overleg met de ontwikkelende partijen en woningcorporaties verder uitgezocht welke subsidies en andere financieringsinstrumenten hierbij ingezet kunnen worden. .

6. Maatschappelijk draagvlak

De nieuwe realiteit is dat steeds meer kopers van nieuwbouwwoningen verlangen dat hun woning aardgasvrij is. Immers het leveren van een woning met aardgas is een woning met een gebrek omdat dit op korte termijn getransformeerd moet worden. Steeds meer mensen realiseren zich dit en eisen daarom van de ontwikkelaar een aardgasvrije woning. Ook steeds meer (grote) bouwbedrijven en ontwikkelaars realiseren aardgasvrije woningen. De woningcorporatie ondersteunt deze gedachte ook.

Als kanttkening worden wel de verhoogde investering genoemd. Dit wordt over een periode van ongeveer 15 jaar afgeschreven. Als tegenpool zal de toenemende gasprijs dit weerleggen. Dit neemt niet weg dat in deze beginnende fase in gezamenlijk overleg de mogelijkheden in kaart moeten worden gebracht.

7. Financiële consequenties

Op voorhand is het lastig om te bepalen wat de financiële consequenties zijn. Dit moet per project onderzocht worden in combinatie met subsidie en andere financieringsinstrumenten.

8. Communicatie

Hiervoor is een traject ingezet. Zowel de interne organisatie van de gemeente als de stakeholders zoals ontwikkelaars en de woningcorporaties worden voorafgaand op de hoogte gesteld van dit standpunt. Het besluit wordt via de pers bekendgemaakt.

9. Realisatie

Om de ambitie nieuwbouw aardgasvrij waar te maken moeten de acties bepaald worden die de betrokken partijen uit gaan voeren, inclusief de inbedding in de werkprocessen. Deze acties worden na het vaststellen door de raad met alle partners in gezamenlijk overleg verder uitgewerkt.

Hoorn, 19 DEC. 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



de secretaris, *kl.*



de burgemeester (loco)

Raadsbesluit

Zaaknummer: 1521423

Steller: C.M. Bakker/S. Tjalsma
Team: Projectmanagement

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders 19 december 2017

betreft: Aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. Bij nieuwbouw van woningen bij eigen grondverkoop, anticiperen op de wijziging van de Warmtewet, per direct als voorwaarde te stellen dat aardgas niet langer als warmtebron gebruikt wordt.
2. Bij kleinere individuele bouwprojecten, bijvoorbeeld in de bestaande bouw, is de voorwaarde dat aardgas niet langer als warmtebron wordt gebruikt gehanteerd. Dit zal soms maatwerkoplossingen vergen. In overleg met de initiatiefnemer wordt die oplossing vormgegeven en bepaald welke bijdrage de gemeente daaraan levert.
3. Bij nieuwbouw van woningen waar de gemeente geen rol heeft bij grondverkoop eveneens per direct in te zetten op onder 1. genoemd uitgangspunt door het gesprek met ontwikkelaars aan te gaan en hen te verleiden tot aardgasvrije nieuwbouw.
4. Actief de mogelijkheden benutten die nieuwe regelgeving conform de brief van minister Kamp d.d. 27 juni jl. biedt om te komen tot aardgasvrije nieuwbouwwontwikkelingen zodra deze van kracht is.

Hoorn, (datum)

de griffier,

de voorzitter,

Bekendmaking:

- Middels publicatie Westfriesland op Zondag
- door opname in het Gemeentebled
- middels publicatie in de staatscourant

Voor: PvdA, SP, D66, CDA, GL, B. Donner, HL, C201
Tegen: VVD, VUCH, MOP, HB, HSP, 180 C13)

MOTIE nr.: 5
Datum raadsvergadering: 23-5-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

GROENLINKS
HOORN

 **HOORN & PvdA**


CDA
HOORN
FRIS EN VERSTANDIG

SP

D66

Motie Gasloze wijken

De raad van de gemeente Hoorn bijeen op 23 mei 2017, bij de regionale woonvisie, agendapunt 17,

Constaterende dat:

- De Tweede Kamer heeft ingestemd met de motie Van Tongeren om bij nieuwbouw geen verplichte aardgasaansluiting meer te hebben en om gemeentes de regie te geven in een route naar gasloze bestaande wijken.
- Hoorn de ambitie heeft om een klimaatneutrale stad te zijn in 2040.
- De energietransitie een groot en langdurig proces is.
- Het aardgasnetwerk in de gemeente Hoorn grotendeels in de vorige eeuw is aangelegd.
- Bij de energietransitie een grote aanpassing van het elektriciteitsnet nodig is.

Overwegende dat:

- Er in Hoorn bouwplannen zijn zowel op het gebied van nieuwbouw, renovatie en nieuwbouw op zogenoemde inbrei-locaties.
- Het feitelijk kapitaalvernietiging is dat huizen eerst van gasaansluiting worden voorzien terwijl ze binnen afzienbare tijd getransformeerd worden naar gasloze huizen.
- Het voor de klimaatambitie van de gemeente Hoorn belangrijk is om zo spoedig mogelijk een start te maken met gasloos bouwen.
- Het voor de klimaatambitie van de gemeente Hoorn belangrijk is om zo spoedig mogelijk de bestaande bebouwde omgeving van het gas af te halen.
- Het moment "einde levensduur" van een aardgasnetwerk een natuurlijk moment is om de bakens te verzetten en in te zetten en te stoppen met het leveren van aardgas.
- Aanpassingen van het elektriciteitsnet de nodige voorbereiding vraagt.
- Netwerkbedrijven verwachten dat binnen enkele decennia geen aardgas meer geleverd zal worden.

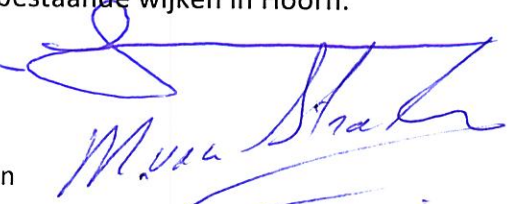
Verzoekt het college:

- Het manifest Aan de slag met wonen zonder aardgas te ondertekenen.
- Te onderzoeken bij welke nieuwbouwprojecten de gasaansluiting kan komen te vervallen.
- Van af nu, de regie te nemen in de route naar gasloze bestaande wijken in Hoorn.

En gaat over tot de orde van de dag,
De fracties van:

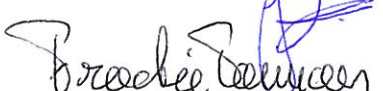
GroenLinks Jos Kamminga

PvdA Jeroen van der Veer

Hoorn lokaal - 
SP Mathé van Stralen

CDA Dirk Oud

D66 Arwin Rood

 Broekje van den Broek

 Dick Bennis

Beantwoording vragen HSP

Agendapunt 6: Aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn

Algemene raadscommissie 16 januari 2018

Geachte heer Mast en raadsleden,

De heer Mast van de HSP heeft voorafgaand aan de behandeling van het raadsvoorstel "aardgasvrije nieuwbouw in Hoorn" in de commissievergadering van 16 januari vragen gesteld. Onderstaand de beantwoording van de gestelde vragen.

Betreft: Raadsvoorstel Aardgasvrije Nieuwbouw

Geachte Mevrouw Bakker,

Vraag A

- Het Raadsvoorstel gaat er in de eerste plaats over dat voortaan bij alle nieuwbouw op gemeente grond, geen gebruik van gastoevoer meer toegestaan wordt.
- In de ARC van 14 september jl. stelde wethouder Tap dat bij het project Nieuwe Steen 21 nog aansluiting op het gasnet zal plaatsvinden.
- Vooral nog is alternatieve energieopwekking duurder dan gebruik van gas bij HR CV-ketels.
- Het gaat hier om sociale huurwoningen. Voor de bewoners daarvan zijn prijsverschillen van wezenlijk belang.

Graag verneem ik van u wat de positie van genoemd project is, indien dit voorstel een besluit wordt.

Het besluit tot aardgasvrije nieuwbouw heeft geen invloed op de uitgangspunten van het project Nieuwe Steen 21. Het voorstel is alleen van toepassing op ontwikkelingen die nog van begin af aan opgestart moeten worden. Ontwikkelingen die vallen onder de zgn. "precontractuele fase" vallen hier niet onder. Hiermee worden lopende projecten bedoeld waarbij al afspraken gemaakt zijn met ontwikkelaars en bewoners over bijvoorbeeld grondprijzen, ontwerpen, etc. terwijl de grond formeel nog overgedragen moet worden en/of waarbij omgevingsvergunningen nog niet aangevraagd of verleend zijn. Deze projecten vallen onder de "precontractuele fase". Het per direct wijzigen van de spelregels in deze lopende trajecten heeft vergaande consequenties voor de gemeente en de betreffende ontwikkelaars / bewoners.

Vraag B

- Bij de overschakeling van particuliere woningen naar alternatieve energie is er sprake van warmtepompen.

Kan hierbij ook gebruik gemaakt van lucht als medium waaraan de energie onttrokken wordt, of is dat economisch/technisch gezien niet zinnig?

Belangrijk nadeel van een luchtwarmtepomp is dat het rendement lager is. Dat rendement is bovendien afhankelijk van de buitentemperatuur, die veel meer fluctueert dan de bodemtemperatuur. U kunt zich voorstellen dat in de koude winterdagen, de luchtwarmtepomp extra hard moet werken. Dat levert enerzijds hogere elektriciteitskosten. Anderzijds zijn er (dus voornamelijk in de winter) hogere piekbelastingen van het net, waardoor het net overgedimensioneerd moet worden. Tenslotte is er sneller sprake van geluidshinder bij een luchtwarmtepomp, omdat deze buiten staat. Voordeel van de luchtwarmtepomp is dat de investeringskosten wat lager liggen dan bij de bodemwarmtepomp. Maar wel met een hogere energierekening dan de bodemwarmtepomp. Kortom, warmte uit de lucht is zeker een mogelijkheid, maar dat adviseren wij vooral als warmte uit de bodem geen optie is (bijvoorbeeld vanwege boorbependingen).

Vraag C

Kan een indicatie gegeven van de te maken kosten, bij overstap op duurzame energie voor verwarming en extra isolatie, bij diverse categorieën particuliere woningen?

De financiële consequenties van de overstap naar duurzame energie in combinatie met extra isolatie is op dit moment lastig te bepalen. Factoren als type woning, staat van de woning, ligging etc. zijn van invloed op de te nemen maatregelen en bijbehorende financiële consequenties. Hiervoor is vooralsnog geen eenduidig bedrag aan gekoppeld. In de markt variëren bedragen en gedachten over dit onderwerp. In het eerste kwartaal 2018 is de routekaart van de energietransitie gereed. Hierin is de huidige energievraag en warmtevraag van Hoorn in beeld gebracht en worden duurzame alternatieven benoemd. Dit is de eerste stap waarin de energietransitie voor de gemeente Hoorn wordt vormgegeven.

Met vriendelijke groet,

Charlotte Bakker

Programmamanager Duurzame Stad/Puur Hoorn

cm.bakker@hoorn.nl

06-21522716

Van: N.R.Mast

Verzonden: woensdag 10 januari 2018 17:18

Aan: Bakker, Charlotte

CC: Griffie Hoorn

Onderwerp: Aardgasvrije Nieuwbouw

Betreft: Raadsvoorstel Aardgasvrije Nieuwbouw

Geachte Mevrouw Bakker,

A

- Het Raadsvoorstel gaat er in de eerste plaats over dat voortaan bij alle nieuwbouw op gemeente grond, geen gebruik van gastoevoer meer toegestaan wordt.
- In de ARC van 14 september jl. stelde wethouder Tap dat bij het project Nieuwe Steen 21 nog aansluiting op het gasnet zal plaatsvinden.
- Vooralsnog is alternatieve energieopwekking duurder dan gebruik van gas bij HR CV-ketels.
- Het gaat hier om sociale huurwoningen. Voor de bewoners daarvan zijn prijsverschillen van wezenlijk belang.

Graag verneem ik van u wat de positie van genoemd project is, indien dit voorstel een besluit wordt.

B

- Bij de overschakeling van particuliere woningen naar alternatieve energie is er sprake van warmtepompen.

Kan hierbij ook gebruik gemaakt van lucht als medium waaraan de energie onttrokken wordt, of is dat economisch/technisch gezien niet zinnig?

C

Kan een indicatie gegeven van de te maken kosten, bij overstap op duurzame energie voor verwarming en extra isolatie, bij diverse categorieën particuliere woningen?

Gedeeltelijke beantwoording van de vragen is ook welkom.

Bij voorbaat dank,

N. R. Mast

Commissielid HSP

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1507430
Steller: J.P. Zigenhorn
E-mail: j.zigenhorn@hoorn.nl
Team: RO
AOG: de heren P. Entius en T.M. Plat
Portefeuillehouder: B. Tap

Onderwerp

Procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Procesplan inclusief bijbehorende bijlagen
---	--

Gevraagd besluit

1. Het procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet vast te stellen.

Samenvatting

De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2021 in werking. Met de komst van de Omgevingswet wordt een andere manier van werken beoogd en daarmee verandert het werk in de fysieke leefomgeving voor gemeenten. Afhankelijk van de ambities die een gemeente bij de implementatie heeft, kunnen de gevolgen voor de gemeentelijke organisatie groot zijn. Het proces om te komen tot implementatie van de Omgevingswet is verwoord in een procesplan. Daarin wordt uitgegaan van regionale samenwerking bij het implementatietraject. De gemeenteraad wordt gevraagd dit procesplan vast te stellen en daarmee opdracht te geven aan het college om de invoering van de Omgevingswet voor te bereiden conform dat procesplan.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

De wetgeving met betrekking tot de fysieke leefomgeving wordt gebundeld tot één nieuwe wet: de Omgevingswet. Door een regionale ambtelijke werkgroep is in opdracht van de Kring van Gemeentesecretarissen een procesplan opgesteld. Hierin staat het proces en organisatie beschreven om te komen tot een tijdige implementatie van de Omgevingswet.

Belang

In de leidraad projectmatig werken zijn afspraken gemaakt over de rol van de gemeenteraad bij grote projecten en programma's. Hier wordt met dit raadsvoorstel aan voldaan. Daarnaast beoogt de Omgevingswet ook een andere manier van werken en heeft zowel organisatorische als inhoudelijke gevolgen voor de gemeentelijke organisatie.

Centrale vraag

Wat is de beste manier om te komen tot implementatie van de Omgevingswet?

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1507430

Steller: J.P. Zigenhorn

E-mail: j.zigenhorn@hoorn.nl

Team: RO

AOG: de heren P. Entius en T.M. Plat

Portefeuillehouder: B. Tap

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Met het vaststellen van het procesplan geeft de gemeenteraad opdracht aan het college om de invoering van de Omgevingswet conform dat procesplan voor te bereiden. Dit heeft tot doel te komen tot een tijdige implementatie van de wet met daarbij voordelen voor Westfriesland door gemeentelijke samenwerking op dit niveau.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

De Omgevingswet heeft als doel een gezonde fysieke leefomgeving in stand te houden en te bereiken (planet en people).

Door regionale samenwerking bij de implementatie van de Omgevingswet worden mogelijk kostenvoordelen behaald (profit).

4. Kaders

Het belangrijkste landelijke kader is de Omgevingswet met bijbehorende ontwerp-AMVB's en ontwerp-invoeringswet.

Onder andere het Pact van Westfriesland is een regionaal kader. Doel van dit pact is om via regionale samenwerking de regio te versterken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, onderwijs en vrije tijd. De Structuurschets is hier een voorbeeld van en vormt daarmee een inhoudelijk kader.

In de leidraad projectmatig werken zijn afspraken gemaakt over de rol van de gemeenteraad bij grote projecten en programma's. Met dit raadsvoorstel en het procesplan wordt aan deze afspraken voldaan.

5. Argumenten

- Het vaststellen van het procesplan past bij kaderstellende rol.
Bij de implementatie van de nieuwe Omgevingswet is binnen het gemeentelijk bestel naast het college en de ambtelijke organisatie vooral ook de gemeenteraad betrokken. De gemeenteraad is namelijk het bevoegd gezag voor de nieuwe kerninstrumenten, de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan. Het procesplan geeft inzicht in het proces te komen tot implementatie van de wet en de organisatie van de regionale aanpak.

Binnen het projectmatig werken is afgesproken dat de gemeenteraad aan het begin van een project of programma nadrukkelijk betrokken is. Hier wordt met dit raadsvoorstel aan voldaan.

Gelet op bovenstaande is het van belang dat (ook) de gemeenteraad het procesplan vaststelt.

- Uiteindelijk moet elke gemeente individueel zorgen voor vaststelling van de nieuwe kerninstrumenten en de eigen organisatie aanpassen en voorbereiden op de nieuwe wet. Echter, zowel organisatorisch als inhoudelijk kent de implementatie van de Omgevingswet binnen Westfriesland veel overlap. Dit biedt kansen en kan voordelen voor de regio opleveren, samengevat in onderstaande punten:

- bijdrage leveren aan de samenwerkingsdoelen uit het Pact van Westfriesland;

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1507430

Steller: J.P. Zigenhorn

E-mail: j.zigenhorn@hoorn.nl

Team: RO

AOG: de heren P. Entius en T.M. Plat

Portefeuillehouder: B. Tap

- herkenbare en uniforme werkwijze in Westfriesland binnen de fysieke leefomgeving, zowel intern voor de organisatie als extern voor de gebruikers (bijvoorbeeld inwoners en bedrijven);
- de realisatie van de regionale ambities zoals omschreven in de Structuurschets Westfriesland;
- één aanspreekpunt voor ketenpartners zoals provincie en RUD voor onderwerpen gerelateerd aan de implementatie van de Omgevingswet;
- de Omgevingswet is een grootse en complexe opgave. Door deze uitdaging samen aan te gaan, kunnen we veel van elkaar leren;
- mogelijke kostenvoordelen bij de implementatie (te besteden fte's, inkoop, etc.);
- na invoering van de Omgevingswet kan de samenwerking bij de implementatie zich voortzetten in samenwerking bij het werken onder de Omgevingswet.

6. Maatschappelijk draagvlak

In deze fase van de implementatie van de Omgevingswet is het betrekken van de stad nog niet aan de orde. Wel zijn verkennende gesprekken gevoerd met de RUD NHN, de provincie Noord-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Binnenlandse Zaken. Zij juichen de samenwerking in Westfriesland op het gebied van de implementatieopgave toe.

7. Financiële consequenties

Vanwege de grote onduidelijkheid die er landelijk heerst over de exacte (financiële) impact van de Omgevingswet, is het op dit moment niet mogelijk een goede inschatting te geven van de lange termijncosten voor invoering, exploitatiekosten en mogelijke opbrengsten. In de begroting 2018 zijn de voorziene kosten van invoering voor 2018 opgenomen.

Landelijk zijn afspraken gemaakt over de invoeringskosten van de Omgevingswet. Uit die afspraken volgt dat gemeenten zelf de transitiekosten van de wet moeten dragen. Hieronder vallen onder andere het opstellen van een Omgevingsvisie en Omgevingsplan, volgen van opleidingen, organisatieverandertrajecten en digitale voorzieningen om aan te kunnen sluiten op het landelijk digitaal stelsel.

8. Communicatie

In dit stadium niet van toepassing.

9. Realisatie

De invoering van de wet is uitgesteld tot 1 januari 2021. Dit uitstel leidt er toe dat de overgangstermijnen van 5 en 10 jaar worden verkort, omdat wel vastgehouden wordt aan 1 januari 2029 als einddatum voor de volledige transitie in het kader van de nieuwe wet. Om genoemde data te halen is het noodzakelijk dat de voorbereidingen op de invoering van de nieuwe wet doorgang blijven vinden.

Naast het feit dat de gemeenteraad het bevoegd gezag is met betrekking tot de vaststelling van de nieuwe instrumenten (omgevingsvisie en omgevingsplan) is het voor de implementatie van de wet in eerste instantie van belang om te weten welke ambities de gemeenteraad heeft. Van belang zijn keuzen van de gemeenteraad ten aanzien van onder andere:

- het tempo, wanneer gaan we wat doen?

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1507430

Steller: J.P. Zigenhorn

E-mail: j.zigenhorn@hoorn.nl

Team: RO

AOG: de heren P. Entius en T.M. Plat

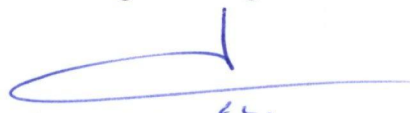
Portefeuillehouder: B. Tap

- op welke wijze we de nieuwe mogelijkheden van de Omgevingswet willen benutten (denk hierbij aan participatie, bestuurlijke afwegingsruimte, mate van flexibiliteit in de kaders en/of regels);
- in hoeverre we de implementatieperiode benutten voor een pilot, gelet op de complexiteit van de opgave.

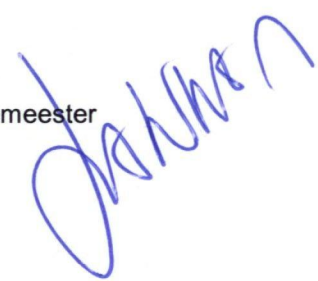
De antwoorden hierop moeten leiden tot een ambitiedocument dat richting geeft aan het implementatieproces. Omdat de inwerkingtreding van de Omgevingswet is voorzien in de volgende bestuursperiode is het logisch dat de nieuwe gemeenteraad dit ambitiedocument vaststelt. Bij de huidige gemeenteraad zal input worden opgehaald ten behoeve van het ambitiedocument. Dit gebeurt parallel aan het besluitvormingsproces omtrent het regionale procesplan. De gemene deler in de door de afzonderlijke gemeenteraden uitgesproken ambities zal de regionale samenwerking (mede) vormgeven.

Hoorn, 07 NOV. 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



de secretaris,



de burgemeester



Raadsbesluit

Zaaknummer: 1507430

Steller: J.P. Zigenhorn

Team: Ruimtelijke Ontwikkeling

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.

betreft: Procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. Het procesplan Regionale Implementatie Omgevingswet vast te stellen.

Hoorn, *(datum)*

de griffier,

de voorzitter,

Bekendmaking:

Niet van toepassing



WESTFRIESLAND

Procesplan
Regionale Implementatie Omgevingswet

Een samenwerking tussen de gemeenten Hoorn, Koggenland,
Medemblik, Opmeer, Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland

Inhoudsopgave

1. Visie op regionale samenwerking	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Waarom een programma?	1
1.3 Waarom een regionaal programma?	1
1.4 Regionaal vs. Lokaal	2
2. Reikwijdte procesplan	3
3. Omgevingswet in het kort	4
4. Programmadoelen	5
5. Programma-effecten	6
6. Randvoorwaarden.....	6
7. Programmastructuur	7
8. Taken en verantwoordelijkheden programmastructuur.....	8
9. Overlegstructuur	9
10. Communicatie.....	9
10.1 Kernboodschap:.....	9
10.2 Programma- en projectniveau.....	10
10.3 Gemeenteraden en colleges.....	10
10.4 Gemeentelijke organisaties	10
10.5 Gebiedspartners	10
10.6 Omgeving	11
11. Informatiebeheer	11
12. Benodigde programmacapaciteit	11
13. Programmafinanciering	12
14. Planning	13
15. Programmasturing	13

Bijlagen

1. Risicomatrix
2. Geleerde lessen sociaal domein
3. Lokale programmaplannen per gemeente
4. Overzicht domeinen met projecten
5. Programmaplanning
6. Toelichting op sturingscriteria

1. Visie op regionale samenwerking

1.1 Aanleiding

De Omgevingswet komt eraan, de wet treedt in 2021 in werking. Wij, de zeven Westfriese gemeenten, zien de komst van deze Omgevingswet als een kans: de wet biedt ons - in vergelijking met de huidige wet- en regelgeving - extra mogelijkheden die we goed kunnen gebruiken.

Maar dit gaat niet vanzelf, de nieuwe wet vraagt iets van ons allemaal: de medewerkers, het management, de directie, de bestuurders en de raadsleden. Daarbij gaat het niet alleen om het organiseren van de overgang naar nieuwe instrumenten, procedures en regels. Maar vooral ook om de cultuur van de gemeente als het gaat om besturen, besluiten, werkwijzen en processen, ICT en dienstverlening. Ook vraagt de wet om een aanpassing van de taken en werkafspraken met onze inwoners en ondernemers en onze externe partners zoals: provincie, regiegemeenten, buurgemeenten, wijk- en dorpsraden, waterschap, regionale uitvoeringsdienst, veiligheidsregio en GGD.

We hebben nog een aantal jaar om ons op de invoering van de wet voor te bereiden. We beseffen ons dat het een complexe materie is, waarvan we allemaal nog niet alle ins en outs weten. Maar de hoofdlijnen en de bedoelingen van de wet zijn duidelijk genoeg om aan de slag te gaan. Door te verkennen, te overleggen, mee te praten en te experimenteren krijgen we grip op de materie en groeien het besef en het inzicht.

We willen er in 2021 klaar voor zijn, en ondertussen al ervaren en leren wat we voor die tijd al kunnen doen!

1.2 Waarom een programmatische aanpak?

Het tijdig voldoen aan de wettelijke vereisten van de Omgevingswet, zoals een Omgevingsvisie en Omgevingsplan, heeft een sterk projectmatig karakter. De implementatie van de Omgevingswet is echter meer dan dat. De Omgevingswet verlangt een andere manier van werken binnen het fysieke domein. Dan gaat het bijvoorbeeld om de toepassing van bestuurlijke afwegingsruimte, het integraal werken en het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden via burgerparticipatie. Dat betekent veel voor de eigen organisatie. Deze "cultuuromslag" heeft een grote samenhang met de juridische instrumenten van de Omgevingswet. De Omgevingswet gaat om een grote, strategische verandering van hoe je als organisatie, gemeente en regio werkt. Er is een lange doorlooptijd voor nodig om het veelvoud aan onderliggende projecten uit te voeren.

Om bovenstaande redenen wordt gekozen de implementatie van de Omgevingswet vanuit een programmastructuur te organiseren.

1.3 Waarom een regionaal programma?

Op vele fronten trekken de zeven Westfriese gemeenten gezamenlijk op. Het Pact van Westfriesland vormt de basis voor deze regionale samenwerking. Deze samenwerking moet leiden tot versterking van de regio op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, onderwijs en vrije tijd. Het doel is om als regio tot de top 10 van meest aantrekkelijke regio's van Nederland te horen.

Om dat doel te bereiken, is een veilige en gezonde fysieke leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit voor de inwoners een randvoorwaarde. De Omgevingswet geeft gemeenten veel ruimte en mogelijkheden om dit te bereiken. Met het Pact van Westfriesland kan de regio de aangeboden ruimte en mogelijkheden optimaal benutten. Samenwerken onder de Omgevingswet begint al bij de implementatie. Het regionaal organiseren van de implementatie van de Omgevingswet heeft voordelen en kansen:

- bijdrage leveren aan de samenwerkingsdoelen uit het Pact van Westfriesland;

- herkenbare en uniforme werkwijze in Westfriesland binnen de fysieke leefomgeving, zowel intern voor de organisatie als extern voor gebruikers (bijvoorbeeld inwoners en bedrijven);
- de realisatie van de regionale ambities zoals omschreven in de Structuurschets Westfriesland;
- één aanspreekpunt voor ketenpartners zoals provincie en RUD voor onderwerpen gerelateerd aan de implementatie van de Omgevingswet;
- de Omgevingswet is een grootse en complexe opgave. Door deze uitdaging samen aan te gaan, kunnen we veel van elkaar leren;
- mogelijke kostenvoordelen bij de implementatie (te besteden fte's, inkoop, etc.);
- na invoering van de Omgevingswet kan de samenwerking bij de implementatie zich voortzetten in samenwerking bij het werken onder de Omgevingswet.

Om deze voordelen te kunnen behalen, is sprake van samenwerking tussen de zeven Westfriese gemeenten. Samenwerking gaat verder dan het delen van ervaringen. Het gaat om het gezamenlijk werken aan regionale producten, om het gezamenlijk communiceren, zowel regionaal als lokaal en zowel intern als extern. De regio wordt daarbij benaderd als één entiteit, in plaats van de implementatie te organiseren vanuit vijf verschillende ambtelijke organisaties.

Uitgangspunt hierbij is “regionaal, tenzij”. Omdat de implementatie ook onderdelen kent die gemeente specifiek zijn, heeft samenwerking niet op elk onderdeel een meerwaarde. Daar waar regionale samenwerking niet mogelijk/verstandig is, vindt de implementatie op lokaal niveau plaats. Denk hierbij aan onderdelen die de eigen organisatiecultuur of –structuur raken. Maar wel altijd vanuit regionale afstemming, zodat we ook bij deze onderdelen van elkaar kunnen leren.

De implementatie van de Omgevingswet is onder te verdelen in een inhoudelijk en organisatorisch deel. Verderop in dit procesplan (zie 2. Reikwijdte procesplan) wordt hier nader op ingegaan. De regionale samenwerking wordt opgepakt vanuit het organisatorisch deel van de implementatieopgave. Gedurende het proces moet blijken in hoeverre regionale samenwerking ook een meerwaarde kan zijn voor het inhoudelijke deel. Omdat de gemeenteraden aan de lat staan voor het inhoudelijke deel, zij stellen immers als bevoegd gezag het Omgevingsplan en Omgevingsvisie vast, wordt dit in samenspraak met de zeven gemeenteraden verkend.

1.4 Regionaal vs. Lokaal

De implementatie van de Omgevingswet is een lange en uitdagende reis. Omdat de Westfriese gemeenten ervoor kiezen deze reis gezamenlijk te ondernemen, vraagt dit om heldere afspraken over alles wat tijdens de reis op ons pad komt. De zeven Westfriese gemeenten committeren zich bij de implementatie van de Omgevingswet aan de volgende afspraken:

- de meerwaarde van samenwerking op inhoudelijk vlak wordt samen met de zeven gemeenteraden verkend;
- samenwerking op organisatorisch vlak is niet vrijblijvend. We denken vanuit de regio en we benaderen de regio als één entiteit, met respect voor lokale verschillen;
- we nemen de stappen om te komen tot implementatie van de Omgevingswet zoveel mogelijk op hetzelfde moment;
- de regionale producten die de regionale projectgroepen opleveren zijn uitgangspunt (Denk aan opleidingsplan medewerkers, nieuw model werkprocessen, ICT aanpassingen, etc.);
- de zeven Westfriese gemeenten dragen in capaciteit en financiën bij aan het programma naar rato van het aantal inwoners;
- daar waar gekozen is voor lokale projectgroepen, vindt kennisuitwisseling plaats zodat de regio leert van elkaars ervaringen;
- ervaringen en leerpunten van lokale pilots die tot doel hebben te oefenen met de Omgevingswet worden binnen de regio gedeeld.

Gedurende de reis zal de samenwerking op de proef worden gesteld, bijvoorbeeld als het proces hapert of moeilijke beslissingen moeten worden genomen. Vooral op die momenten moeten we er staan als één regio. We spreken elkaar aan als afspraken onder druk komen te staan. Dit doen we vanuit onderling vertrouwen en volledige transparantie.

Voorafgaand zijn de risico's voor de regionale samenwerking en de implementatie van de Omgevingswet geïnterviewd. Deze matrix is in bijlage 1 opgenomen. Ook hebben we een inventarisatie gemaakt van een vergelijkbare opgave: de lessen uit het sociaal domein (bijlage 2).

Voorbeeld wisselwerking regionaal vs Lokaal

Elke gemeente stelt één Omgevingsplan op. De Omgevingsvisie is het kader waarbinnen het dit plan wordt opgesteld. In het Omgevingsplan komt alle regelgeving samen die betrekking heeft op de fysieke leefomgeving. In het Omgevingsplan worden keuzes gemaakt over de wijze waarop de doelen uit de Omgevingsvisie worden nagestreefd. Wordt veel ruimte gegeven voor initiatief of wordt ingezet op behoud van Omgevingswaarden? En als je ruimte geeft voor initiatief, doe je dit door particuliere ideeën te stimuleren en mogelijk te maken via een Omgevingsvergunning of stel je een flexibel kader vast waarbinnen vooraf al veel mogelijk is? Voor een historische binnenstad of woonwijk kunnen andere keuzes worden gemaakt dan voor de ontwikkeling van een oud bedrijventerrein of een stationsgebied. Dit zijn keuzes die lokaal moeten worden genomen. Het opstellen van een Omgevingsplan is daarom een lokaal project.

Gemeenten krijgen van het Rijk veel vrijheid bij het opstellen van het Omgevingsplan. Zo is dit product vormvrij. In de praktijk kan dit leiden tot grote verschillen tussen de Omgevingsplannen van gemeenten. Dit is nu al zichtbaar bij de eerste Omgevingsplannen die vooruitlopend op de Omgevingswet in het land zijn gemaakt. Wij zien kansen om hierover op de schaal van West-Friesland afspraken te maken zodat voor bewoners en initiatiefnemers een eenduidige en herkenbare manier van werken zichtbaar is binnen de fysieke leefomgeving. Afspraken maken over de vorm van een Omgevingsplan leidt tot een Westfriese standaard en is daarom een regionaal product.

Nu kan het voorkomen dat gemeenten ervoor kiezen om pilots te draaien, bijvoorbeeld een pilot Omgevingsplan voor een gebied binnen de gemeente. Doel van de pilot is oefenen met het nieuwe instrument en met een andere manier van werken. De pilot wordt lokaal opgepakt en levert input voor het lokale project "Omgevingsplan" en voor het regionale project "afspraken over vorm Omgevingsplan". Daarnaast worden de ervaringen en leerpunten van de pilots in de regio met elkaar gedeeld.

2. Reikwijdte procesplan

De implementatieopgave van de Omgevingswet bestaat uit een inhoudelijk en een organisatorisch deel:

Inhoudelijk deel: De Omgevingswet heeft invloed op de ambities die gemeenten hebben met de fysieke leefomgeving, er moeten immers nieuwe, integrale beleidskaders voor de fysieke leefomgeving worden vastgesteld.

Organisatorisch deel: De Omgevingswet heeft daarnaast ook invloed op hoe de organisatie werkt, o.a. interne werkprocessen, organisatieontwikkeling, gegevens-management.

Voorliggend procesplan richt zich op het proces waarlangs de regionale implementatie van de Omgevingswet gaat plaatsvinden. Door de vaststelling van dit plan ontstaat een goede basis en vertrouwen voor de regionale samenwerking binnen een gezamenlijk vastgestelde programmastructuur.

Het procesplan gaat uit van de volgende hoofduitgangspunten:

1. Die zaken die primair over de ambtelijke organisaties gaan, vallen onder het opdrachtgeverschap van de Kring van Gemeentesecretarissen.
2. De inhoudelijke onderdelen van de Omgevingswet vallen onder het opdrachtgeverschap van de VVRE portefeuillehouders. De gemeenteraden bepalen de ambitie behorende bij de implementatiestrategie van de Omgevingswet (Ambitiedocument). Ook zijn de raden het bevoegd gezag voor de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan.

De zeven gemeenteraden worden in een vroeg stadium in het proces betrokken. Na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2018 worden de gesprekken met de nieuwe gemeenteraden gestart over inhoudelijke vulling van het programma. Deze ambities worden vastgelegd in een ambitiedocument. De inhoudelijke ambities kunnen invloed hebben op de manier waarop het organisatorische deel van de implementatie verder wordt vormgegeven. Het procesplan wordt daarom eind 2018 op deze ambities herijkt.

De afzonderlijke gemeenten hebben de mogelijkheid om een lokale aanvulling toe te voegen aan dit procesplan. Dit is bedoeld om ruimte te bieden aan de lokale situatie, bijvoorbeeld voor aansluiting met de organisatiedoelstelling, de lokale programmastructuur en de benodigde capaciteit binnen de organisatie.

De onderverdeling 'organisatorisch – inhoudelijk' is terug te vinden in de programmastructuur (zie hoofdstuk 8).

3. Omgevingswet in het kort

De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2021 in werking. Op dat moment vindt een grootschalige integratieslag plaats: in totaal gaan 24 wetten op in de Omgevingswet, onder meer de Wet ruimtelijke ordening, de Wabo, de Crisis- en herstelwet, de Waterwet, de Wet milieubeheer.

De aanleiding voor de Omgevingswet is de grote complexiteit van het huidige stelsel van omgevingsrecht. Door de stapeling van een grote hoeveelheid wetten en regels is dit stelsel tamelijk ondoordrongend en inefficiënt geworden. Ook sluit het huidige stelsel onvoldoende aan op de veranderende waarden in onze samenleving: meer ruimte voor eigen initiatief, meer eigen verantwoordelijkheid, snellere procedures, transparante communicatie en de behoefte aan lokaal maatwerk. De Omgevingswet moet hier verandering in aanbrengen. Er zijn in de wet 4 verbeterdoelen geformuleerd. De Omgevingswet beoogt:

Waarom stelselherziening: verbeterdoelen

Inzichtelijkheid,
voorspelbaarheid en
gebruiksgemak

**Samenhangende
benadering** beleid,
besluitvorming en
regelgeving

**Versnellen en
verbeteren**
besluitvorming

**Bestuurlijke
afwegingsruimte**



1. Een samenhangende en integrale benadering van de fysieke leefomgeving: beleid, besluitvorming en regelgeving;
2. Vergroten van de inzichtelijkheid, de voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht;

3. Vergroten van de bestuurlijke lokale afwegingsruimte en mogelijk maken van een actieve, innovatieve en flexibele aanpak;
4. Versnellen en verbeteren van besluitvorming over projecten

De Omgevingswet stimuleert een cultuuromslag naar uitnodigingsplanologie. In tegenstelling tot de afgelopen decennia (met vooral toelatings- en /of grootschalige ontwikkelingsplanologie), nodigen overheden bij uitnodigingsplanologie de samenleving uit om zelf te komen met initiatieven. De overheid heeft daarbij een andere rol dan voorheen: zij stelt (alleen) waar nodig duidelijke doelen en kaders maar laat de concrete invulling daarbinnen over aan de samenleving. De focus van de overheid is meer dan nu gericht op het proces en bij de beoordeling van nieuwe initiatieven staat het 'ja, mits principe' centraal.

Ontwikkelingen vinden steeds meer organisch plaats in een groeiproces waarbij op voorhand het eindbeeld noch het moment waarop de ontwikkeling is afgerond bekend zijn. In de kaderstelling spelen maatschappelijke meerwaarde en burgerparticipatie meer dan voorheen een belangrijke rol. De systematiek van uitnodigingsplanologie moet leiden tot meer innovatieve en kwalitatief betere initiatieven en een grotere kwaliteit van beleid en besluitvorming.

De Omgevingswet

De Omgevingswet stelt de initiatiefnemer centraal en legt de lat voor de dienstverlening hoog:

- Werken vanuit de leefwereld van inwoners en ondernemers;
- De overheid in de rol van partner en adviseur;
- Inspelen op nieuwe technologie en trends gericht op de lange termijn;
- Optimale transparantie en toegang tot informatie via 1 muisklik op de kaart (internet).

Er zijn 6 instrumenten voor het beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving (waarbij de instrumenten Omgevingsvisie, Programma, Omgevingsplan en Omgevingsvergunning voor de gemeente beschikbaar zijn):

1. Omgevingsvisie
2. Programma
3. Algemene rijksregels
4. Decentrale algemene regels (provinciale verordening, gemeentelijk omgevingsplan en waterschapsverordening)
5. Omgevingsvergunning
6. Projectbesluit

Op de website www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl is meer achtergrondinformatie over de Omgevingswet en haar kerninstrumenten te vinden.

4. Programmadoelen

Een tijdige en gelijktijdige implementatie van de Omgevingswet in Westfriesland;

Hierbij sluiten we aan op de subdoelen die gesteld zijn in het landelijke programma "Aan de slag met de Omgevingswet". Dat wil zeggen: Iedereen past zijn/haar handelen en werken (aan de bedoeling van de wet) aan, met kennis en kunde van de wet in het algemeen en de zes kerninstrumenten in het bijzonder (voor zover van belang voor gemeenten), ondersteund door een digitaal stelsel.

Voor de gemeentelijke instrumenten Omgevingsvisie en Omgevingsplan betekent dit dat deze in ieder geval binnen respectievelijk vijf en tien jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten zijn vastgesteld.

Met gelijktijdig wordt bedoeld dat de meerwaarde voor een gezamenlijke implementatie het

grootst is wanneer de gemeenten dezelfde stappen op nagenoeg hetzelfde moment zetten. Het programma streeft naar deze gelijktijdigheid op zowel organisatorisch als inhoudelijk vlak.

Samenwerking in Westfriesland bij deze implementatie;

Samenwerking gaat verder dan kennisuitwisseling en heeft tot doel om gezamenlijk tot regionale producten te komen. Dit doen we door Westfriesland zoveel mogelijk te benaderen als één entiteit, waarbij de gemeenteraad zijn individuele bevoegdheid behoudt. Voorbeelden van wat we de afgelopen jaren al bereikt hebben op het gebied van samenwerking in Westfriesland zijn de Regionale Woonvisie, Structuurschets Westfriesland en de Economische agenda.

Eenduidige werkwijze in Westfriesland binnen de fysieke leefomgeving;

De eenduidige werkwijze moet zijn weerslag hebben op de interne organisatie en op de omgeving. De omgeving merkt eenduidigheid bijvoorbeeld door eenzelfde werkwijze bij het behandelen van initiatieven en het aanvragen van vergunningen. De inhoudelijke beoordeling van initiatieven en aanvragen kan per gemeente wel verschillen. Het Omgevingsplan biedt ook een kans om in vorm op elkaar aan te sluiten.

5. Programma-effecten

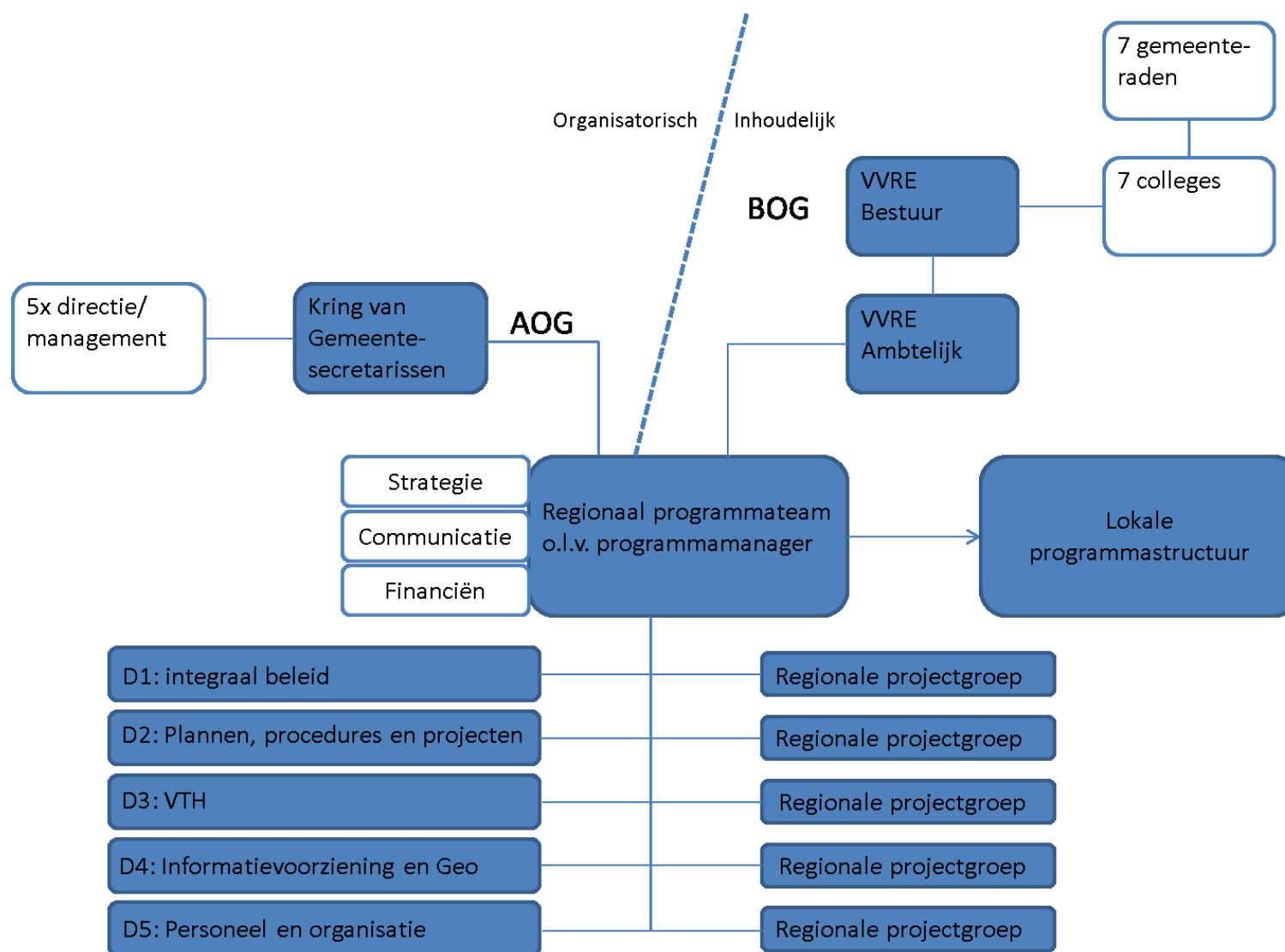
- Samenwerking tussen de Westfriesse gemeenten wordt verder versterkt;
- Verdere integratie van regionaal beleid;
- Na invoering van de Omgevingswet kan de samenwerking bij de implementatie zich voortzetten in samenwerking bij het werken onder de Omgevingswet;

6. Randvoorwaarden

- De implementatie van de Omgevingswet is complex. Samenwerking op regionaal niveau heeft tot doel de kracht van de regio te bundelen en gezamenlijk deze uitdaging aan te gaan en de kansen die het biedt te benutten. Maar samenwerking zal niet altijd makkelijk blijken of vanzelfsprekend zijn. Commitment voor deze samenwerking in de gehele organisatie is randvoorwaardelijk om het programma een succes te laten zijn;
- Gemeenten zetten gedurende het implementatieproces gelijktijdig de benodigde stappen, zodat de input voor de te vervaardigen (deel)producten tijdig beschikbaar is;
- Er is een duidelijke programmastructuur en een afgestemde verantwoordelijkheidsverdeling nodig (regionale projectgroep, (deel)projectgroepen regionaal en lokaal). Dat wordt geborgd in dit procesplan en in de toekomstige projectopdrachten en -plannen;
- Gemeenten leveren naast kwantiteit ook voldoende kwaliteit en betrokken expertise om de complexe vraagstukken te kunnen overzien;

7. Programmastructuur

Voor de regionale implementatie van de Omgevingswet zetten we de volgende programmastructuur op:



8. Taken en verantwoordelijkheden programmastructuur

Kring van Gemeentesecretarissen

- Is opdrachtgever voor het organisatorische deel van de implementatie van de Omgevingswet
- Bewaakt / stuurt het organisatorische deel van de implementatie Omgevingswet
- Heeft regelmatig afstemming over de voortgang met regionaal Programmteam
- Signaleert relevante ontwikkelingen binnen eigen organisatie
- Is verantwoordelijk voor het informeren van het management van de afzonderlijke gemeenten
- Is het gezicht naar de eigen organisatie voor de implementatie van de Omgevingswet
- Draagt de regionale ambitie en visie t.a.v. de regionale implementatie uit

VVRE bestuurlijk

- Opdrachtgever voor het inhoudelijk deel van de implementatie van de Omgevingswet
- Bespreekt eventuele beleidsinhoudelijke voorstellen die vanuit het programma worden voorgedragen
- Signaleert relevante ontwikkelingen op bestuurlijk/politiek vlak

Gemeenteraden

- Bepaalt inhoudelijke ambitie en kaders voor de implementatiestrategie van de Omgevingswet
- Is bevoegd gezag voor de Omgevingsvisie en Omgevingsplan
- Stelt budgetten beschikbaar (regionaal en lokaal)

Colleges

- Verantwoordelijk voor besluitvorming beleidsinhoudelijke voorstellen (o.a. programma's etc)
- Is als dagelijks bestuur verantwoordelijk voor voorbereiding van besluitvorming in de gemeenteraden

VVRE ambtelijk

- Klankbord voor regionaal programmteam voor voortgang programma
- Bespreekt voorstellen en besluitvorming voor
- Signaleert relevante ontwikkelingen binnen eigen organisatie

Regionale programmamanager

- Verantwoordelijk voor concretisering en realisatie van de (regionale) programmadoelstellingen;
- Geeft sturing aan het regionale programma Implementatie Omgevingswet
- Is verantwoordelijk voor het beheren van het programma
- Stemt de voortgang van het implementatieproces af met de Kring van gemeentesecretarissen Westfriesland
- Rapporteert over het programma, (deel)projecten en plan van aanpak. Adviseer, prioriteert en houdt focus. Pakt ontbrekende zaken op.
- Draagt bij aan de veranderopgave waar we als regio Westfriesland voor staan. Dit staat voor een andere wijze van denken, werken, (be)sturen en organiseren.

Regionaal Programmteam

- Draagt de visie en ambitie m.b.t. de regionale implementatie uit
- Legt verantwoording af/stemt af met opdrachtgever (planning, financiën, kwaliteit)
- Zijn ambtelijk opdrachtgevers voor onderliggende projecten
- Onderhoudt het Regionaal procesplan en bijbehorende programmastructuur
- Signaleert, verbindt partijen, belangen en informatie
- Organiseert en faciliteert de opstart van regionale projecten binnen de 5 domeinen

- Levert input voor de regionale communicatie(strategie)
- Draagt bij aan kennisoverdracht en cultuurverandering
- Zorgt voor strategische afstemming met gebiedspartners
- Stemt af met regionale en lokale projectleiders
- Verzorgt presentaties in de regio
- Verantwoordelijk voor communicatie over regionale implementatie
- Bevordert samenwerking, integratie en afstemming en bewaakt de regionale aanpak
- Is het gezicht naar de eigen organisatie voor de implementatie van de Omgevingswet

Regionale projectleiders van onderliggende projecten

- Stellen de projectplannen voor de diverse projecten binnen hun domein op
- Geven leiding aan het projectteam / de projectteams
- Leveren het projectresultaat op binnen de afgesproken kaders
- Stemmen voortgang af met programmteam/programmamanager
- Signaleren relevante ontwikkelingen binnen eigen organisatie

Directie / management

- Levert capaciteit en kennis
- Klankbord voor lokaal programmteam voor voortgang programma
- Bespreekt voorstellen en besluitvorming voor
- Signaleert relevante ontwikkelingen binnen eigen organisatie

9. Overlegstructuur

Gedurende het programma zullen de volgende overleggen worden benut voor afstemming en voorbereiding:

Overleg	Frequentie
Regionaal programmteam	3 wekelijks
Afstemming regionaal programmteam met:	
Regionale projectleiders / lokale projectleiders	1x per maand
Kring van gemeentesecretarissen	1x per maand
VVRE ambtelijk	1x per maand
VVRE bestuurlijk	1x per maand
Kring van Griffiers	1x per 2 maanden
Regionale raden	1x per half jaar
Partners gemeenschappelijke regelingen	Nader in te vullen

10. Communicatie

10.1 Kernboodschap:

In Nederland hebben we veel regels over onze leefomgeving. Straks komen al deze regels samen in één nieuwe wet, de Omgevingswet. Eén wet, één loket, één procedure. En die gaat van 26 naar 8 weken. Een aanvraag wordt in één keer aan alle regels getoetst. En binnen de regels is er veel ruimte voor initiatief. Met de komst van de Omgevingswet heeft de directe omgeving meer te zeggen over de fysieke leefomgeving.

Vanaf 2019 start de invoering. De verschillende bestemmingsplannen in een gemeente worden vervangen door één Omgevingsplan. De gemeente maakt dit samen met bewoners, bedrijven en organisaties. Daarnaast maakt de gemeente de processen en manieren van werken geschikt voor de nieuwe situatie. De invoering van de Omgevingswet moet uiterlijk in 2029 klaar zijn. De Westfriesse gemeenten gaan hier gezamenlijk mee aan de slag. Zodat Westfriesland straks één gelijke werkwijze kent.

10.2 Programma- en projectniveau

Communicatie staat centraal binnen de Omgevingswet en is ook voor de implementatie van de wet van groot belang. Het programma maakt onderscheid tussen communicatie op programmaniveau en op projectniveau.

De communicatie op programmaniveau is strategisch van aard en is gericht op de implementatie van de Omgevingswet. Dat betekent dat op programmaniveau wordt gecommuniceerd met relevante stakeholders over de voortgang van het programma. Op programmaniveau vindt ook de afstemming plaats over de communicatie op projectniveau. Zo wordt ook vanuit projecten een eenduidige communicatiestroom geborgd richting relevante stakeholders. Vanuit het programma wordt de communicatiestrategie vorm gegeven door minimaal elk half jaar een communicatiekalender op te stellen. Vanwege het grote belang van communicatie voor het programma wordt een regionale werkgroep communicatie ingesteld die het programmateam ondersteunt.

Elk project wordt opgezet vanuit de Westfriese structuur voor projectmatig werken. Dat betekent dat de projecten starten met in ieder geval een projectopdracht waarin wordt ingegaan op de communicatie binnen het project zelf. Per project wordt de wijze van communicatie verder vormgegeven. Dat houdt in dat per project een stakeholder- en krachtenveldanalyse wordt gemaakt. Aan de hand van deze analyses wordt bepaald wanneer, met wie en op welke wijze wordt gecommuniceerd.

In de praktijk betekent dit dat het zeer afhankelijk is van het project of de communicatie meer intern of meer extern gericht is.

10.3 Gemeenteraden en colleges

Binnen de programmastructuur zijn de taken en verantwoordelijkheden van de gemeenteraden en colleges nader gespecificeerd. Naast deze formele taken binnen het programma, zijn de gemeenteraden verantwoordelijk voor het bepalen van de ambities aangaande de Omgevingswet. Het gaat bij ambities onder andere over:

- tempo, wanneer gaan we wat doen?;
- benutten van mogelijkheden Omgevingswet als participatie, bestuurlijke afwegingsruimte, stellen flexibele kaders;
- verhouding gemeenteraad en college binnen de fysieke leefomgeving;
- ambities ten aanzien van Omgevingsvisie en de geschikte geografische schaal dit op te pakken;

Direct na de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 worden de gesprekken gestart met de zeven gemeenteraden om de inhoudelijke ambities en uitvoering hiervan vorm te geven.

10.4 Gemeentelijke organisaties

Nagenoeg elk onderdeel van het programma heeft gevolgen voor de gemeentelijke organisaties. Iedereen die met zijn werk te maken heeft met de fysieke leefomgeving, gaat de komst van de Omgevingswet merken. In de praktijk is dat een groot deel van de organisatie. Het spreekt voor zich dat de gemeentelijke organisaties zeer belangrijk zijn voor het slagen van het programma, niet in de laatste plaats omdat projecten grotendeels door werknemers uit de organisaties zelf worden uitgevoerd.

10.5 Gebiedspartners

De gebiedspartners vormen een belangrijke plek binnen het programma. Het gaat hierbij om de provincie Noord-Holland, RUD Noord-Holland Noord, Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, GGD Hollands Noorden en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Voor veel onderliggende projecten zijn de gebiedspartners relevante stakeholders om te komen tot het projectresultaat. Dat geldt in ieder geval voor de inhoudelijke projecten en voor de positie van de gebiedspartners binnen de werkprocessen. Strategische afstemming met de gebiedspartners vindt op programmaniveau plaats.

Voor de provincie Noord-Holland geldt een belangrijke inhoudelijke relatie tussen de

provinciale Omgevingsvisie, provinciale Omgevingsverordening en de gemeentelijke Omgevingsvisie. De uitdaging voor de provincie zal zijn, om naar analogie van de rol van de gemeente ten opzichte van de omgeving, meer vertrouwen en vrijheden te geven aan lagere overheden wanneer op regionaal vlak afspraken worden gemaakt over de fysieke leefomgeving.

De RUD Noord-Holland Noord, Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, GGD Hollands Noorden zijn allen gemeenschappelijke regelingen en daarmee als het ware verlengstukken van de gemeentelijke organisatie. Op het gebied van milieu gaat de Omgevingswet voor verandering zorgen. Gemeenten krijgen een grotere afwegingsruimte en kunnen vooral meer maatwerk leveren op milieuthema's. Dit kan zeker gevolgen hebben voor de rol van de RUD Noord-Holland Noord. Met de verbreding van ruimtelijke ordening naar fysieke leefomgeving, wordt ook de rol van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord anders. De GGD Hollands Noorden is wel nieuw in het speelveld. In overleg met deze gebiedspartner zal hun positie en rol in het werken onder de Omgevingswet moeten worden bepaald.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is een belangrijke inhoudelijke gebiedspartner wanneer het gaat om klimaat gerelateerde onderwerpen. De regio werkt op veel onderwerpen al nauw samen met het hoogheemraadschap.

De gevolgen voor de samenwerking door de komst van de Omgevingswet worden binnen het programma nader geduid.

10.6 Omgeving

Onder de omgeving verstaan we onder andere bewoners, ontwikkelaars, ondernemers, initiatiefnemers, belangenverenigingen. Op programmaniveau verwachten we in deze fase van de implementatie niet dat deze stakeholders een prominente rol hebben.

Dat geldt uiteraard wel voor de meer inhoudelijke projecten, die in een latere fase aan bod komen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van werkprocessen, vormgeven van participatie in de regio en het leveren van inhoudelijke bijdrages aan de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan. We willen de omgeving hier wel nadrukkelijk bij betrekken.

11. Informatiebeheer

Het programma zetten we op volgens de regionale standaarden voor programmatisch werken. Documentatie van het programma vindt plaats in Sharepoint.

12. Benodigde programmacapaciteit

Het slagen van het programma hangt af van de inbreng van de capaciteit door de deelnemende gemeenten. Voor de uitvoering van het programma hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. de regiogemeenten stellen eigen medewerkers beschikbaar vanuit de eigen (vak-) afdelingen. De directie en de afdelingshoofden zijn gedurende de programmaperiode verantwoordelijk voor voldoende en kwalitatieve inzet van medewerkers. Het vaststellen van het procesplan en de projectplannen schept de verplichting aan de gemeenten om de nodige capaciteit en kwaliteit te leveren.
2. elke gemeente is in het programmateam (via de aangestelde lokale programma-manager) vertegenwoordigd.
3. bij het formeren van de projectteams wordt geselecteerd op de beschikbaarheid van de juiste kennis en competenties. Het kan voorkomen dat niet elke gemeente in een projectteam is vertegenwoordigd.
4. de projectleiders en de regionale programmamanager zorgen ervoor dat er bij problemen in de capaciteitslevering het betrokken afdelingshoofd wordt benaderd, hetzij rechtstreeks, hetzij via de VVRE ambtelijk.

In het onderstaande schema is een globale raming van de benodigde capaciteit gedurende het programma opgenomen en geeft vooral inzicht in de benodigde disciplines. Dit overzicht

is een inschatting en kan in de loop van de tijd naar aanleiding van nieuwe inzichten en ontwikkelingen worden bijgesteld. Het exacte aantal uren is onder andere afhankelijk van de grootte van de regionale projectgroepen. Hierbij wordt schaalvoordeel verwacht ten opzichte van het uitvoeren van vijf lokale programma's.

Indicatie capaciteit 2018 - 2019	Gemiddeld aantal uren per week (regionaal)
Regionale Programmamanager	16
Programmasecretaris	12
Programmamanagers 7 gemeenten (5x)	10
Regionale projectleiders domeinen (5x): o.a. ook Omgevingsvisie, Omgevingsplan	16
Adviseurs Fysiek: economie, ruimte, openbare ruimte, maatschappelijk, milieu	8
Adviseur Juridisch	8
Adviseur Sociaal	4
Vergunningen	8
Toezicht en handhaving	4
Informatievoorziening / DSO	16
HRM adviseur / p&o adviseur	4
Communicatie en participatie	8
Financiën	4
Planning & Control	8
Dienstverlening	8

In dit overzicht zijn niet de uren van de medewerkers van de gemeenschappelijke regelingen meegenomen (o.a. RUD, GGD, Veiligheidsregio, DeSom etc).

13. Programmafinanciering

Landelijk zijn de volgende afspraken gemaakt over de invoeringskosten:

- De rijksoverheid draagt de **investeringskosten** die samenhangen met de invoering van de wet (totaal € 195 mln). Hierbij moet worden gedacht aan eenmalige kosten die samenhangen met de centrale digitale voorzieningen, het inrichten van informatiepunten en het maken van opleidingen;
- Iedere partij draagt zelf de **transitiekosten** van de wet. Dit zijn kosten voor de transitie naar het werken met deze nieuwe wetgeving. Het gaat bijvoorbeeld om de kosten voor het volgen van opleidingen, organisatie- en cultuurveranderingstrajecten, aanpassen instrumenten en digitale voorzieningen.
- De **uitvoeringskosten** worden via een verdeelsleutel gedeeld. Dit zijn de terugkerende kosten die bijvoorbeeld samenhangen met het gebruik van het digitale stelsel en de kosten van de bevoegde gezagen bij het werken conform de wet.
- Partijen behouden zelf de besparingen die optreden door de invoering van de stelselherziening, hiervoor komt geen verrekening met het Gemeentefonds en het Provinciefonds.

Vanwege de grote onduidelijkheid die er landelijk heerst over de exacte (financiële) impact van de Omgevingswet, is het op dit moment niet mogelijk een goede inschatting te geven van de lange termijnkosten voor invoering, exploitatiekosten en mogelijke opbrengsten. Ook de landelijk beschikbare kostentool van VNG/Deloitte is nog onvoldoende doorontwikkeld om hier een antwoord op te geven.

Voor 2017 is een bedrag van €30.000,- beschikbaar ten behoeve van opstartkosten voor

het regionale programma. Vanuit het landelijke programma Aan de slag met de Omgevingswet is de regio in aanmerking gekomen voor praktijkondersteuning, dit betreft onder andere een Rijksbijdrage van €10.000,- .

Het doel is om in 2018 meer duidelijkheid te verschaffen over de lange termijn opgave op financieel vlak voor het regionale programma, inclusief dekkingsplan. Om daartoe te komen worden tot die tijd de onderliggende projecten verder uitgewerkt waardoor inzicht ontstaat over de te leveren resultaten en bijbehorende kosten. De gesprekken met de gemeenteraden over de inhoudelijke ambities leveren ook input voor de hoogte van de kosten en het moment dat deze kosten zich zullen voordoen. Tot het moment dat de lange termijn opgave inzichtelijk is, worden wel al op de korte termijn kosten gemaakt. Dekking voor deze voorbereidingskosten hebben de gemeenten individueel geregeld.

14. Planning

In bijlage 5 is een planning van de implementatie opgenomen. Nadat de ambities voor de implementatiestrategie met de raden zijn verkend en de projecten zijn gedefinieerd, wordt een gedetailleerdere planning opgesteld.

In het proces van de programma-uitvoering wordt een aantal bestuurlijke ijkmomenten ingebouwd die dienen als reflectiemoment tijdens de realisatiefase. De ijkmomenten worden benut om te reflecteren op de afgelopen periode voor wat betreft het behalen van de doelen, voortgang, planning, financiering, et cetera. Daarnaast worden deze momenten benut om vooruit te kijken en de doelen, planning en middelen te herijken. Hierbij wordt eveneens de koppeling gemaakt met de voortgang van het landelijke invoeringstraject. Deze ijkmomenten staan los van de bestuurlijk-politieke besluitvorming over de producten zoals de ambitiebepaling, een Omgevingsvisie, Omgevingsplan en vergunningstelsel.

15. Programmasturing

Voor het programma is een combineerde opbouw gekozen. Een top-down aanpak om de regionaal geformuleerde hoofddoelstelling via gemeenschappelijke inspanningen te kunnen bereiken: *‘Het realiseren van een uniforme en tijdige implementatie van de Omgevingswet in de deelnemende gemeenten’*.

Tegelijkertijd worden in het kader van de implementatie diverse lokale inspanningen verricht (lokale projecten, pilots, lopende initiatieven etc). Voor deze inspanningen geldt een bottom-up principe: met het hoofddoel van de regio in aanmerking nemend, worden de in uitvoering zijnde lokale projecten getoetst op hun bijdrage aan de doelen.

BIJLAGE 1: RISICOMATRIX

Risicoanalyse

Risico's	Maatregel
Wijziging samenstelling bestuur en daardoor andere koers van het bestuur	– Zorgen voor continuïteit door huidige en nieuwe bestuurders doorlopend deelgenoot te maken van het proces en de afwegingen die tot dan toe gemaakt zijn. En door de ambtelijk opdrachtgever niet te wijzigen – Gevolgen in beeld brengen van tussentijdse wijzigingen
De gewenste cultuuromslag komt niet tot stand	-Raden en colleges informeren over de keuzes die ze kunnen maken en over de afwegingsruimte -Nieuwe rolverdeling raad, college en medewerkers uitwerken en vastleggen (delegatie, mandaten) – Zorgen dat de juiste mensen op de juiste plek zitten, coachen, opleiden en ondersteunen – Mensen begeleiden naar andere taken en rollen indien de cultuurverandering ertoe leidt dat mensen niet meer op hun plek zitten
Toegenomen beleidsvrijheid geeft strijdigheid tussen de belangen van het collectief en die van het individu (rechtszekerheid en willekeur)	– Goede kwaliteitskaders opstellen met prioritering en nuancering – Tijd en ruimte nemen om samen met alle betrokken partijen de ambitie goed te bepalen, wellicht aan de hand van casuïstiek eventueel gecombineerd met experimenten – Initiatiefnemers worden zelf verantwoordelijk voor draagvlak van het eigen initiatief. Aan de gemeente de taak om in de communicatie helder naar voren te brengen dat dit als voorwaarde gehanteerd wordt voor al dan niet meewerken aan initiatieven
De beleidsvrijheid wordt door de provincie en/of gemeente tenietgedaan door extra regels te stellen	– Bewustwording van regelreflex bij bestuurders en medewerkers creëren – Vertrouwen geven en loslaten bij initiatiefnemers met bewezen ervaring en capaciteiten – Experimenten starten die binnen de verwachte beleidsruimte liggen –Participeren in de totstandkoming van de provinciale omgevingsvisie en daardoor beleidsvrijheid voor gemeenten bepleiten
Er zijn onvoldoende medewerkers beschikbaar	– Tijdig aangeven en vrijmaken van gevraagde capaciteit
Er is onvoldoende voorlichting en communicatie waardoor er geen inbreng van de burgers, bedrijven etc. is	–Raden en colleges bepalen op welke wijze burgers, bedrijven etc. participeren in het maken van visies, plannen of het vergunningverleningsproces –De werkprocessen en protocollen worden aangepast –De burgers , bedrijven etc. worden bekend gemaakt met de nieuwe wijze van werken
Ketenpartners worden te weinig meegenomen in het maken van een Omgevingsvisie en Omgevingsplan. Hierdoor sluiten de verschillende visies en plannen van organisaties niet goed op elkaar aan en wordt later in het vergunningverleningsproces ook te weinig rekening gehouden met de belangen die de ketenpartners vertegenwoordigen	–In de aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet zullen gemeenten en ketenpartners elkaar op de hoogte moeten houden van elkaars ambities, visies en belangen –Met de ketenpartners zijn nieuwe werkwijzen afgestemd en afspraken gemaakt –De werkprocessen en protocollen worden aangepast
De ICT opgave is (te) complex. Het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO) is nog volop in ontwikkeling. De voorbereiding op de komst van de Omgevingswet verlangt van gemeenten dat ze data en	– Goede projectfasering om ICT opgave onder controle te houden 1^e fase: –zorgen dat de basis op orde is:

documenten geschikt maken voor het DSO. Deze voorbereiding zal aanzienlijk zijn.	*Basisregistraties op orde *Aansluiting op DigiD, MijnOverheid, Kadaster *Zaakgericht werken *Processen/protocolen inventariseren en wijzigen *Informatieveiligheid en privacybescherming op orde –Aansluiting op verbrede Omgevingsloket ten tijde van de inwerkingtreding van de Omgevingswet 2^e fase: –Afhankelijk van de verdere uitbouw DSO
Er is onvoldoende geld gereserveerd. Er is nog onvoldoende bekend om een betrouwbare meerjarige kostenraming te maken	–Elk jaar worden de ramingen bijgesteld via de kadernota's en de begrotingen
Gemeenten zullen onder de Omgevingswet minder informatie over wijzigingen in de leegomgeving kunnen halen uit vergunningen en meldingen, bijv. voor de BAG, BGT en WOZ, omdat er meer vergunningvrij wordt	–Informatie wordt op niveau gehouden door de informatieopbrengst uit de te intensiveren toezichthoudende taken

De 10 leerpunten van het sociaal domein

Leerpunt 1: De Omgevingswet vraagt om een tijdige transformatie

Transformatie is een gedragsverandering bij vele partijen, aanpassingen van werkprocessen, niet alleen binnen de organisatie maar ook tussen organisaties en de digitalisering van informatie en procedures. Bij het sociaal domein is gebleken dat gemeenten die de transformatie vroegtijdig hebben ingezet, het beste presteren in het sociale domein. Dit voordeel willen we ook bij de Omgevingswet behalen.

Leerpunt 2: De Omgevingswet vraagt om brede specialistische kennis

Bij het sociaal domein bleek de beschikbaarheid van specialistische en up-to-date kennis over de nieuwe wetgeving van ondersteunende afdelingen (juridische zaken, financiën, communicatie, ICT etc.) van essentieel belang.

Leerpunt 3: De organisatie moet tijdig bewust zijn van de impact van de Omgevingswet

Bij het sociaal domein duurde het heel lang voor dat was doorgedrongen om wat voor grote operatie het ging, zodat het niet tijdig de juiste aandacht krijgt.

Leerpunt 4: De gemeenteraad tijdig meenemen

In het sociaal domein werden speciale themabijeenkomsten voorbereid. In de voorbereidende fase ook actieve werkvormen om raad bewust te maken van de wijzigingen.

Leerpunt 5: Impactanalyse voor inwoners en ondernemers

Dit bepaalt hoe (vaak) je erover moet communiceren met de inwoners.

Leerpunt 6: Goede 0-meting van de huidige werkprocessen

Kan gebruikt worden om aan de nieuwe situatie te toetsen.

Leerpunt 7: Prioritering

Het is onmogelijk om alles tegelijk aan te pakken. Door fasering en prioritering kan je elk onderdeel meer aandacht geven.

Leerpunt 8: Loskomen van bestaande ideeën is de grootste inspanning die geleverd moet worden.

is om te helpen los te komen van bestaande ideeën over rol en positie, controle en beheersing van resultaat en proces, en om gezamenlijk een toon te vinden die benoemt wat nodig is aan ruimte voor inhoud en proces.

Leerpunt 9: Integraliteit moet 'georganiseerd' worden.

De organisatiestructuur en werkprocessen dienen daarop aangepast te worden. Dat vergt niet alleen capaciteit maar ook specifieke competenties die uiteraard wel in de organisatie aanwezig moeten zijn. Tijdige reflectie hierop is van belang.

Leerpunt 10: Inventariseer de kansen van een regionale aanpak van de Implementatie.

Teneinde de taken binnen het sociaal domein adequaat te kunnen uitvoeren, hebben veel gemeenten ervoor gekozen de uitvoering regionaal te beleggen.

Bijlage 3: Lokale aanvulling gemeente Hoorn

Visie

Coalitieakkoord 2014 – 2018 “Kracht van verbinding”

In het coalitieakkoord heeft het college van burgemeester en wethouders beschreven waar zij tijdens hun bestuursperiode aan werken en op welke manier zij dit willen doen. In het coalitieakkoord heeft het college gekozen voor de kracht van verbinding. Het idee daarachter is dat alleen door samen te werken met de partners in de stad we de kernkwaliteiten van Hoorn kunnen vergroten en optimaal kunnen benutten

Het coalitieakkoord is opgebouwd uit zes thema's, te weten:

1. de democratische stad;
2. de werkende stad;
3. de bruisende stad;
4. de zorgzame stad;
5. de leefbare stad;
6. de duurzame stad.

Op inhoudelijk vlak heeft de Omgevingswet raakvlakken met alle thema's. Deze thema's vormen daarmee input voor het programma Omgevingswet. Het gedachtegoed van de Omgevingswet, en dan vooral als het gaat om participatie en omgaan met initiatieven, heeft voornamelijk een plek gekregen onder het eerste thema, de democratische stad. De samenwerking met programma Hoorn2020 en de Westfriesland Academie wordt gezocht om invulling te geven aan deze raakvlakken.

de democratische stad

De verhouding tussen bestuur en inwoner is veranderd. Steeds vaker ontstaan initiatieven vanuit de samenleving. Inwoners en gemeenschappen hebben vaak zelf de beste ideeën en oplossingen. Het is zaak gebruik te maken van de kracht van ideeën die in onze stad aanwezig is. De gemeente stimuleert, faciliteert en ondersteunt waar nodig het tot stand komen van deze initiatieven. Wij sluiten aan bij de organisatiekracht van de stad en onze inwoners en kiezen voor partnerschap. Door verbindingen tot stand te brengen tussen inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de gemeente ontstaan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken.

Figuur 1: Uit coalitieakkoord 2014-2018 Hoorn: De kracht van verbinding

#Hoorn2020

De gemeente Hoorn is een organisatie die werkt en beweegt in een dynamisch, en snel veranderende maatschappij. Daarbij is zij zich bewust van de veranderende rol van de overheid binnen deze maatschappij. In 2010 heeft de gemeente Hoorn een koers in gang gezet om zich zo goed mogelijk voor te bereiden op de maatschappelijke ontwikkelingen. In 2015 is ervoor gekozen de koers aan te houden en verder te verdiepen, #Hoorn2020 (zie info-visual). #Hoorn2020 is een doorontwikkeling van de organisatiedoelstellingen.

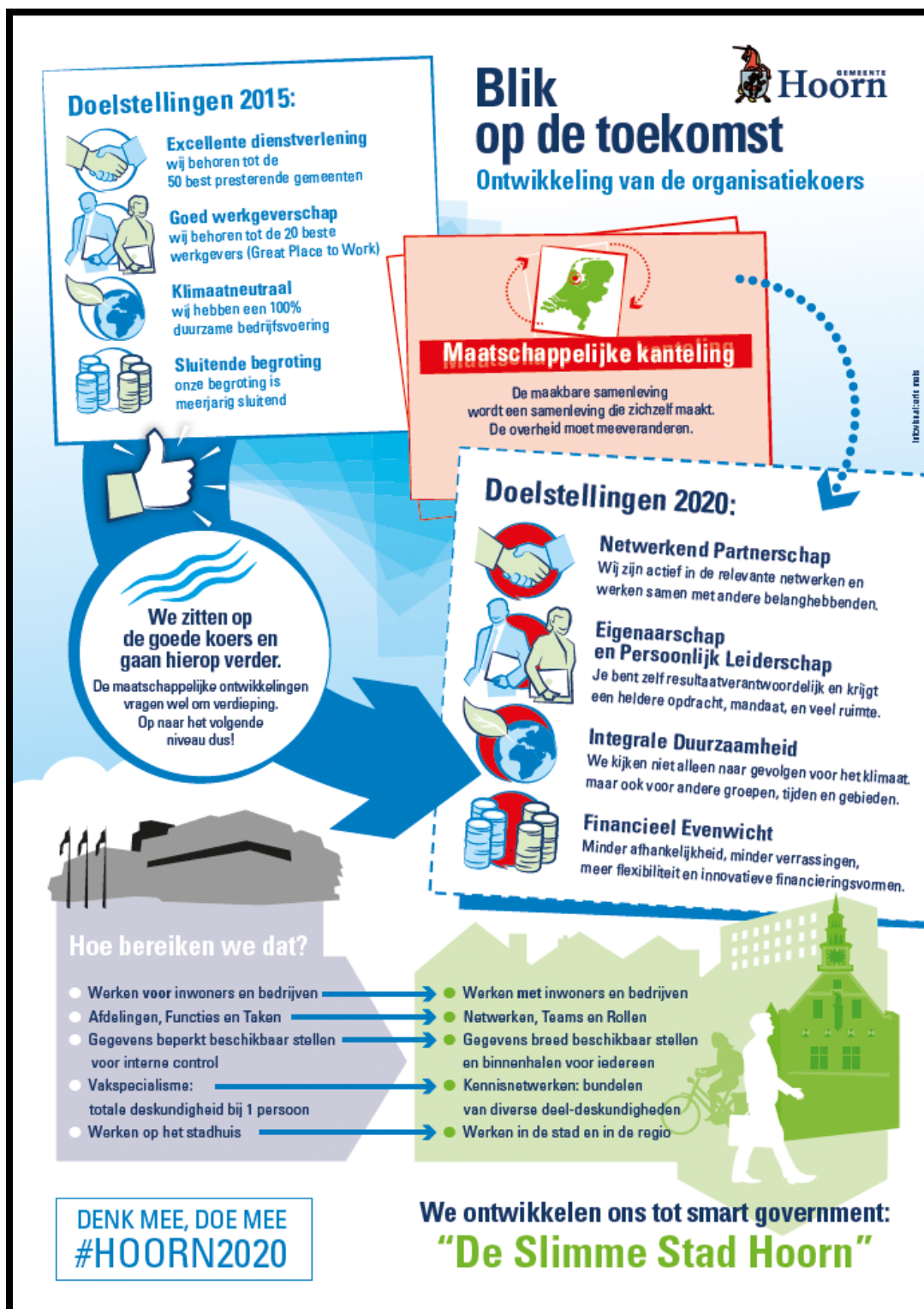
De Omgevingswet is op het gebied van wet- en regelgeving ook een reactie op diezelfde veranderende maatschappij. De dynamiek in de maatschappij is nu al aanwezig en de veranderende rol van de overheid speelt nu al. De andere manier van werken die het Rijk voor ogen heeft met de komst van de Omgevingswet is samen te vatten als werken volgens

het gedachtegoed van de Omgevingswet Dit kan nu al grotendeels worden opgepakt.

Als je de organisatiedoelstellingen van #Hoorn2020 afzet tegen de doelen van de Omgevingswet is er veel overlap te zien. De Omgevingswet is een bevestiging dat de gemeente Hoorn met #Hoorn2020 de juiste koers vaart.

Programma Stadskracht

Het programma Stadskracht is onderdeel van de democratische stad en levert een bijdrage aan #Hoorn2020, in het bijzonder aan Netwerkend Partnerschap en Persoonlijk Leiderschap.



Figuur 2: Organisatiedoelstellingen #Hoorn2020

Het programma Stadskracht richt zich van buiten naar binnen toe en is opgebouwd uit twee pijlers:

1. meer ruimte geven om zelf initiatief te nemen;
2. de stad meer betrekken bij vraagstukken.

Het programma heeft tot doel de gemeente meer te laten samenwerken met de stad, meer invloed en ruimte voor eigen initiatief te geven en daarmee beter aan te sluiten op de wensen en behoeften uit de stad.

Het gedachtegoed van de Omgevingswet en van programma Stadskracht sluiten naadloos op elkaar aan. Beide programma's kunnen elkaar versterken, waardoor het nodig is om nauw samen te werken tussen de programma's.

Programmadoelen lokaal

- de Omgevingswet sluit aan bij de huidige organisatieverandering #Hoorn2020;
- de "Blik op de toekomst" en het coalitieakkoord geven richting aan de inhoudelijke ambities van de gemeente Hoorn bij de Omgevingswet. Bijvoorbeeld voor de wijze waarop we om willen gaan met participatie, het leveren van maatwerk en de faciliterende rol van de gemeente.

Programmaeffecten lokaal

- de Omgevingswet kan versnelling aanbrengen in het nastreven van de organisatiedoelstellingen.

Scope en uitgangspunten

- het uitgangspunt bij de implementatie van de Omgevingswet is "regionaal wat kan, lokaal wat moet". De schaal Westfriesland is daarbij het vertrekpunt. In de bijlage is uiteengezet welke onderdelen regionaal kunnen worden opgepakt, en voor welke onderdelen dit niet mogelijk is. Projecten en projectklussen die daar uit voortkomen, dragen in belangrijke mate bij aan verwezenlijking van de programmadoelen. Hiervoor worden regionale projectgroepen opgezet met daarin een vertegenwoordiging uit de regio. Voor de werkzaamheden die lokaal zijn neergezet geldt dat de afzonderlijke gemeenten zelf aan de lat staan deze onderdelen te organiseren en te implementeren.
- voor de lokale programmastructuur is eveneens gekozen voor een scheiding tussen een organisatorisch deel en een inhoudelijk deel. Gemeentesecretaris Frans Mencke is opdrachtgever van het organisatorische deel. Het inhoudelijke deel, onder andere het Omgevingsplan, wordt belegd bij wethouder Ben Tap.
- Structurele uitgaven worden binnen bestaande budgetten gedekt.
- Opleidingsplan wordt zoveel mogelijk vanuit bestaande opleidingsbudgetten gedekt.
- Bij de implementatie wordt uitgegaan van een lerende aanpak waarbij stapsgewijs en zoveel mogelijk in multidisciplinaire teams de doelen worden nagestreefd.

Randvoorwaarden

- de randvoorwaarden voor de regionale implementatie die betrekking hebben op commitment voor regionale samenwerking, voldoende capaciteit en financiële middelen en een heldere programmastructuur, kunnen één op één vertaald worden naar de lokale situatie.

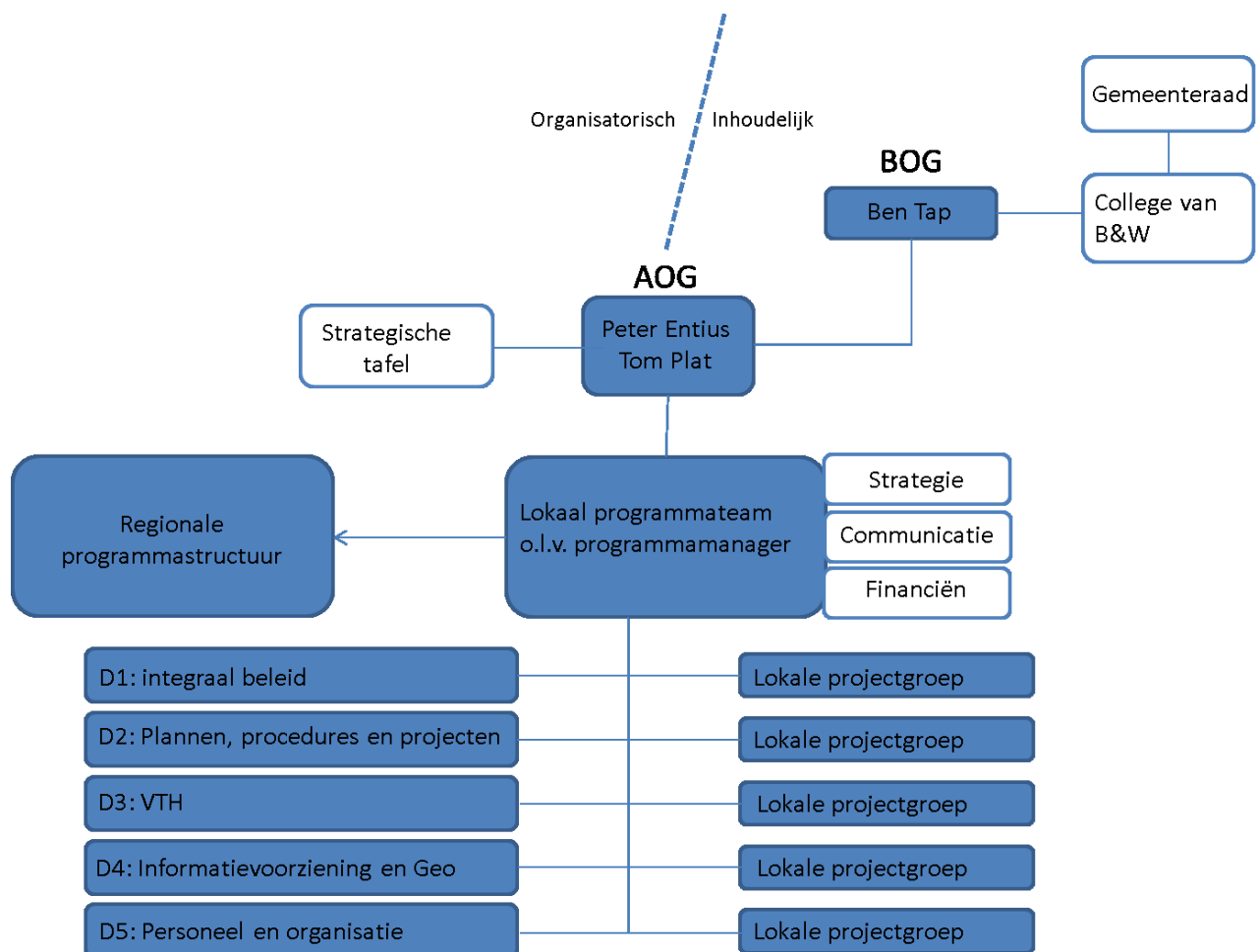
Capaciteit

Voor 2018 en 2019 worden in ieder geval inspanningen verwacht van de volgende disciplines: Ruimtelijke Ontwikkeling (en overige beleidsinhoudelijke teams), Vergunning & Bouwtoezicht, Informatievoorziening, Communicatie, Planning & Control, Personeel & Organisatie, Projectmanagement. Deze inspanningen zullen in eerste instantie gericht zijn op het concretiseren van de implementatieopgave voor Hoorn en welke inspanningen dit

voor Hoorn vergt (bijdrage aan impactanalyse en inzet in lokale en regionale projectgroepen om te komen tot de benodigde projectplannen). De bovengenoemde werkzaamheden zullen zoveel mogelijk binnen de beschikbare capaciteit plaatsvinden. Maar we moeten ook realistisch zijn. De capaciteit in de organisatie biedt weinig ruimte om extra werkzaamheden, zoals de implementatie van een grote en complexe wet, op te pakken. Daarnaast is de verwachting dat specifieke kennis nodig is, bijvoorbeeld voor DSO of Omgevingsplan of voor het begeleiden van bijeenkomsten. Er moet dus rekening worden gehouden met inhuur of tijdelijke uitbreiding van de capaciteit. Om dit te kunnen dekken wordt voor deze werkzaamheden voor 2018 extra middelen geraamd van €175.000,-. Voor een indicatie van de benodigde capaciteit, zie procesplan.

In 2018 krijgt de implementatieopgave verder vorm en daarmee ook de benodigde inspanningen die met de implementatie samenhangen.

Programmastructuur lokaal



Toelichting

Voor de lokale programmastructuur is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de regionale programmastructuur. Bijvoorbeeld voor wat betreft de scheiding tussen organisatorisch en inhoudelijk en voor wat betreft de onderverdeling van de vijf sectoren.

BOG: wethouder Ben Tap
AOG: Peter Entius / gedelegeerd AOG: Tom Plat
Programmamanager lokaal: John-Paul Zigenhorn

De verbinding met de regionale implementatie is op meerdere wijzen geborgd:

- Ben Tap heeft ook zitting in de VVRE bestuurlijk, BOG van het regionale programma;
- Peter Entius heeft zitting in de VVRE aho;
- John-Paul Zigenhorn heeft zitting in het regionaal programmateam.

Financiën

In de programmabegroting 2018 zijn middelen gevraagd voor dekking van de benodigde inspanningen in dat jaar (€ 200.000,-). In 2018 wordt meer duidelijkheid verwacht over de financiële gevolgen van de invoering van de Omgevingswet voor de lange termijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het regionale en het lokale deel van de kosten. Voor meer informatie, zie de financiële strategie in het regionaal procesplan.

Regie programma

Er bestaan verschillende vormen van programmamanagement. Dit programma is een programma waarin wordt gestuurd op basis van regie. Dat betekent dat de formele bevoegdheden en middelen uiteindelijk komen te liggen bij de projectleiders die verantwoordelijk zijn voor de projectresultaten. De regievoering kan de programmamanager vervullen door ambtelijk opdrachtgever te zijn voor de projecten. Regievorm wordt veelal gebruikt bij programma's binnen de gemeente Hoorn en ligt bij de Omgevingswet ook voor de hand vanwege de nauwe samenwerking met andere organisatie bij de uitvoering van dit programma.

Communicatie

De communicatiestrategie is reeds beschreven in het regionaal programmaplan.

In 2017 is ter voorbereiding op het implementatieprogramma een "rondje langs de velden" gedaan. Dit had tot doel de collega's die direct of indirect met de Omgevingswet te maken gaan krijgen, te informeren over de komst van de Omgevingswet.

Daarnaast is in 2017 een kernteam Omgevingswet van start gegaan. In dit kernteam zit een vertegenwoordiging van de belangrijkste disciplines uit de organisatie voor de implementatie van de Omgevingswet. In dit kernteam wordt de voortgang en de strategie van het programma besproken en worden regionale ontwikkelingen en signalen uit de organisatie met elkaar gedeeld. Communicatie naar de organisatie toe is daarbij een vast gespreksonderwerp. Na vaststelling van het programmaplan moet blijken hoe het kernteam een plek krijgt in de nieuwe programmastructuur. Een mogelijkheid is dat het kernteam in min of meer dezelfde samenstelling overgaat in het programmateam. Of dit kan en wenselijk is, is onder andere afhankelijk van de opzet en voortgang van de onderliggende projecten. Een andere mogelijkheid is dat het kernteam als klankbord fungeert, onafhankelijk van het programmateam.

Bijlage 4: Overzicht domeinen

Domein Strategie en afstemming						
Omschrijving: Uitvoering geven aan het totale regionale implementatieprogramma (6 domeinen), en de daarbij horende overkoepelende strategische deelprojecten.						
Project Processtappen	Regionaal product Lokaal product Afstemming	Doel/ resultaat	Uitvoerders	Organisatorisch / Inhoudelijk	Tijd	€
1. Procesplan / Regionaal Plan van aanpak				Organisatorisch / Inhoudelijk	2018	
<i>Opstellen procesplan (Regionaal Plan van aanpak)</i>	Regionaal	Procesplan/ Regionaal Plan van aanpak	Regionaal programmteam			
<i>Vaststellen procesplan</i>	Regionaal	Vastgesteld procesplan	Regionaal programmteam			
<i>Verkennen ambities implementatie + voorbereiding</i>	Regionaal	Ambitiedocument	Regionaal programmteam			
<i>Opstellen (deel)projectplannen</i>	Regionaal / lokaal	Projectplan per domein, waaruit vervolgens deelprojecten volgen	Lokale en regionale projectgroepen			
2. Lokaal Plan van aanpak				Organisatorisch / Inhoudelijk	2018	
<i>Opstellen Lokaal Plan van aanpak</i>	Lokaal/afstemming	Lokaal Plan van aanpak	Lokale werkgroepen			
<i>Vaststellen Lokaal Plan van aanpak</i>	Lokaal/afstemming	Vastgesteld Plan van aanpak	Lokale werkgroepen			
3. Programmamanagement				Organisatorisch / Inhoudelijk	2018	
<i>Aanstellen programmamanager</i>	Regionaal	Programmamanager	Regionaal programmteam			
<i>Communicatie intern, extern</i>	Regionaal / lokaal	Communicatiekalender	Regionale			

			projectgroep			
<i>Budget en beheer</i>	Regionaal/lokaal	?	Programmamanager			
<i>Planning en control</i>	Regionaal	Planningsoverzicht t/m 2019	Regionaal programmeamteam			
4. Afstemming en instructie Gebiedspartners				Organisatorisch / Inhoudelijk	2018- 2019	
<i>Provincie Noord Holland</i>	Regionaal		Projectgroep			
<i>Waterschap</i>	Regionaal		Projectgroep			
<i>RUD NHN</i>	Regionaal	Gemeenschappelijke regeling regionale uitvoeringsdienst NHN 2013	Projectgroep			
<i>Veiligheidsregio NHN</i>	Regionaal	Gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio NHN 2015	Projectgroep			
<i>GGD NHN</i>	Regionaal	Gemeenschappelijke regeling GGD Hollands noorden 2007	Projectgroep			
<i>Archeologie</i>	Regionaal	Gemeenschappelijke regeling Archeologie Westfriese gemeenten 2012	Projectgroep			
<i>DESOM</i>	Regionaal	GR	Projectgroep			
5. Bestuurlijke afstemming				Inhoudelijk	2018- 2020	
<i>Gemeenteraden</i>	Lokaal/regionaal		Regionaal programmeamteam		2017- 2021	
<i>VVRE</i>	Regionaal		Regionaal programmeamteam		2017- 2021	
<i>VVRE-AHO</i>	Regionaal		Regionaal programmeamteam		2017- 2021	
6. Kennisoverdracht en bewustwording (cultuurverandering)				Organisatorisch / Inhoudelijk	2018- 2020	
<i>Afstemming met lopende regionale en lokale programma's</i>	Lokaal / regionaal					
<i>Bestuurscultuur</i>						

Domein Integraal en sectoraal beleid						
Omschrijving:						
Project <i>Processtappen</i>	Regionaal product Lokaal product Afstemming	Doel/ resultaat	Uitvoerders	Organisatorisch / Inhoudelijk	Tijd	€
1. Inventarisatie Omgevingsbeleid (overlap domein 2)	Lokaal product			Inhoudelijk		
- Ambitie soorten beleidsstukken - Ambitie programma - Integraliteitscheck beleid - Regionale terugkoppeling - Opnieuw vormgeven van beleidsstructuur	Regionaal	Inventarisatie en advies hoe om te gaan met en afstemming van sectoraal naar integraal beleid	Lokaal: Interne Projectgroep Omgevingswet		2018-2019	
2. Omgevingsvisie	Lokaal product	Vastgestelde Omgevingsvisie in 7 gemeenten in 2024	Regionaal projectteam – lokaal terugkoppelen	Inhoudelijk	2018-2024 (uiterlijk)	-
- Inventarisatie huidig beleid - Regionale afstemming - ophalen ambities bij gemeenteraden - inhoud - tijd - keuze lokale of regionale visie	Lokaal Regionaal Regionaal (in de tijd, qua informatie)		Regionaal projectteam		2018-2019 2019 2018 2019-2024	

- vorm/soort - opstellen Omg.visie - rol "Gezondheid"						
3. Omgevingsprogramma's	Lokaal product/ regionaal op thema's	Overzicht van op te stellen programma's	Lokaal: projectteams	Inhoudelijk	2018- 2021	
- inventarisatie huidig beleid - regionale samenwerking op thema's - ketensamenwerking					2018- 2019 2018- 2019 2018- 2020	

Domein Plannen, procedures en projecten (PPP)						
Omschrijving: Aanpassen van de VTH-processen, aanpassen organisatie van de uitvoering van de VTH-taken en duiden van de gevolgen voor de leges.						
Project <i>Processtappen</i>	Regionaal product Lokaal product Afstemming	Doel/ resultaat	Uitvoerders	Organisatorisch / Inhoudelijk	Tijd	€ ntb
1. Omgevingsplanproof maken bestaand en nieuw beleid	Lokaal/Regionaal			Inhoudelijk		
<i>Opstellen 'Omgevingsverordening' (als input/ onderdeel van je omgevingsplan)</i>	Lokaal	Bundelen van alle gemeentelijke regels op het gebied van de fysieke leefomgeving tot één omgevingsverordening. Input voor Omgevingsplan.	RO		2018-2019	
<i>Aanpassen/ afstemmen lokaal en regionaal beleid</i>	Regionaal	Naast bundelen is het wellicht nog belangrijker om de bestaande regels tegen het licht te houden en zorgen voor integraliteit met andere regels.	Projectteam PPP		2019-2021	
2. Omgevingsplannen				Inhoudelijk		
<i>Opstellen omgevingsplan</i>	Lokaal	Elke gemeente stelt voor zijn eigen grondgebied een omgevingsplan vast. Kansen om vorm omgevingsplannen op elkaar aan te laten sluiten.	RO		2018-2020 Definitief tijdspad volgt uit ambitie	
<i>Inventarisatie</i>	Lokaal	Overzicht per gemeente van beleid en regelgeving fysieke leefomgeving	RO		2018	
<i>Ambitie bepalen omgevingsplan</i>	Lokaal	Gebiedsgerichte ambities. Hoe wil je iets bereiken.	RO		2019	
<i>Omgevingswaarden</i>	Lokaal/ Regionale afstemming (link programma's)	Er zijn verschillende soorten Omgevingswaarden. Deze volgen uit Omgevingsvisie. Bepaald moet worden hoe dit vertaald wordt naar het Omgevingsplan.	RO		2019	
<i>Vorm omgevingsplan bepalen</i>	Regionaal	In de huidige concept-wet is het omgevingsplan vormvrij. Dit biedt	Projectteam PPP		2019	

		kansen om eenheid te creëren in de vorm van de omgevingsplannen in West Friesland.				
3. Aanpassen werkprocessen binnenkomende initiatieven				Organisatorisch		
<i>Handreiking participatie</i>	Regionaal	Participatie krijgt een belangrijke plek binnen de Omgevingswet. Opstellen van een handreiking voor zowel intern als extern welke mogelijkheden er zijn participatie vorm te geven. Aanhaken bij lopende initiatieven.	Projectteam PPP		2019	
<i>Inventarisatie huidige werkprocessen</i>	Regionaal	Als het goed is grotendeels al in beeld vanuit VTH werkprocessen	Projectteam PPP		2018	
<i>Voorstel nieuwe werkprocessen</i>	Regionaal	Voorstel voor nieuwe werkprocessen volgens principes Omgevingswet. Heeft een belangrijke relatie met het bepalen van ambitie. Uitgangspunt is één vorm per werkproces voor alle WF gemeenten.	Projectteam PPP		2019-2020	
<i>Gedachtegoed Omgevingswet inbedden in Projectmatig werken</i>	Regionaal	Projecten werken vaak stand alone in de organisatie en buiten werkprocessen om. Ook binnen projecten moet geborgd worden dat volgens de principes van de Omgevingswet wordt gewerkt.	Projectteam PPP		2018-2020	

Domein VTH						
Omschrijving: Aanpassen van de VTH-processen, aanpassen organisatie van de uitvoering van de VTH-taken en duiden van de gevolgen voor de leges.						
Project <i>Processtappen</i>	Regionaal product Lokaal product Afstemming	Doel/ resultaat	Uitvoerders	Organisatorisch / Inhoudelijk	Tijd	€
1. Aanpassen VTH werkprocessen			Projectteam VTH	Organisatorisch / Inhoudelijk	2018- 2020	
<i>Inventariseren</i>	Lokaal	Overzicht van alle gemeentelijke werkprocessen			2018	
<i>(LEAN) opstellen</i>	Regionaal	Uniforme werkprocessen op schaal WF			2019	
<i>Taken RUD/ VR</i>	Regionaal	Advies over waar en hoe de VTH uit te voeren (gemeente, RUD, VR etc)			2019	
2. Gevolgen duiden voor de VTH taken			Projectteam VTH	Organisatorisch / Inhoudelijk	2019	
<i>Gevolgen duiden</i>	Regionaal	Advies over de gevolgen van de omgevingswet voor de uitvoering van de VTH-taken			2019	
<i>Invloed gezondheidsaspect</i>	Regionaal	Duiden van de gevolgen van het gezondheidsaspect in de omgevingswet			2019	
3. Leges			Projectteam VTH	Organisatorisch / Inhoudelijk	2019- 2020	
<i>In kaart brengen huidige leges</i>	Lokaal	Overzicht van de huidige leges per gemeenten in regionaal overzicht			2019	
<i>Duiden gevolgen</i>	Regionaal	Financiële doorrekening van de gevolgen voor de leges door de invoering van de omgevingswet				
<i>Afstemmen leges</i>	Regionaal	Voorstel tot afgestemde leges en/of een verklaring voor de verschillen			2020	

Domein Informatievoorziening (incl. digitalisering en dienstverlening)						
Omschrijving:						
Project <i>Processtappen</i>	Regionaal product Lokaal product Afstemming	Doel/ resultaat	Uitvoerders	Organisatorisch / Inhoudelijk	Tijd	€
Fase 1 Inventarisatie huidige werkwijze en informatievoorziening	Regionaal	-Impactanalyse op basis van 0-meting -procesbeschrijvingen vd werkprocessen in het fysieke domein -Inventarisatie informatiestromen en gegevens rekening houdend met de inhoud van de informatiehuizen -Inventarisatie van de in gebruik zijnde applicaties -Inventarisatie informatievoorziening ketensamenwerking	Projectteam Informatievoorziening/ harmonisatie informatielandschap/ NHN	Organisatorisch	2018	
Fase 2 Bepalen impact en nodige aanpas-singen	Regionaal	-Bepaald is met welke architectuur wordt voldaan aan de digitale vereisten (DSO) en met welke werkprocessen -Analyse verschillen van de gewenste en huidige situatie -Vorbereiding aanpassen informatievoorziening (uitwerken programma's van eisen) -Proef aansluiting op DSO (Uitgeteste verbinding) - Proef gebruikstoepassingen uitgetest (Opvolger OLO / AIM/ruimtelijkeplannen.nl)	Projectteam Informatievoorziening	Organisatorisch	2018-2019	
Fase 3 Implementatie	Regionaal	-Aanpassen informatievoorziening. (Aanbesteden en vervolgens implementeren benodigde aanpassingen c.q. toepassingen) -Uitwerken werkwijze en procedures -Inrichten nieuwe werkprocessen	Projectteam Informatievoorziening	Organisatorisch	2019-2024 (uiterlijk)	

		(Lean ingerichte processen) -Aansluiten ketensamenwerking -Uitwerken procedures voor dossier en archiefvorming				
--	--	---	--	--	--	--

Domein Personeel en organisatie						
Omschrijving:						
Project <i>Processtappen</i>	Regionaal product Lokaal product Afstemming	Doel/ resultaat	Uitvoerders	Organisatorisch / Inhoudelijk	Tijd	€
Functieprofielen	lokaal	Inventariseren huidige functies		Organisatorisch	2018	
	regionaal	Inventariseren taken en benodigde functies in het kader van de OW	Projectteam PenO		2018/2019	
		Beeld geven van gewenste competenties en bijstellen functieprofielen.	Projectteam PenO		2018/2019	
		In beeld brengen opleidingsniveau functies	Projectteam PenO		2018/2019	
Opleidingsplan	regionaal	Wat is nodig om op het gewenste niveau te komen	PenO Projectteam		2018/2019	
	Lokaal/regionaal	Opleiding vakinhoudelijk			2018/2019	
		Coaching				
		Vaardigheden ontwikkelen				
Organisatiestructuur	Lokaal/regionaal	Wat is er nodig/ambities	PenO projectteam	Organisatorisch	2019	
		Hoe kan je het organiseren	PenO projectteam		2019	
		Regionaal, Lokaal of combinatie daarvan			2019/2020	

Inhoudelijke ambitie leidt tot ambitiedocument. Herijking planning vindt plaats.

Programma-evaluatie en aanscherping

Strategie

- Regionaal procesplan organisatorisch
- Lokale aanvulling procesplan
- Programmamanagement
- Afstemming en instructie gebiedspartners
- Bestuurlijke afstemming
- Kennisoverdracht en bewustwording

1. Integraal en sectoraal beleid

- Inventarisatie Omgevingsbeleid
- Omgevingsvisie*
- Omgevingsprogramma's

2. Plannen, procedures en projecten

- Omgevingsplan*
- Aanpassen bestaand beleid
- Werkprocessen binnenkomende initiatieven
- Participatie
- Omgevingswet en PMW

3. Vergunningen, handhaving en toezicht

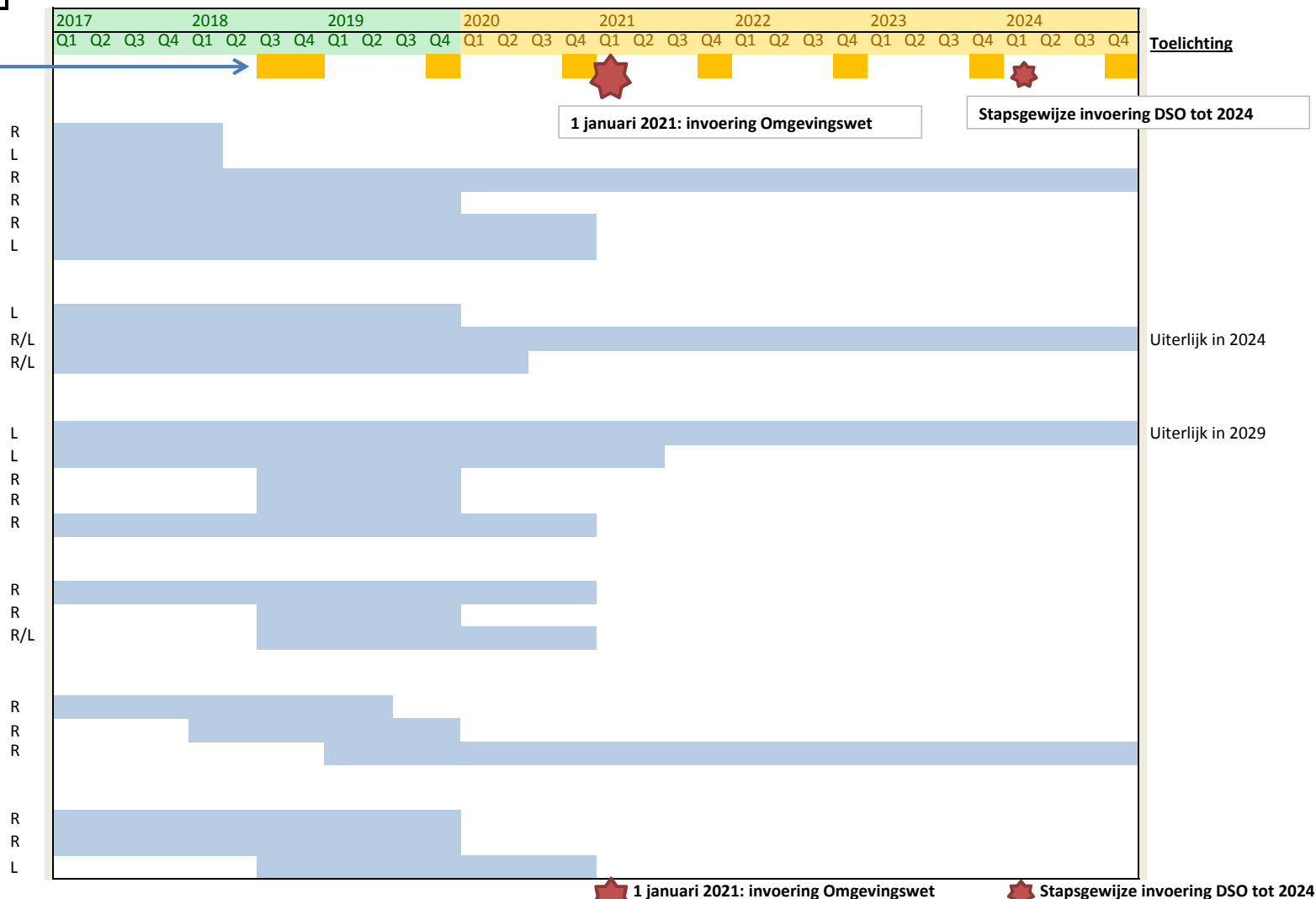
- Aanpassen VTH werkprocessen
- Gevolgen duiden VTH taken
- Legesverordening aanpassen

4. Informatievoorziening

- Inventarisatie huidige werkwijze en informatievoorziening
- Bepalen impact en nodige aanpassingen
- Implementatie

5. Personeel en organisatie

- Functieprofielen
- Opleidingsplan
- Organisatiestructuur



*tempo afhankelijk van ambitie

R=Regionaal
L=Lokaal

Bijlage 6 Toelichting op sturingscriteria

Sturing van het programma vindt plaats aan de hand van de sturingscriteria tempo, haalbaarheid, efficiëntie, flexibiliteit en doelgericht (THEFD). Hieronder een toelichting op deze sturingscriteria.

Tempo

Vanuit het programma wordt in eerste instantie getoetst aan de landelijke deadlines die volgen uit de invoering van de Omgevingswet. Het gaat daarbij in ieder geval om het vaststellen van een Omgevingsvisie (uiterlijk in 2024, 5 jaar na inwerkingtreding Omgevingswet) en Omgevingsplan (2029, 10 jaar na inwerkingtreding Omgevingswet). Het DSO wordt tot 2024 stapsgewijs ingevoerd.

De komende periode wordt meer duidelijkheid verwacht over welke concrete acties gemeenten moeten uitvoeren en op welk moment. Vanuit het programma wordt verder gestuurd op de onderlinge prioriteiten en de middelen die daarvoor beschikbaar worden gesteld.

Haalbaarheid

Een hoge mate van realisme is belangrijk bij de uitvoering van het programma. Zo wordt in het land nog niet direct begonnen met het opstellen van een volledig Omgevingsplan, maar wordt dit vanuit thema's of gebieden opgepakt. Dit is een haalbare vertaling van een ambitie in een project.

Efficiëntie

De Omgevingswet is ook een leertraject. Daarvan mag niet altijd een hoge mate van efficiëntie verwacht worden wanneer het gaat om het opleveren van resultaten. Efficiëntie kan ook betekenen iets leren, iets fout doen en het de volgende keer sneller, beter of slimmer doen. Het samenwerken in de regio heeft een verhoging van de efficiëntie tot doel, maar hier zal wel op gestuurd moeten worden.

Flexibiliteit

Flexibiliteit in het programma is essentieel. Vanuit het project Omgevingsvisie wordt invulling gegeven aan de inhoudelijke ambities van de regio bij de Omgevingswet. Daaruit blijkt het ambitieniveau aangaande de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan bestuurlijke afwegingsruimte, participatie, flexibiliteit in ruimtelijke kaders, etc. Deze ambities kunnen invloed hebben op de inhoud of tempo van de overige projecten binnen het programma. Uit de inhoudelijke ambities volgen aanvullende programmadoelen waarop gestuurd kan worden.

Verder kent het procesplan lokale aanvullingen per gemeente. Hier zal op lokaal niveau sturing op plaatsvinden, vanuit een programma- dan wel projectstructuur. In de lokale aanvullingen wordt hier verder op ingegaan. Op het moment dat de inhoudelijke ambitie is geformuleerd, vindt herijking van het procesplan plaats.

Doelgericht

Bij een complexe operatie als de Omgevingswet is het zeer van belang de goede dingen te doen en de dingen goed te doen. Daarom zal constant gestuurd moeten worden op de doelgerichtheid van acties ten aanzien van de programmadoelen. In dit procesplan zijn de programmadoelen bepaald en is een projectenlijst en planning (spoorboekje) opgenomen. Voor elk project wordt een projectplan opgesteld waarin per fase afspraken worden gemaakt over TGKIO (Tijd, Geld, Kwaliteit, Informatie, Organisatie).

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1512188
Steller: C.A.A.M. Plat
E-mail: c.plat@hoorn.nl
Team: RO
Teammanager: de heer T.M. Plat
Portefeuillehouder: Th. van Eijk

Onderwerp

Vaststellen beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5
2	

Gevraagd besluit

Het beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder fase 5 als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen.

Samenvatting

Fase 5 is de laatste fase die in de wijk Bangert en Oosterpolder ontwikkeld wordt. De ontwikkeling in dit gebied voorziet in woningbouw. De ruimtelijke hoofdstructuur is beschreven in een beeldkwaliteitsplan. Hierin zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor de openbare ruimte, de stedenbouwkundige structuren en architectuur opgenomen. Het bevat nadere welstandscriteria waaraan bebouwing en inrichting van het plangebied moet voldoen. Dat is gebeurd omdat in de Welstandsnota 2017 voor deze locatie geen concrete welstandscriteria zijn aangegeven.

Het ontwerp beeldkwaliteitsplan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarin het beeldkwaliteitsplan en het ontwerp van het uitwerkingsplan voor fase 5 noord zijn toegelicht.

Over het beeldkwaliteitsplan zijn geen reacties ontvangen. Wel zijn er enkele (ondergeschikte) technische aanpassingen. Het betreft enkele tekstuele aanpassingen, het toevoegen van afbeeldingen ter verduidelijking van de inhoud van enkele onderdelen en enkele aanpassingen die voortkomen uit de gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan (o.a. een aanpassing van de plangrens).

Om het beeldkwaliteitsplan rechtskracht te geven, wordt de raad geadviseerd om het beeldkwaliteitsplan als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen.

Het beeldkwaliteitsplan wordt daarmee een formeel toetsingskader voor de Commissie voor Monumenten en Welstand voor de inrichting van fase 5 van Bangert en Oosterpolder.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1512188

Steller: C.A.A.M. Plat

E-mail: c.plat@hoorn.nl

Team: RO

Teammanager: de heer T.M. Plat

Portefeuillehouder: Th. van Eijk

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Het ontwerp beeldkwaliteitsplan heeft ter inzage gelegen. Over het ontwerp zijn geen reacties ingediend. De volgende stap in de procedure is de vaststelling van het beeldkwaliteitsplan door de gemeenteraad.

Belang

De Commissie voor Monumenten en Welstand voorzien van een formeel toetsingskader, zodat zij het college kan adviseren over de kwaliteit van de ontwerpen van bebouwing en inrichting van fase 5 van Bangert en Oosterpolder.

Centrale vraag

Op welke wijze kan worden voorzien in een toetsingskader voor de kwaliteit van de openbare ruimte, ruimtelijke structuur en architectuur voor Bangert en Oosterpolder, fase 5?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Een invulling van de woningbouwlocatie Bangert en Oosterpolder, fase 5 waarbij de bewoners fijn willen wonen in een prettige wijk.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Daken en tuinen worden zoveel mogelijk op de zonligging georiënteerd.

Doorvaarbaar water wordt aangelegd. Het water en het groen zijn met elkaar verbonden en vormen onder andere de bergingsplaats voor piekbelasting van regenwater en helpen hittestress (verwarming van de wijk) tegen te gaan.

Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van duurzame ontwerpen en materialen.

Het voornemen is om fase 5 aardgasloos te ontwerpen.

4. Kaders

Uitwerkingsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5 Noord (staat gepland voor vaststelling door het college op 19 december 2017)

Dit uitwerkingsplan voorziet in de ontwikkeling van nieuwe woningen. In een uitwerkingsplan kan de beeldkwaliteit niet worden geregeld.

Welstandsnota 2017 (11 juli 2017)

In deze nota is Bangert en Oosterpolder geschaard onder de reguliere welstandsgebieden. Dit zijn gebieden waar de basiskwaliteit moet worden gehandhaafd. De beoordeling is vooral gericht op het bewaren van de eenheid in complexmatige bebouwing.

De Welstandsnota 2017 biedt ruimte om nadere welstandseisen te formuleren passend bij de ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota is al aangegeven dat wordt gewerkt aan een beeldkwaliteitsplan voor Bangert en Oosterpolder, fase 5.

Woningwet (artikel 12a en artikel 12 lid 4)

De gemeenteraad stelt een welstandsnota vast.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1512188
Steller: C.A.A.M. Plat
E-mail: c.plat@hoorn.nl
Team: RO
Teammanager: de heer T.M. Plat
Portefeuillehouder: Th. van Eijk

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

In afdeling 3.4 staan procedureregels voor het vaststellen van een beeldkwaliteitsplan.

5. Argumenten

Fase 5 is de laatste fase die in de wijk Bangert en Oosterpolder ontwikkeld wordt. De ontwikkeling in dit gebied voorziet in woningbouw. Hiervoor worden uitwerkingsplannen opgesteld. In een uitwerkingsplan kan de beeldkwaliteit echter niet worden geregeld en in de Welstandsnota 2017 zijn voor deze locatie geen concrete welstandscriteria aangegeven.

Om eisen te kunnen stellen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, de stedenbouwkundige structuren en architectuur is het wenselijk om nadere welstandscriteria vast te leggen. Deze kwaliteitseisen zijn opgenomen het beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5.

Het ontwerp beeldkwaliteitsplan heeft ter inzage gelegen. Over het ontwerp zijn geen reacties ingediend.

Wel zijn er enkele (ondergeschikte) technische aanpassingen. Het betreft enkele tekstuele aanpassingen en het toevoegen van afbeeldingen ter verduidelijking van de inhoud van enkele onderdelen. Het gaat om:

- a. het na pagina 15 toevoegen van teksten over de waarden van het gebied;
- b. het toevoegen van afbeeldingen op pagina 20 en 28 ter verduidelijking van de inhoud.

Daarnaast zijn er enkele aanpassingen die voortkomen uit de gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan. Het gaat o.a. om een aanpassing van de plangrens.

Met het vaststellen van dit beeldkwaliteitsplan wordt duidelijk welke kwaliteitseisen worden gesteld aan de openbare ruimte, de stedenbouwkundige structuren en architectuur in fase 5 van Bangert en Oosterpolder. De ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied is bepaald aan de hand van de ligging van de linten en de cultuurhistorisch en landschappelijk meest waardevolle elementen en gebouwen in het gebied. Het gaat om het voormalige klooster Bethlehem, de Kieftsloot, de windsingel in de middenberm van De Strip, rijksmonument Barmhartige Samaritaan, molen De Krijgsman en de tuinderschoorsteen en historische kniekassen aan de Koewijzend). Met deze onderdelen is zodanig rekening gehouden dat ze worden geïntegreerd in de verkaveling en dat zichtlijnen worden bewaard. Op straatniveau gaat het onder andere om bebouwing gericht naar de hoofdstructuur, bundeling van groen (in pocketparcs, op het kloosterterrein en langs de Kieftsloot), parkeren voor en direct naast de woningen en een speelplek dicht bij de woningen.

Per jaarproductie wordt een aanvullend beeldkwaliteitsplan opgesteld dat meer in detail ingaat op de woningontwerpen. Dit aanvullende beeldkwaliteitsplan moet passen binnen de kaders die in onderliggend beeldkwaliteitsplan voor geheel fase 5 gesteld worden.

Het alternatief is dat op onderdelen anders wordt besloten dan wel dat geen beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld. Het beeldkwaliteitsplan dat nu is gemaakt is echter een samenhangend geheel van kwaliteitseisen, die zowel voor noordelijk als het zuidelijk deel van fase 5 gelden. Een ander besluit zou deze samenhang teniet doen en niet het gewenste resultaat voor de inrichting van dit deel van Bangert en Oosterpolder hebben.

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1512188

Steller: C.A.A.M. Plat

E-mail: c.plat@hoorn.nl

Team: RO

Teammanager: de heer T.M. Plat

Portefeuillehouder: Th. van Eijk

Het niet vaststellen van een beeldkwaliteitsplan betekent dat in dit gebied alleen de basiskwaliteit moet worden gehandhaafd. Dit is vooral gericht op het bewaren van de eenheid in complexmatige bebouwing. Dit wordt niet geadviseerd.

6. Maatschappelijk draagvlak

Het ontwerp beeldkwaliteitsplan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft op 6 november 2017 een bewonersavond plaatsgevonden waarin is het beeldkwaliteitsplan en het ontwerp van het uitwerkingsplan voor fase 5 noord zijn toegelicht.

De Commissie voor Monumenten en Welstand heeft ingestemd met de inhoud van het beeldkwaliteitsplan en met de aanpassingen.

7. Financiële consequenties

Er zijn geen financiële consequenties voor de gemeentelijke begroting.

8. Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het beeldkwaliteitsplan wordt bekend gemaakt in het weekblad Westfriesland op Zondag en in het Gemeenteblad. Het plan ligt ter inzage in het stadhuis.

Op grond van artikel 8:3 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen bezwaar of beroep worden ingesteld tegen het vaststellingsbesluit.

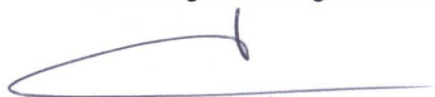
9. Realisatie

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt het beeldkwaliteitsplan onderdeel van de Welstandsnota 2017. De Commissie voor Monumenten en Welstand toetst nieuwe plannen aan het beeldkwaliteitsplan en adviseert het college daarover.

Hoorn,

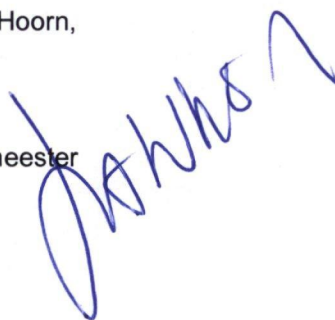
15 DEC. 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



de secretaris,

de burgemeester



Raadsbesluit

Zaaknummer: 1512188

Steller: C.A.A.M. Plat

Team: Ruimtelijke Ontwikkeling

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.

betreft: Vaststellen beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder, fase 5

gelet op het bepaalde in de Woningwet en de Algemene wet bestuursrecht;

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

het beeldkwaliteitsplan Bangert en Oosterpolder fase 5 als onderdeel van de Welstandsnota 2017 gewijzigd vast te stellen.

Hoorn, 30 januari 2017

de griffier,

de voorzitter,

Bekendmaking:

- Middels publicatie Westfriesland op Zondag
- door opname in het Gemeentebblad

Beeldkwaliteitsplan

Bangert & Oosterpolder Fase 5

Inleiding

Fase 5 is de laatste fase van de wijk Bangert & Oosterpolder in Hoorn. De eerste woningen worden naar verwachting in 2019 gebouwd.

Voordat de bouw kan starten, wordt voor deze fase een uitwerking van het bestemmingsplan gemaakt, gebaseerd op het geldende moederplan 'Bangert en Oosterpolder, herziening ex artikel 30 WRO'. De ruimtelijke hoofdstructuur zoals opgenomen in dit beeldkwaliteitplan vormt de basis voor het uitwerkingsplan.

In dit document zijn per bestemming de belangrijkste kwaliteitseisen voor de openbare ruimte, stedenbouwkundige structuren en architectuur. Aanvullend zal per woningbouwproductie een uitwerking van het beeldkwaliteitplan worden gemaakt. In deze uitwerkingen worden verkaveling-specifieke eisen beschreven.

Deze aanvullende plannen zijn samen met het voorliggende 'moederplan' gekoppeld aan de Welstandsnota Hoorn en vormen daarmee het toetsingskader voor de commissie voor monumenten en welstand.

oktober 2017



**BANGERT EN
OOSTERPOLDER**



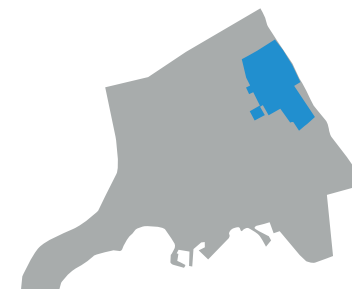
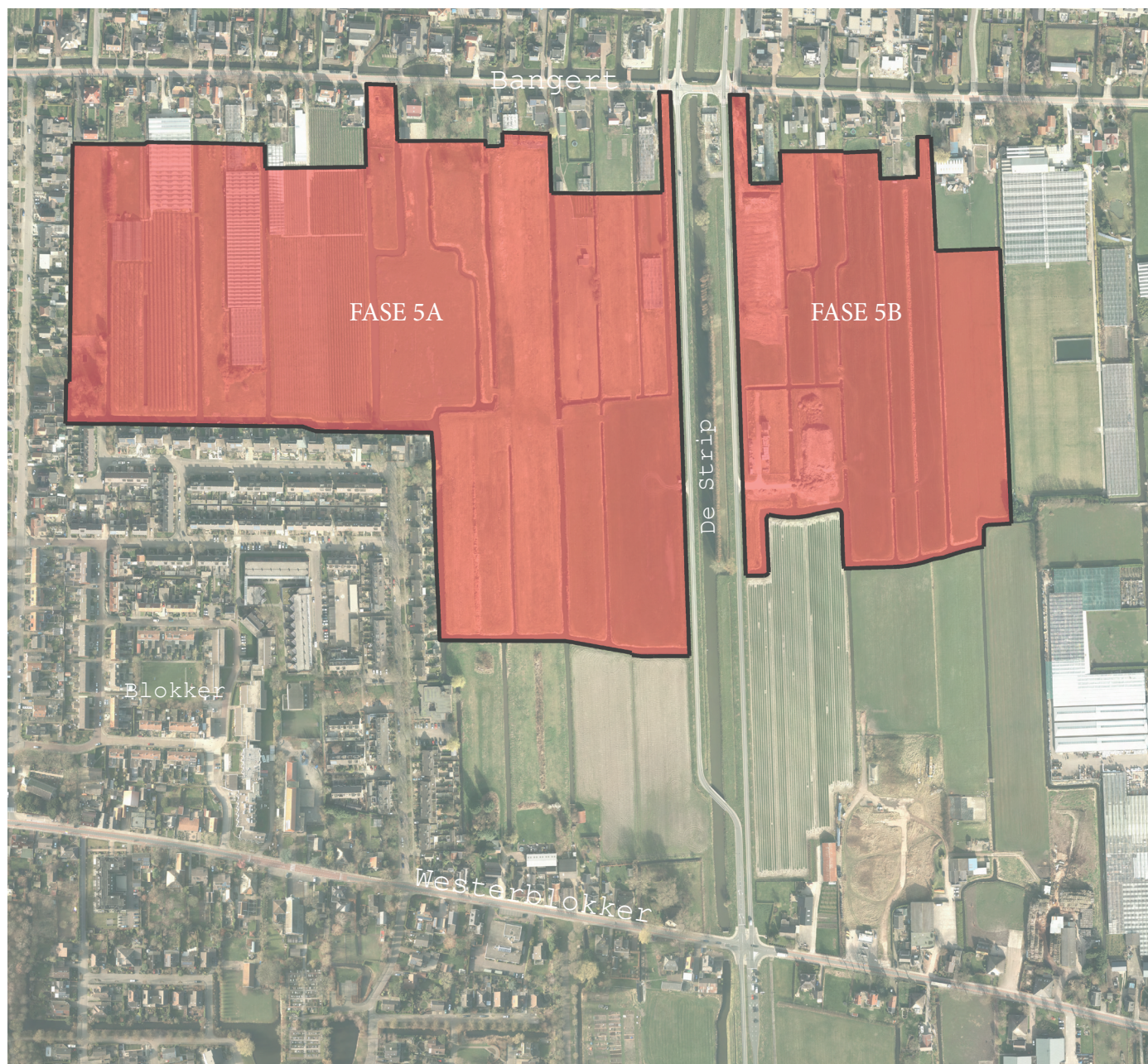


Plangebied fase 5	6
Impressie plangebied	8
De linten	10
Identiteit	12
Cultuurhistorisch waardevolle elementen en gebouwen	14
Ruimtelijke hoofdstructuur	16
Stedenbouwkundige en ruimtelijke uitgangspunten	20
Uitwerkingsplan	22
 Beeldkwaliteiteisen per bestemming	
Kavels & woningen (bestemming wonen)	24
Sloten, oevers en kunstwerken (bestemming water)	26
Kloosterplattegrond	30
Kloosterpark (bestemming groen 1)	29
De Kieftslot (bestemming groen 2)	34
Duurzaamheid	37





Plangebied fase 5



Bangert & Oosterpolder
t.o.v. Hoorn



Fase 5 t.o.v. Bangert
& Oosterpolder

Het plangebied omvat het gebied tussen de Bangert (aan de noordzijde), de gemeentegrens met Drechterland (aan de oostzijde), de Westerblokker (aan de zuidzijde) en de bestaande bebouwing van de Blokker (aan de westzijde).



Impressie plangebied





De linten

Buiten de binnenstad van Hoorn ligt een aantal lange rechte wegen met vrijstaande bebouwing; de linten.

Het ontstaan van de linten gaat terug tot circa het jaar 1200. Het gebied binnen de huidige gemeentegrenzen van Hoorn bestond voor die tijd uit veenlandschap (afbeelding 1).

Het gebied werd door middel van sloten en dijkjes verdeeld in drie banne's of dorpen: Hoorn, Zwaag en Westerblokker (afbeelding 2). De huidige straten Keern, Zwaagdijk, Noorderdracht, Zuiderdracht, Bangert, Koewijzend, Geldelozeweg en Holenweg vormden de grenzen van de banne's.

Vanaf circa 1200 werd het gebied ontgonnen door het graven van sloten (afbeelding 3). Het werd hierdoor geschikt als weideland. Door het ontginningsproces

verdween het veen en kwam de zanderige ondergrond van de onderliggende kreekrug bloot te liggen. Deze gronden waren aantrekkelijk voor tuinbouw.

In het midden van de banne's, haaks op de slotenstructuur, liggen de eerste linten: Dorpsstraat en Westerblokker. Hier vestigden de eerste bewoners zich en kwamen de twee kerken te staan (afbeelding 4). Het aantal huizen en boerderijen nam snel toe en de dorpskernen van Zwaag en Blokker ontstonden.

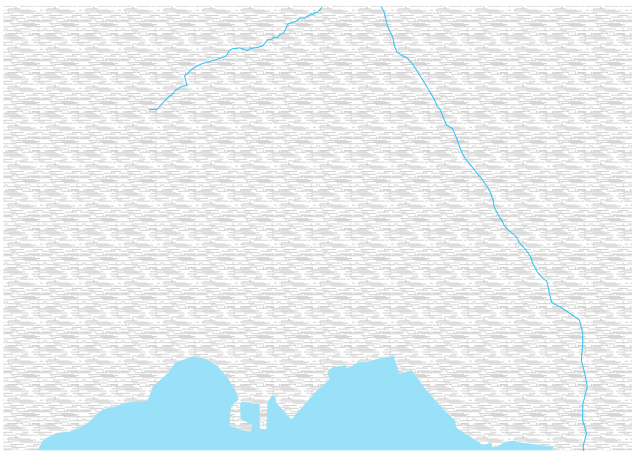
Rond 1400 ontstond de eerste bebouwing langs de Bangert en Koewijzend. Hier werden de kloosters Nieuwlicht en Bethlehem gebouwd (afbeelding 5). Ook langs het Keern en de Zwaagdijk werden her en der huizen gebouwd.

Om het mogelijk te maken dat men vanaf de linten naar de kerken en de kloosters kon komen, kwamen drie dwarsverbindingen

tussen de linten tot stand: Unjerpapad, Kolenbergstraat en Krijterslaan (afbeelding 6). Hiermee ontstond het patroon van de linten zoals wij die vandaag de dag kennen.

Waar de linten vroeger bestonden uit een simpel voetpad met aan weerszijde een sloot, ziet het wegprofiel er met de opkomst van het gemotoriseerde verkeer tegenwoordig geheel anders uit. De bebouwing met de overgebleven groen- en waterstructuur vormt nog altijd een belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit. Het streven is deze zoveel mogelijk te behouden.

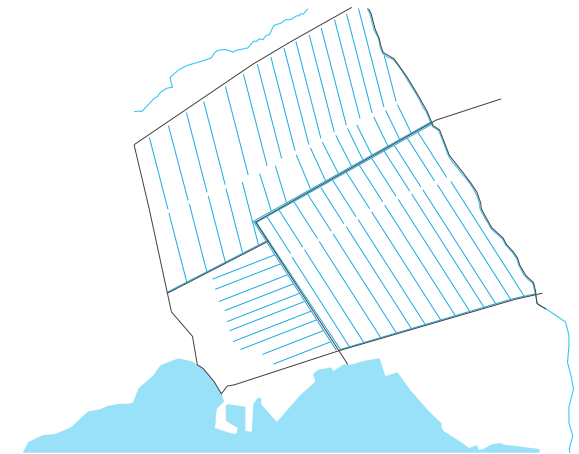
Fase 5 ligt te midden van deze lintenstructuur (afbeelding 7). Bij de ontwikkeling van fase 5 moet de kwaliteit van de linten in stand worden gehouden.



Afbeelding 1: veenlandschap met enkele riviertjes



Afbeelding 2: drie banne's werden gecreëerd, omrand met dijkes



Afbeelding 3: banne's werden ontgonnen



Afbeelding 4: temidden van de banne's ontstond eerst lintbebouwing (Dorpsstraat/Westerblokker) en werden twee kerken gebouwd.



Afbeelding 5: langs de grenzen van de banne's ontstond eerste bebouwing en werden twee kloosters (Nieuwlicht en Bethlehem) gebouwd.



Afbeelding 6: dorpskernen groeien, dwarsverbindingen tussen linten worden aangelegd



Afbeelding 7:
ligging fase 5
t.o.v. de linten



Identiteit

Fruitteelt in de Bangert & Oosterpolder

De Bangert is van oorsprong een fruitteeltgebied dat tussen Blokker en Westwoud/Oudijk ligt. De naam 'Bangert' is de Westfriese benaming voor boomgaarden. De fruitteelt in het gebied begon rond 1600 en behoort samen met de Betuwe tot de oudste fruitteeltgebieden van Nederland.

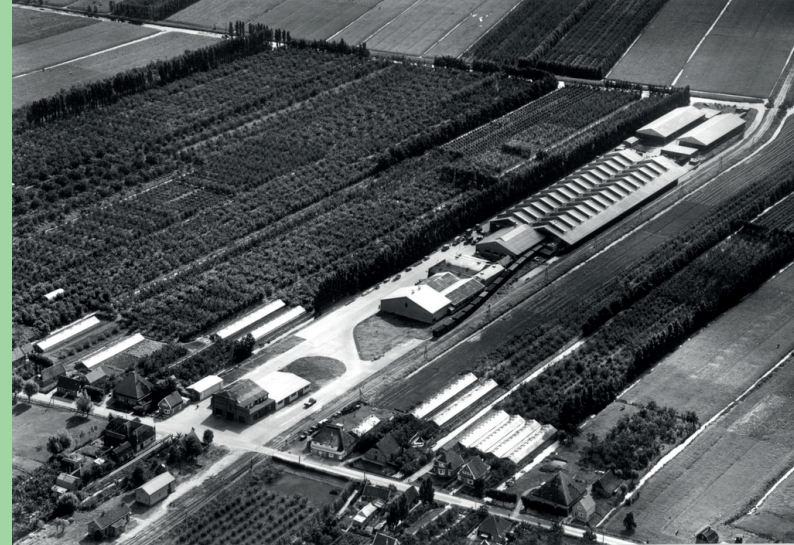
In de 17e eeuw kwam de fruitteelt tot bloei doordat de Unjer te sterk kwam opzetten in de weilanden waar tot dan toe vee liep te grazen. Unjer is voor koeien zeer moeilijk verteerbaar. Om deze reden schakelden boeren over op de fruitteelt.

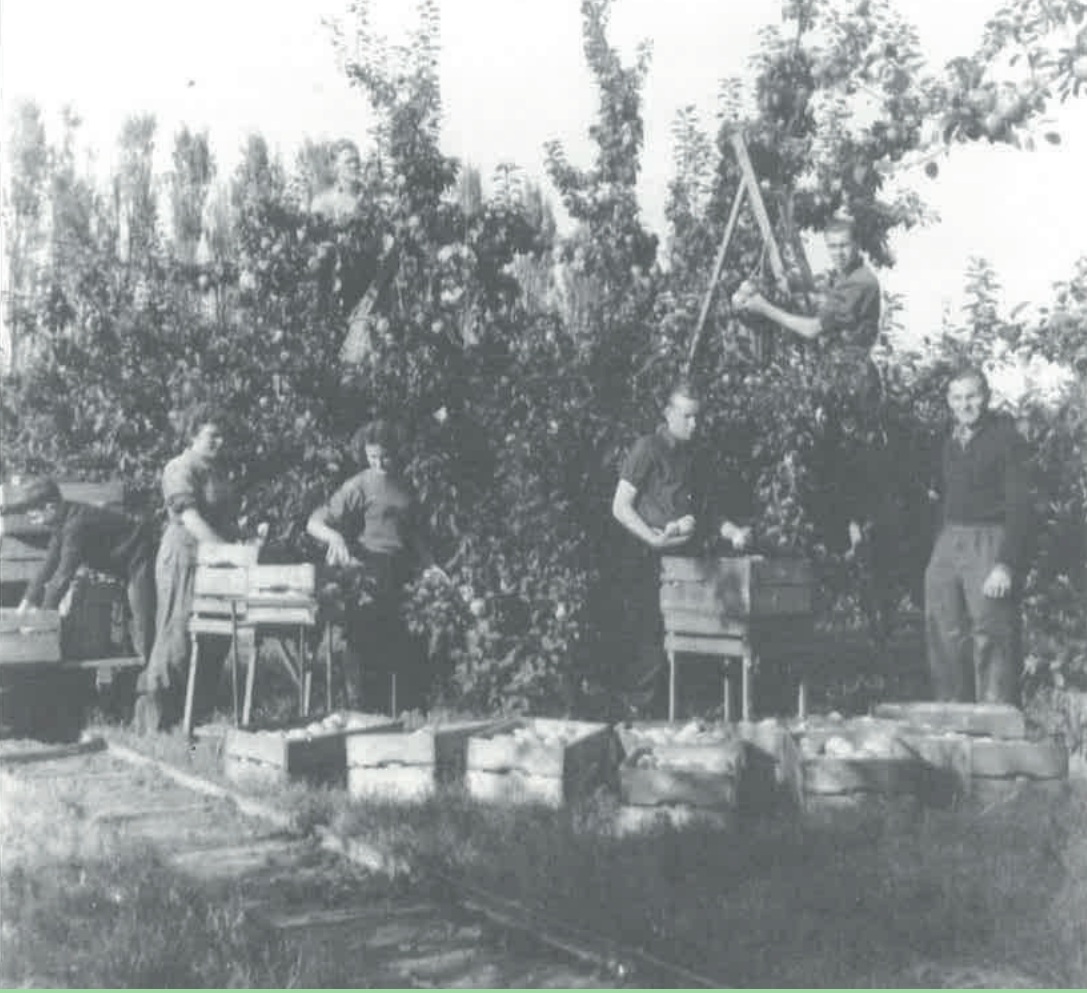
De percelen van de fruitgaarden zijn ongeveer 20 meter breed en omgeven

door sloten. In die tuinen stonden veel hoogstambomen met vaak bessenstruiken. Alle hoogstambomen werden omstreeks 1950 gerooid. De voornaamste reden hiervan was dat plukken te gevaarlijk werk werd. Ook waren de bomen te hoog om het fruit goed te kunnen bespuiten, zoals toen gebruikelijk was geworden.

Hoewel de Bangert rond 1950 in verval raakte, kan men vandaag de dag aan overgebleven kassen, fruitbomen en tuinen nog zien dat er vroeger fruit werd geteeld.

Anno 2017 zijn nog slechts een paar fruitteelttelers actief in het gebied.





Cultuurhistorisch waardevolle elementen en gebouwen

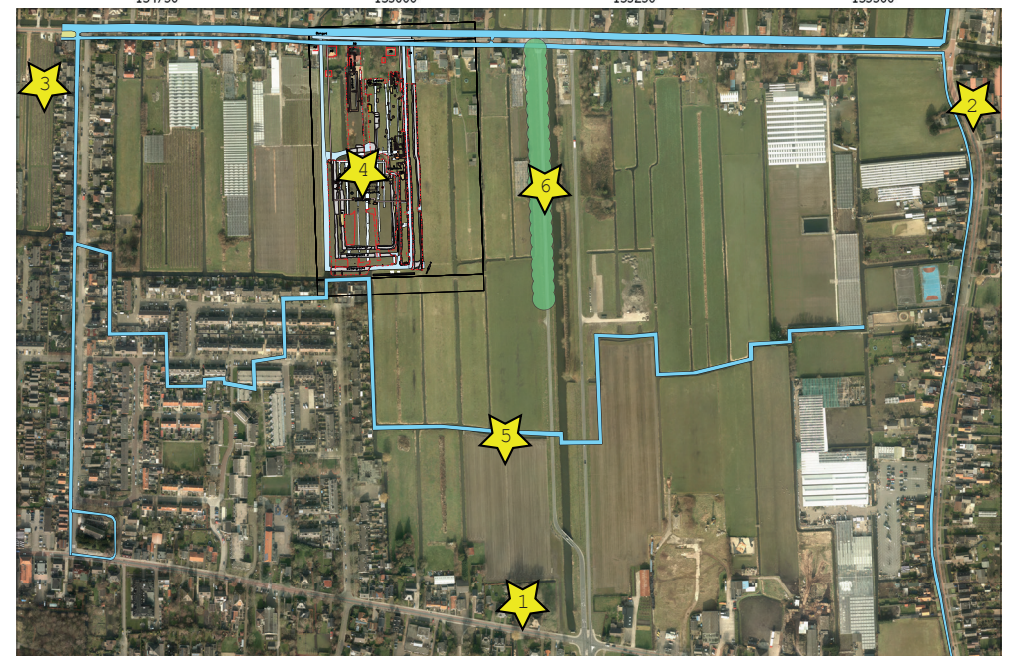
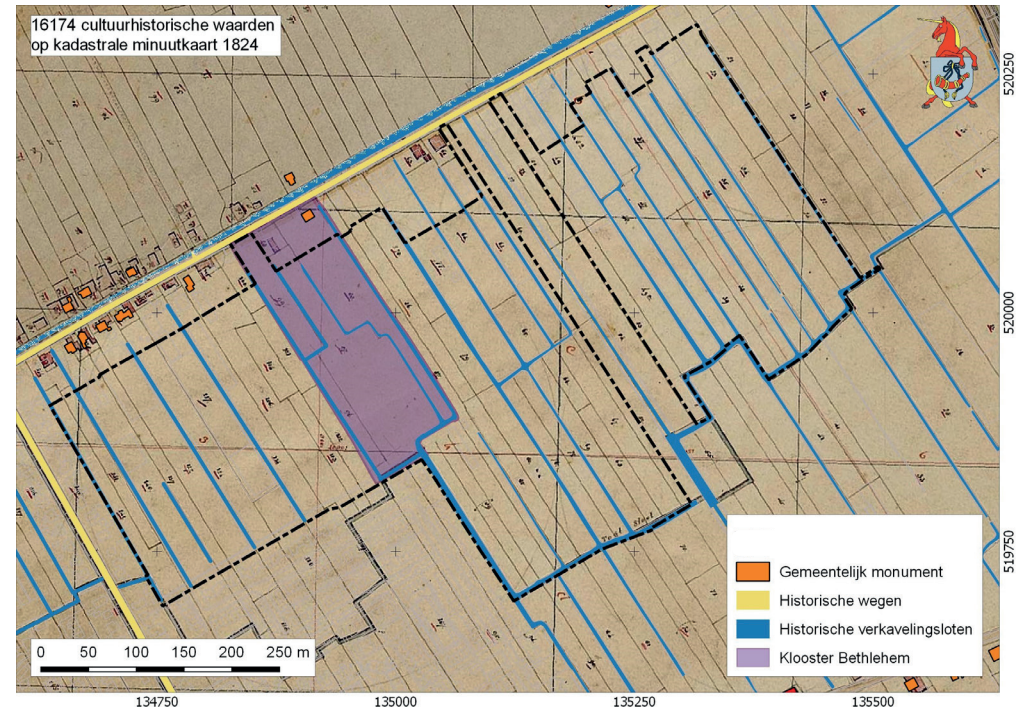
Het fruitteeltverleden van de Bangert heeft voor een groot deel plaatsgemaakt voor woningbouw. Slechts enkele landschappelijke elementen en beeldbepalende monumenten en gebouwen herinneren nog aan de rijke geschiedenis van het gebied en het karakter van de Bangert.

Monumenten en beeldbepalende gebouwen:

1. Rijksmonument Barmhartige Samaritaan
2. Molen de 'Krijgsman' (gemeente Drechterland)
3. Tuinderssschoorsteen en historische kniekassen

Landschappelijk waardevolle elementen:

4. Locatie van voormalig klooster Bethlehem
5. Kieftslot
6. Windsingel in de middenberm van De Strip





Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur is bepaald aan de hand van een aantal uitgangspunten zoals milieucontouren, het woningbouwprogramma en stedenbouwkundige eisen (zie ook pagina 20/21). Het vormt de basis voor de verdere uitwerkingen: een gedetailleerde verkaveling en een aanvullend beeldkwaliteitplan per afzonderlijke jaarproductie.

De stedenbouwkundige structuur is opgebouwd uit een ruimtelijk raamwerk van groengebieden, watergangen, verbindingen en zichtlijnen. Belangrijkste drager van het raamwerk is de integratie van de cultuurhistorisch en landschappelijk meest waardevolle waarden: het kloosterterrein inclusief watergangen en de Kiefsloot. Ook vormen de windsingel, zichtlijn(en) op molen de Krijgsman en rijksmonument

de Barmhartige Samaritaan
aanleiding voor de opzet voor de
hoofdstructuur (afbeelding 1).

Fase 5 wordt tussen twee bestaande linten aan de noord- en zuidzijde van het plangebied en een woonwijk aan de westzijde gebouwd. Streven is om de overgang van de nieuwbouw van fase 5 naar omliggend gebied zo natuurlijk mogelijk te laten verlopen. Om dit mogelijk te maken wordt rondom vrijwel



1 Integratie cultuurhistorische waarden



2 Omrandingen (Ringsloot & groenbuffer)

geheel fase 5 een watergang met een minimale breedte van 6 meter aangelegd en komt er geen hoogbouw direct achter het lint. afbeelding 2). Ook wordt aan de oostzijde van fase 5b een groenbuffer aangelegd voor een natuurlijke overgang richting de gemeente Drechterland.

Naast de ontsluitingswegen vanuit fase 5 op De Strip wordt de wijk op een aantal plaatsen met langzaamverkeer

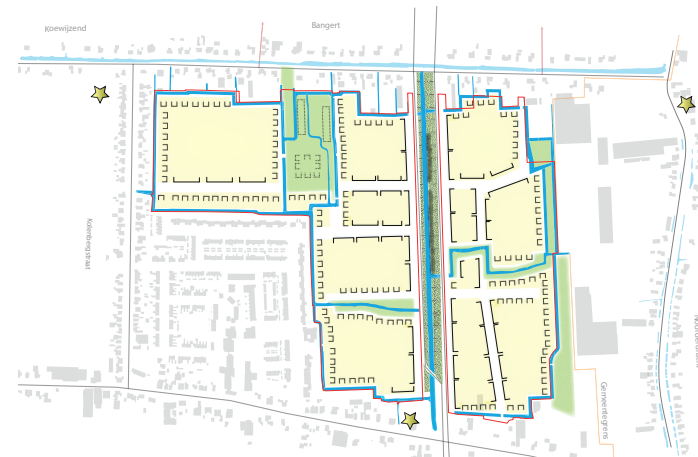
verbindingen verbonden met de omgeving. Deze verbindingen vormen tevens aanleiding voor de opzet van de hoofdstructuur van fase 5 (rode lijnen, afbeelding 3)

Binnen dit raamwerk is ruimte voor de ontwikkeling van woningen (afbeelding 4). Hierbij wordt uitgegaan van de woningdichtheden die staan vermeld in het moederbestemmingsplan (Hoge Hemen: 24 won/ha

en Afrondingen: 28 won/ha. Bebouwing is te allen tijde naar de hoofdstructuur gericht. Hiermee worden 'achterkantsituaties' aan de belangrijkste wegen voorkomen (afbeelding 4). Woningen worden gebouwd volgens een categoriale verdeling van 30% (goedkoop) / 30% (middelduur) en 40% (duur). In het kloosterpark is het mogelijk twee appartementengebouwen te bouwen.



3 Verbindingen & hoofdstructuur



4 Ontwikkelgebieden & oriëntatie woningen

Koewijzend

Bangert



kolenbergstraat



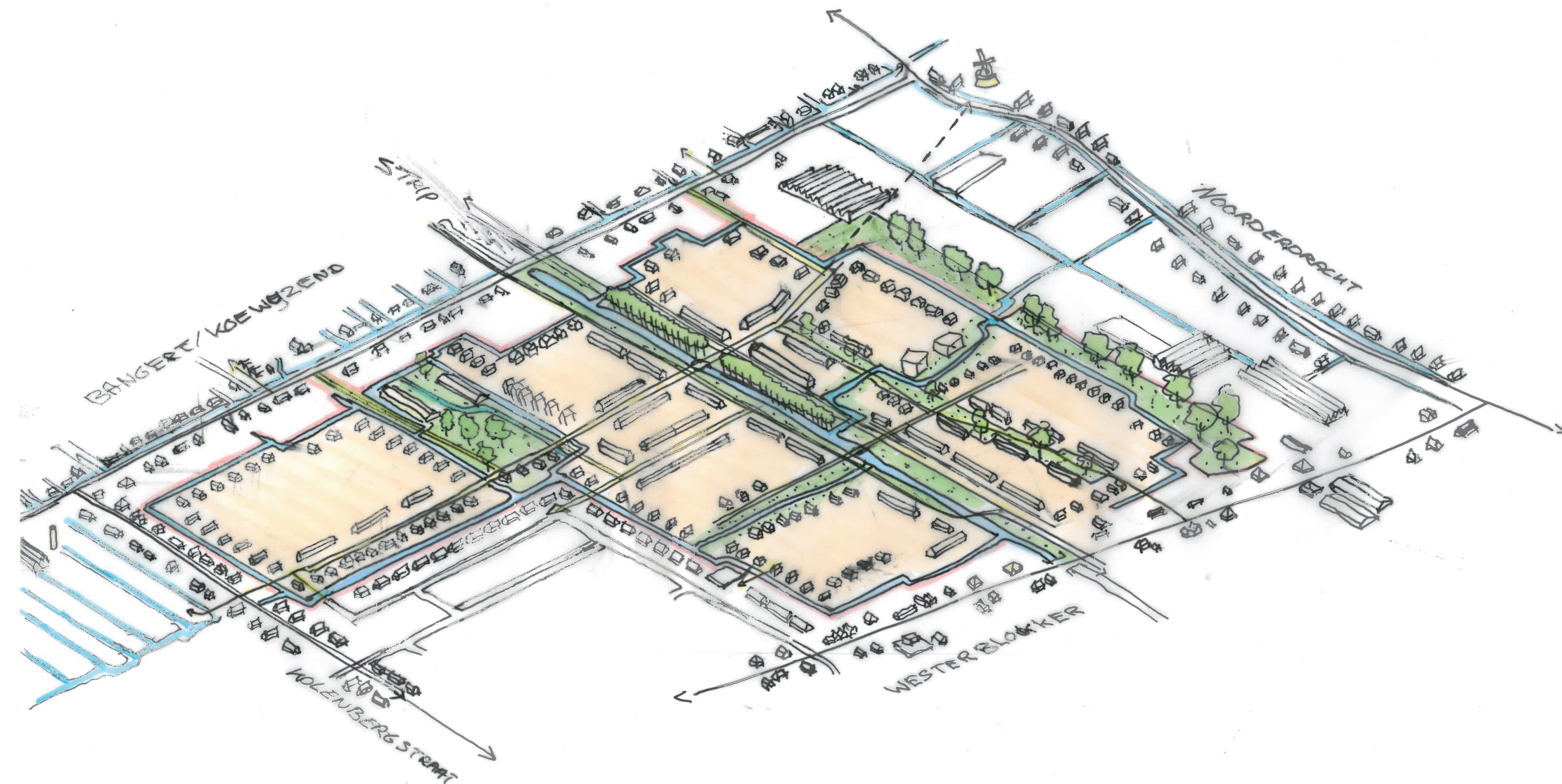
Noorderdracht

Gemeentegrens

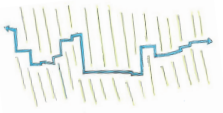
Westerblokker



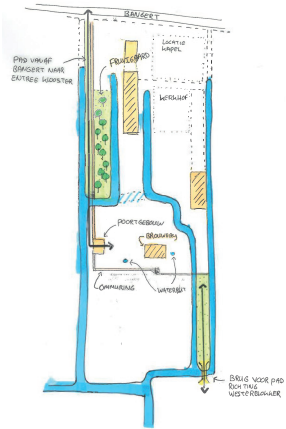
Impressie hoofdstructuur in vogelvlucht



Stedenbouwkundige en ruimtelijke uitgangspunten

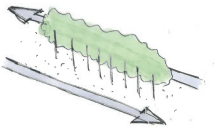


Bestaande delen van de Kieftslot behouden in de verkaveling.



Belangrijke (ruimtelijke) aspecten van plattegrond Klooster Bethlehem integreren in de verkaveling:

- slotenpatroon rondom het kloosterterrein
- pad vanaf de Bangert
- poortgebouw
- U-vorm van het klooster
- kloostertuin
- brug en pad richting Westerblokker
- ommuring
- boomgaard



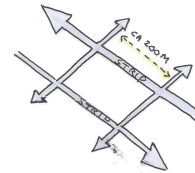
Windsingel in middenberm van De Strip behouden



Inpassing van rijksmonument 'Barmhartige Samaritaan' in de verkaveling zodat de monumentale stolpboerderij goed tot zijn recht komt



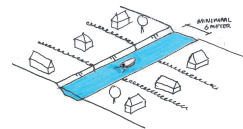
Zichtlijnen op molen 'Krijgsman'



Om de circa 200m een kruising op De Strip



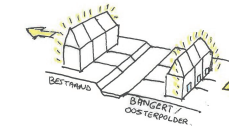
(vrijliggende) fietsverbinding tussen de linten



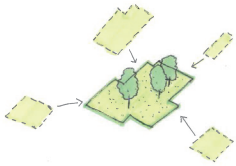
Water als fysieke scheiding tussen fase 5 en de bestaande omliggende bebouwing



Voorzijden van woningen naar De Strip gericht



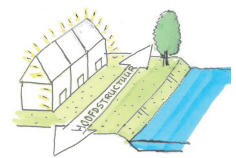
Nieuwbouw met achterzijde naar bestaande bebouwing situeren



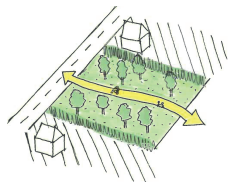
Groen bundelen tot 'pocketparcs' in plaats van losse 'plukjes' groen



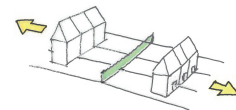
Groen centreren op de locatie van het klooster en langs de Kieftslot



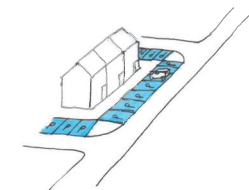
Bebouwing gericht naar de hoofdstructuur



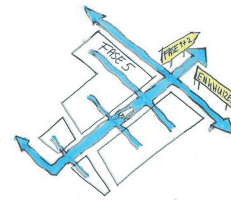
Ruime, groene entrees bij de langzaamverkeersverbindingen naar omliggende wijk/lint



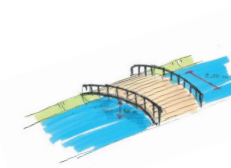
Loslaten van de hovenstructuur. Achterkanten naar elkaar richten.



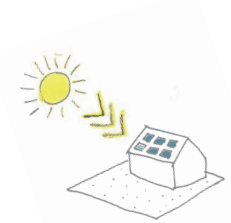
Parkeren voor en direct naast de woningen situeren



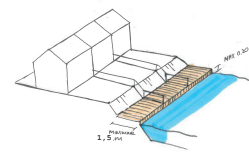
Doorvaarbaar water en aansluiting op regionaal netwerk



Doorvaarbare bruggen (minimaal 1.10m x 2.50m (hxb)) over de hoofdwaterstructuur



Daken en tuinen zoveel mogelijk op de zonligging oriënteren



Verlaagde tuinen aan het water om relatie met het water te versterken. (minimaal 1.50m diep en max 0.30m boven de waterlijn)



Elke woning moet binnen een straal van circa 150m van een speelplek liggen

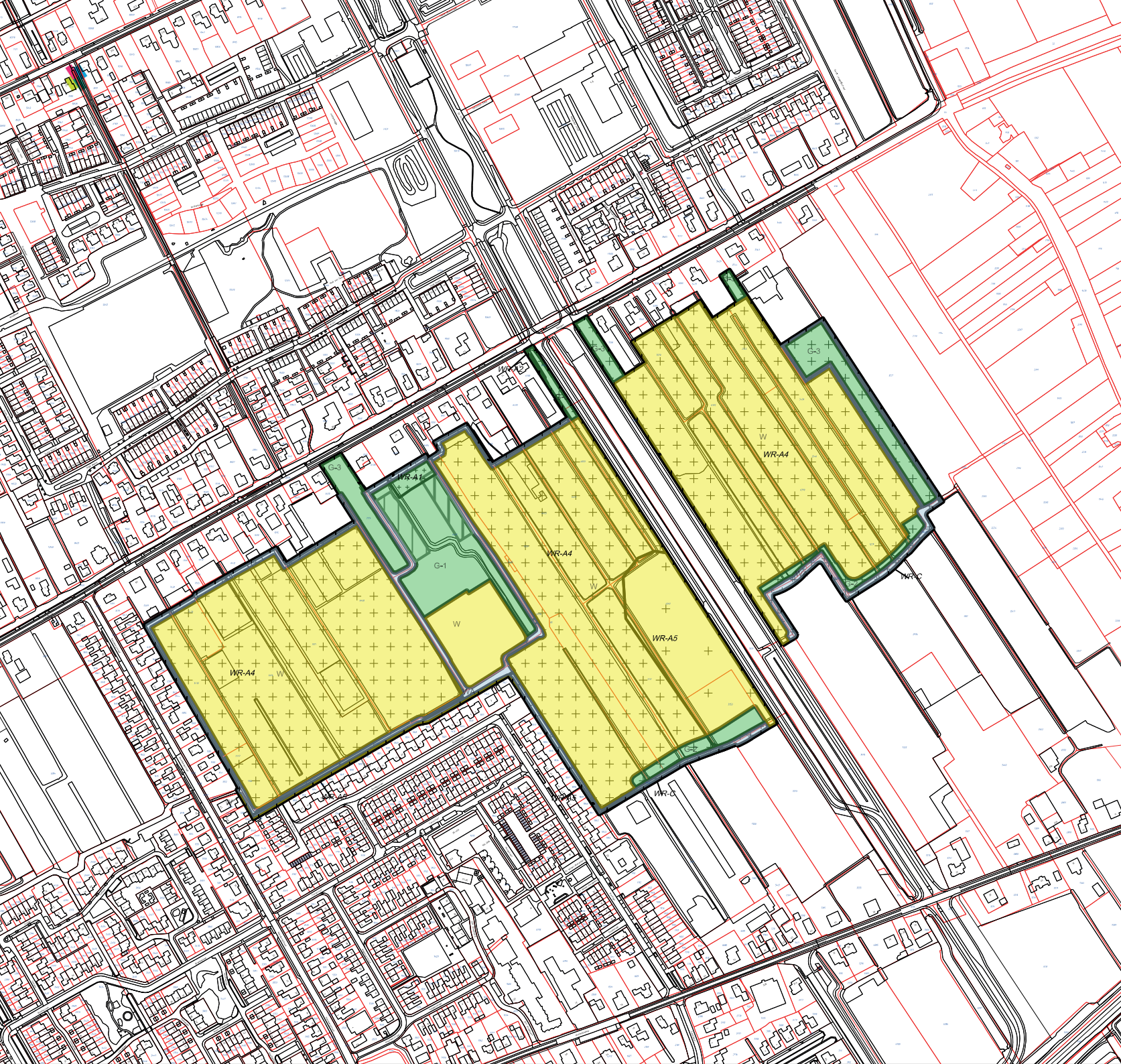
Uitwerkingsplan

Voor de realisatie van fase 5 moet een uitwerking van het bestemmingsplan (uitwerkingsplan) worden gemaakt. Deze baseert zich op het geldende moederbestemmingsplan van geheel Bangert & Oosterpolder. In eerste instantie wordt alleen een uitwerkingsplan voor de gronden ten noorden van de Kieftsloot opgesteld. In een later stadium volgt ook een planologische procedure voor de gronden ten zuiden van de Kieftsloot.

Het uitwerkingsplan wordt zo ingericht dat het voldoende flexibiliteit biedt voor woningbouwontwikkeling maar daarbij ook de belangrijkste kwalitatieve waarden borgt. De stedenbouwkundige proefverkaveling dient hierbij als basis.

De belangrijkste landschappelijke en kwalitatieve dragers van het plan (het kloosterpark, de zone van de Kieftsloot en de oostelijke rand) zijn bestemd als 'groen'. Ook is het water rondom het plangebied en het klooster als 'water' bestemd.

Met uitzondering van bovengenoemde gebieden wordt geheel fase 5 voor het wonen bestemd.



- Legenda**
- Plangebied
 - Bestemmingen**
 - G-1 Groen - 1
 - G-2 Groen - 2
 - G-3 Groen - 3
 - WA Water
 - W Wonen
 - Dubbelbestemmingen**
 - WR-A1 Waarde - Archeologie 1
 - WR-A2 Waarde - Archeologie 2
 - WR-A4 Waarde - Archeologie 4
 - WR-A5 Waarde - Archeologie 5
 - WR-C Waarde - Cultuurhistorie
 - Gebiedsaanduidingen**
 - overige zone - Blokker, Zwaag en Nieuwe Steen - Oost
 - overige zone - zoekgebied meergezinswoningen
 - Verkeers**
 - Weg
 - Weg met fietspad



Gemeente Houten
Uitwerkingplan Bangert en Oosterpolder, fase 3 Noord
Verbeelding

datum: 10-10-2017
schaal: 1 : 2000 (A1)
status: ontwerp
projectnr.: 000.01.00.01.00
gezien: JK
NL.IMRO.0000.0000PactHouten-001



BügelHajema
Plan met ideeën

BügelHajema Adviseurs bv, Bureau voor ruimtelijke ordening en milieu
Buitenhuis 10, 3814 SG Leiden
t 071-250 25 15
e leuwerden@buegelhajema.nl w www.buegelhajema.nl

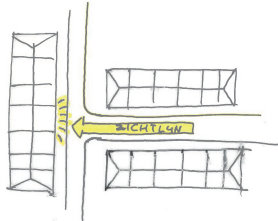
Kavels & woningen (bestemming wonen)

De beeldkwaliteitseisen van de kavels en woningen worden in een later stadium opgesteld.

Wel zijn zes ordenende principes vastgelegd. Deze principes zijn op alle

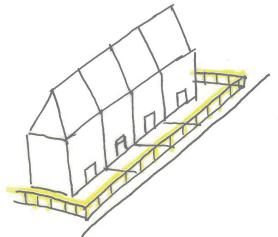
kavels en woningen binnen de bestemming 'wonen' van toepassing.

6 basisregels kavels & woningen:



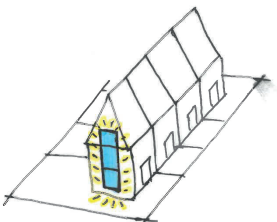
1

Woningen in het verlengde van zichtlijnen krijgen een verbijzondering door bijvoorbeeld een kapverdraaiing



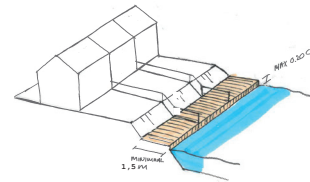
2

Erfafscheidingen (zowel op het voor- als achterf) worden op blokniveau uniform uitgevoerd in de vorm van een hekwerk of volwassen aangeplante haag



3

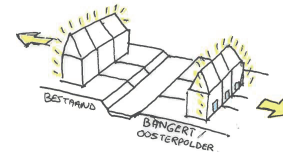
Zijgevels van woningen, gericht naar het openbaar gebied of in een zichtlijn, krijgen een verbijzondering door bijvoorbeeld het toepassen van transparantie in de gevel of door een erker



4

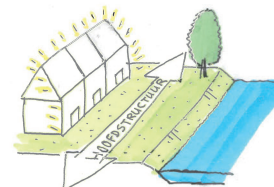
Er worden verlaagde tuinen aan het water aangelegd om de beleving van het water en het gevoel van ruimtelijkheid te vergroten:

- beschoeiingen zijn max 0.30m hoog (gemeten vanaf waterpeil)
- verlaagde tuinen aan het water zijn minimaal 1.50m diep



5

Geen rijwoningen en hoogbouw direct achter het lint en achterzijden van nieuwbouw zijn gericht naar bestaande bebouwing op aangrenzende percelen



6

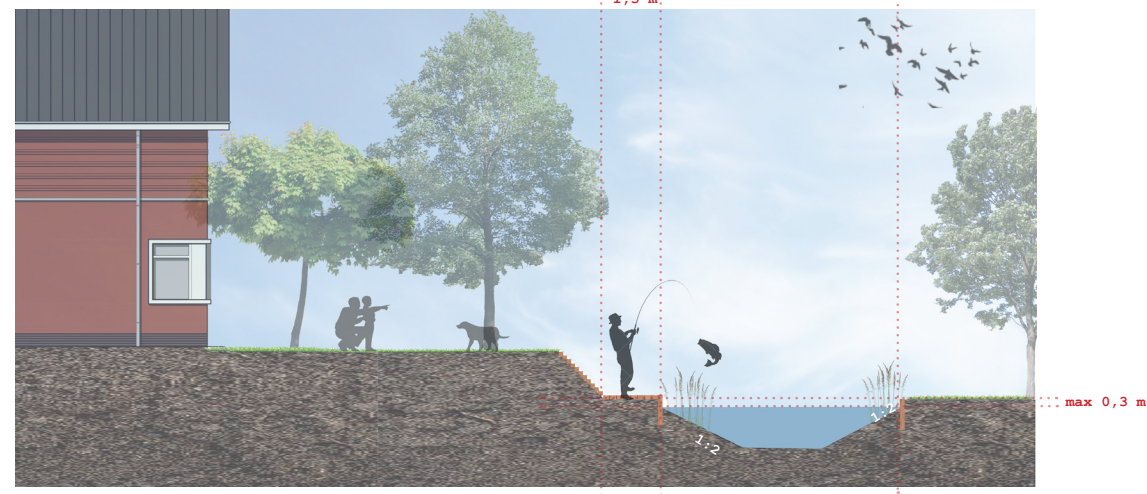
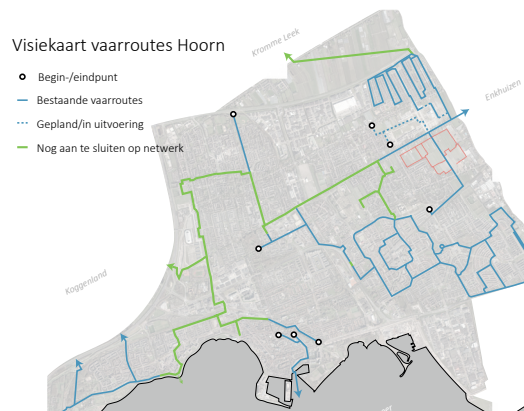
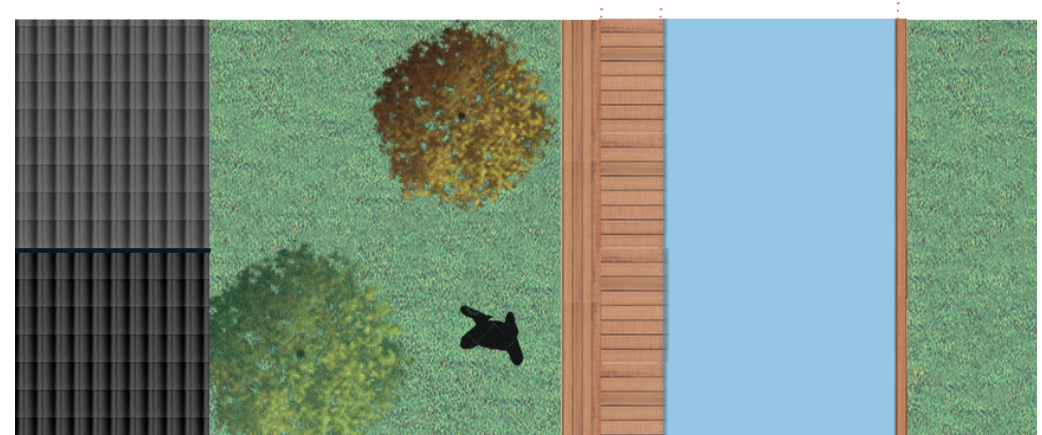
Bebouwing richt zich met voorzijde richting de hoofdstructuren:

- De Strip
- kloosterpark & Kieftsloot
- zichtlijnen
- doorgaande voet- en fietspaden



Sloten, oevers en kunstwerken (bestemming water)

Fase 5 wordt omrand door een sloot van minimaal 6 meter breed. De sloot wordt begeleid door groene oevers (maximaal 1:2) en laag aan het water gelegen tuinen. De lage ligging van de tuinen aan het water bevordert de relatie met het water en creëert een ruimtelijk en kwalitatief profiel van de watergang. Om dit beeld te waarborgen, zijn beschoeiingen tot maximaal 30 cm boven waterpeil toegestaan. Kanaalvorming wordt hiermee voorkomen. Steigers en vlonders bieden bewoners de kans om vanuit hun tuin met een bootje het regionale vaar netwerk (zie onderstaande Visiekaart vaarroutes Hoorn) waarmee alle sloten in verbinding staan, te verkennen. Bruggen en duikers om verbindingen over het water mogelijk te maken, worden alle doorvaarbaar uitgevoerd en als familie vormgegeven.





A faded background image of a canal scene. In the foreground, there are several wooden bridges crossing the water. In the background, there are traditional houses with gabled roofs and bare trees, suggesting a winter or early spring setting.

BEELDKWALITEITEN

- Water is doorvaarbaar en aangesloten op (regionale) vaarrouthenetwerk
- Kunstwerken in de doorgaande vaarroute, zijn doorvaarbaar (minimaal 1.10m hoog x 2.50m breed)
- Beschoeiingen op de waterlijn/erfgrens zijn maximaal 0.30m hoog, gemeten vanaf het waterpeil (-1.80 NAP)
- Woningen hebben een sterke relatie met het water door:
 - open gevels richting water te realiseren
 - realiseren van lage tuinen aan het water over een diepte van minimaal 1.50m)

Kloosterpark (bestemming groen 1)

Op de locatie van voormalig klooster Bethlehem wordt een centraal park aangelegd. Archeologische vondsten die tijdens opgravingen zijn gevonden, maakten het mogelijk om de kloosterplattegrond te reconstrueren. Deze plattegrond vormt de basis voor de inrichting en het ontwerp van het park.

Zo wordt de ommuring van het klooster op een eigentijdse manier teruggebracht, maken de voormalige paden in en naar het klooster onderdeel uit van het langzaamverkeer netwerk, wordt de voormalige boomgaard met fruitbomen teruggeplant en kunnen de voormalige waterputten onderdeel uitmaken van natuurspeelplaatsen.

De watergangen rondom het klooster die het kloosterterrein omranden, blijven behouden en gaan onderdeel uitmaken van het

regionale vaarrouthenetwerk. Doorvaarbare bruggen en duikerdammen zorgen voor de toegang naar het park.

Op de locatie van de voormalige kloosterbebouwing mag in kleinschalige vorm appartementen worden gebouwd. De gebouwen dienen in het architectuurbeeld van het voormalige klooster te worden ontworpen (zie ook referentiebeelden op pagina 31). Streven is om bijhorende parkeeropgave halfverdiept/ ondergronds op te lossen.

De bebouwing rondom het park is met de voorzijde naar het park gericht en bestaat uit vrijstaande/twee-onder-een-kapwoningen. Dit versterkt de relatie met het park (zie onderstaand profiel).



Klooster plattegrond

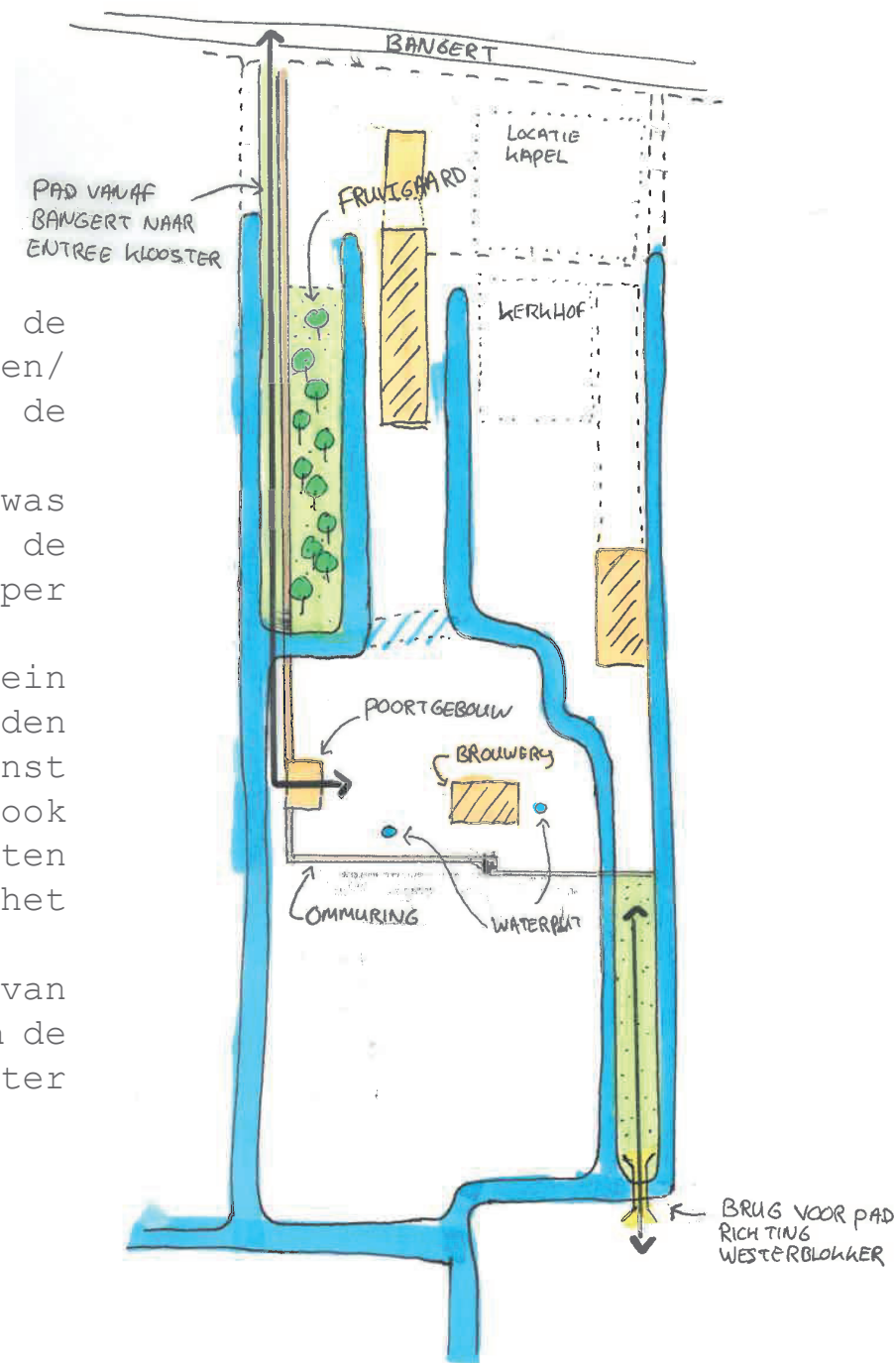
Op basis van archeologische opgravingen en historisch onderzoek kon een goed beeld van de plattegrond van het kloosterterrein worden gereconstrueerd.

Belangrijkste aspecten:

- Het gehele terrein werd omkaderd door een bakstenen muur en diverse 'grachten'
- De meeste woongebouwen en de kapel bevinden zich aan de noordzijde van het terrein, de in een U-vorm gebouwde bebouwing bevond zich waar nu de percelen Bangert 36, 38 en 40 zijn gelegen
- Tussen de woongebouwen in bevond zich een kerkhof en een kloostertuin
- Vanaf de Bangert liep een pad aan de oostzijde tot halverwege het terrein. Hier gaf een poortgebouw toegang tot het terrein
- In de zuidoosthoek is een brug teruggevonden waarover een pad lag van

het klooster richting de zuidelijke weilanden/landbouwgronden en de Westerblokker

- Aan de oostzijde was een insteekhaven voor de aanvoer van goederen per boot
- In het midden van het terrein is een gebouw gevonden dat waarschijnlijk dienst deed als brouwerij en ook zijn enkele waterputten in de nabijheid van het gebouw gevonden;
- In de noordwesthoek van het terrein bevond zich de boomgaard van het klooster





Referenties
kloosterbebouwing



Referenties parkinrichting



BEELDKWALITEITSEISEN

- De kloosterplattegrond dient als de basis voor de inrichting / ontwerp van het park
- Het landschappelijke patroon van het kloosterterrein (omringd door watergangen) blijft behouden
- Bebouwing rondom het park met voorzijde naar het park gericht
- Geen rijwoningen aan de parkrand
- De beeldkwaliteit van appartementengebouwen wordt bij de uitwerking bepaald maar zal in lijn liggen met de getoonde beelden op pagina 31

De Kieftsloot (bestemming groen 2)

De Kieftsloot had jarenlang een belangrijke functie als transportsloot van en naar de omliggende boomgaarden. Alhoewel een deel van de sloot is gedempt bij de aanleg van Blokker, is de sloot grotendeels nog aanwezig in het landschap en blijft deze behouden in de stedenbouwkundige verkaveling.

De sloot met groene oevers meandert door fase 5. De oevers hebben flauwe taluds met een natuurlijke /ecologische inrichting waar veel ruimte is voor de groei van bloemen, planten en (fruit)bomen (Zie tevens referentiebeelden op pagina 35).

De bebouwing rondom de sloot is met de voorkant naar de sloot gericht en bestaat uit vrijstaande/twee-onder-een-kapwoningen.







BEELDKWALITEITSEISEN

- Huidig, meanderend verloop van de Kieftsloot blijft behouden
- Natuurlijke / ecologische oevers met flauwe taluds
- Bebouwing rondom de Kieftsloot met de voorzijde naar het water gericht
- Geen rijwoningen aan de slootzijde

Duurzaamheid

Duurzaamheid is actueel onderwerp. Ook in fase 5 wilt de gemeente Hoorn inzetten op duurzaamheid.

Zo heeft Hoorn de visie om een aardgasloze wijk aan te leggen. Ook wordt ingezet op bijna-energieneutrale woningen. Dit houdt in dat alle woningen moeten voldoen aan een maximale zogenaamde EPC/BENG normering van 0,2.

Er wordt ingezet op groen-blauwe netwerken. Deze netwerken vormen onder andere de bergingsplaats voor piekbelasting van regenwater en helpen hittestress (verwarming van de wijk) tegen te gaan. Ook vormen groenruimtes ontmoetingsplaatsen in de buurt en een leefgebied voor flora en fauna.

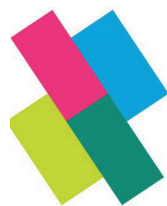
Voor de verdere inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van duurzame ontwerpen en materialen.



DUURZAAMHEIDSAMBITIES

- Gasloze wijk
- (bijna) energieneutrale woningen (maximale EPC/BENG waarde van 0,2)
- Inzetten op groen-blaauwe netwerken
- Gebruik van duurzame ontwerpen en materialen.





**BANGERT EN
OOSTERPOLDER**

gemeente Hoorn, oktober 2017

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1517145
Steller: R. Huijsman
E-mail: r.huijsman@hoorn.nl

Team: BSB
Teammanager: de heer N.G. Koelman
Portefeuillehouder:

Onderwerp

Havenverordening 2018

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	"was – wordt" lijst Havenverordening 2017 - 2018
2	
3	
4	
5	

Gevraagd besluit

1. De Havenverordening 2018 vast te stellen.
2. De Havenverordening 2017 in te trekken.

Samenvatting

In de raadsvergadering van 7 november 2017 is amendement 5 aangenomen, waardoor de overdracht van de noordwestkade van het Oostereiland niet wordt overgedragen aan de Stichting Varend Erfgoed Hoorn (SVEH). Hierdoor wordt ook de keuring van de historische schepen niet door de SVEH uitgevoerd en blijft de keuring van de historische schepen uitgevoerd worden door de gemeente. Het keuren van de schepen door de gemeentelijke keuringscommissie moet in de havenverordening opgenomen worden.

Vanwege veiligheid met betrekking tot opslag van gas op schepen moet de havenverordening uitgebreid worden met regelgeving hierover.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

In de raadsvergadering van 7 november 2017 is amendement 5 aangenomen, waardoor de overdracht van de noordwestkade van het Oostereiland niet wordt overgedragen aan de Stichting Varend Erfgoed Hoorn (SVEH). Hierdoor wordt ook de keuring van de historische schepen niet door de SVEH uitgevoerd en blijft de keuring van de historische schepen uitgevoerd worden door de gemeente. De bevoegdheden van de keuringscommissie moet in de Havenverordening worden vastgelegd. Daarnaast is het uit veiligheidsoogpunt belangrijk in de Havenverordening vast te leggen hoeveel gas aan boord van een schip aanwezig mag zijn.

Belang

Met goede regelgeving wordt aan alle belanghebbenden duidelijk gemaakt wat wel en niet mag. De regelgeving moet blijven aansluiten bij de bestuurlijke besluitvorming en mogelijkheden in de praktijk.

Centrale vraag

Hoe kan de veiligheid in en rond de haven verder worden verbeterd?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

De havenverordening biedt duidelijkheid over wat wel en wat niet mag en zorgt ervoor dat de haven een plek wordt die aantrekkingskracht uitoefent en waar het voor iedereen, gebruikers en omwonenden, goed en veilig toeven is.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Dit voorstel draagt niet bij aan de duurzaamheidsambitie van de gemeente Hoorn.

4. Kaders

Havenatlas 2017

Beleidsregel historische schepen 2017

Indienings- en verleningsvoorwaarden ligplaatsvergunningen 2017

5. Argumenten (zie ook was-wordt lijst)

In de raadsvergadering van 7 november 2017 is amendement 5 aangenomen, waardoor de overdracht van de noordwestkade van het Oostereiland niet wordt overgedragen aan de Stichting Varend Erfgoed Hoorn (SVEH). Hierdoor wordt ook de keuring van de historische schepen niet door de SVEH uitgevoerd en blijft de keuring van de historische schepen uitgevoerd worden door de gemeente.

Het college heeft in 2015 in de beleidsregel "criteria voor historische schepen" opgenomen dat één of meer externe deskundigen worden aangewezen die advies geven of een schip voldoet aan de in de beleidsregel genoemde criteria. Dit moet in de Havenverordening worden vermeld.

Om te voorkomen dat veel gas aan boord van een schip wordt opgeslagen, is het wenselijk in de Havenverordening vast te leggen hoeveel gas aan boord van een schip aanwezig mag zijn. Aan boord van pleziervaartuigen mogen niet meer dan twee gasflessen aanwezig zijn, voor pleziervaartuigen kleiner dan 15 meter, twee van maximaal 5 kg., voor grotere pleziervaartuigen twee van maximaal 11 kg. Voor charters zijn drie gasflessen van maximaal 11 kg. toegestaan. Dit zijn gebruikelijke hoeveelheden.

6. Maatschappelijk draagvlak

Het maatschappelijk draagvlak is niet onderzocht.

7. Financiële consequenties

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de gemeentelijke begroting.

8. Communicatie

De Havenverordening 2018 wordt o.a. op overheid.nl gepubliceerd en met belanghebbenden gecommuniceerd.

9. Realisatie

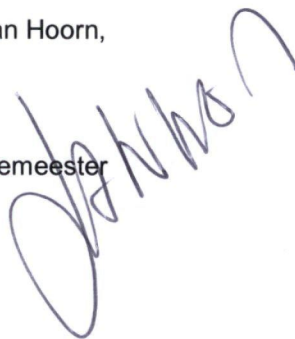
De Havenverordening treedt in werking op de dag na bekendmaking in het gemeenteblad.

Hoorn, datum

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,


de secretaris, cc -

de burgemeester



Havenverordening Hoorn 2018

Zaaknummer: 1517145

De Raad van de gemeente Hoorn,

- gelezen het collegevoorstel van:
- gelet op:
- de artikelen 108, 147 en 149 van de Gemeentewet;

Besluit:

1. De Havenverordening Hoorn 2018 vast te stellen.
2. De Havenverordening 2017 in te trekken.

Hoofdstuk 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 2 ORDE IN EN GEBRUIK VAN DE HAVEN

Hoofdstuk 3 VEILIGHEID EN BESCHERMING MILIEU IN EN IN DE OMGEVING VAN DE HAVEN

Hoofdstuk 4 HANDHAVING

Hoofdstuk 5 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

Algemeen:

- APV: Algemene Plaatselijke Verordening Hoorn;
- Bedrijfsmatig: in het kader van de uitoefening van een beroep of tegen betaling;
- Bedrijfsmatig vervoer: vervoer in het kader van de uitoefening van een beroep of tegen betaling;
- BPR: Binnenvaartpolitiereglement;
- College: het bestuursorgaan het college van burgemeester en wethouders;
- Grof huishoudelijk afval: huishoudelijke afvalstoffen die te groot en te zwaar zijn om op dezelfde wijze als de andere huishoudelijke afvalstoffen te worden aangeboden bij de afvalstoffencontainers;
- Havenatlas: het geheel van kaarten en daarbij behorende voorschriften en aanwijzingen, vastgesteld overeenkomstig artikel 2.2 van onderhavige verordening.
- Havenkantoor: het kantoor van de havenmeester/havenmanager gelegen aan de westzijde van de keersluis bij het Hoofd, dan wel het als zodanig door de havenmeester/havenmanager in gebruik zijnde en als zodanig herkenbare gebouw;
- Havenmeester: de ambtenaar/medewerker die als zodanig door het college is aangewezen;
- Havenmanager: de ambtenaar/medewerker die als zodanig door het college is aangewezen;
- Havens: de openbare wateren van de Buitenhaven, de Binnenhaven, de Oude Haven, de Vollers-waal, de Turfhaven, de Vluchthaven, de Karperkuil, de Grashaven (evenals het water gelegen langs de dijk bij Achter op 't Zand). Onder de havens valt ook: de aan de havens gelegen gronden zoals kaden, kadeterreinen en scheepshellingen, de in de havens geplaatste kunstwerken; zoals steigers, bruggen en sluiswerken. Gebieden (water) die door de gemeente aan derden privaatrechtelijk in gebruik zijn gegeven vallen niet onder de definitie havens;
- Ligplaats: Een ligplaats is een plek in het openbare water die voor het afmeren van een vaartuig is bestemd en ingericht, zodat deze op een verantwoorde manier als ligplaats kan worden gebruikt;
- Ligplaatsvergunning: vergunning voor het innemen van een vergunninghouders ligplaats;
- Open vuur: een niet van de buitenlucht afgeschermdde warmtebron, zoals in ieder geval barbecueën, kaarsen, olielampen e.d.
- Passantenligplaats: Ligplaats bedoeld voor vaartuigen die gedurende maximaal veertien dagen achtereen in de gemeente Hoorn verblijven.
- Scheepsafval: afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een vaartuig en dat valt onder de reikwijdte van bijlagen I, IV, V en VI van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen met Aanhangsels, en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels, als mede lading gebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van de lading als afval overblijft, met inbegrip van stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden;
- Schipper: hij, die feitelijk aan boord van een vaartuig het gezag uitoefent;
- Vergunninghouders ligplaats: ligplaats bedoeld voor vaartuigen waarvoor een vergunning is verleend, dan wel de overeenkomst kleine boten;
- Verhuur: een overeenkomst waarbij iemand verplicht is een vaartuig in gebruik te geven aan een ander die daarvoor een tegenprestatie verschuldigd is;
- Werksteiger: de steiger waar ligplaats ingenomen kan worden voor het uitvoeren van werkzaamheden aan een vaartuig.

Afmetingen:

- Lengte: De totale lengte van het vaartuig met inbegrip van een vaste boegspriet, een papegaaistok, een roer en een davit met bijboot.

Perioden:

- Dag: tijdvak van 24 uur, gerekend vanaf 00.00 uur.
- Week: een aaneengesloten periode van 7 dagen.

Vaartuigen:

- Bijboot: Een vaartuig zonder opbouw met een maximale lengte van vijf meter gebouwd en bestemd om op een vaartuig te worden meegenomen of als volgboot achter een vaartuig te worden gesleept;
- Binnenvaartschip: een niet-zeewaardig vaartuig dat goederen en personen over de binnenwateren zoals rivieren en kanalen vervoert;
- Charterschip met Hoorn als thuishaven: Een vaartuig: dat geheel of overwegend met behulp van zeilen wordt voortgestuwd en dat verder voldoet aan de Beleidsregel Criteria historische schepen Hoorn 2017; dat is te boek gesteld overeenkomstig artikel 785 van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek dat daadwerkelijk en aantoonbaar wordt gebruikt ten behoeve van de bedrijfsmatige chartervaart, hetgeen moet blijken uit een inschrijving in het handelsregister van de Kamer van Koophandel met Hoorn als vestigingsgemeente en uit de meetbrief: het document als bedoeld in artikel 782, vierde lid, van het Wetboek van Koophandel juncto het besluit van 24 oktober 1983, Stb. 548 (Besluit binnenschepen - documenten); waarvoor een Certificaat van Onderzoek als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Binnenvaartwet of Certificaat van deugdelijkheid als bedoeld in artikel 3, eerste lid van de Schepenwet is afgegeven; waarvan de eigenaar heeft voldaan aan de verplichting als bedoeld in artikel 36, lid 2 van de Binnenvaartwet
- Charterschip bezoekend: Een vaartuig, niet zijnde een charterschip met Hoorn als thuishaven, dat daadwerkelijk en aantoonbaar wordt gebruikt ten behoeve van de bedrijfsmatige chartervaart hetgeen moet blijken uit een inschrijving in het handelsregister van de Kamer van Koophandel;
- Dekschuit: een vaartuig zonder opbouw met alleen een dek;
- Historisch schip: een vaartuig dat voldoet aan de Beleidsregel Criteria historische schepen Hoorn 2017;
- Kleine boot: een vaartuig van maximaal zeven meter lang dat: direct geschikt is voor het varen op beschutte (binnen)wateren; onder de bruggen van de havens kan doorvaren, zonder dat de bruggen geopend hoeven te worden, ongeacht het waterpeil in de zomer- of winterperiode; als het voorzien is van een mast die een strijkbare mast moet zijn.
- Motorcharterschip: een vaartuig voortgestuwd door een motor, dat gebruikt wordt voor of bestemd is tot het vervoer van personen, niet zijnde een charterschip met Hoorn als thuishaven.
- Pleziervaartuig: Een vaartuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt voor niet-bedrijfsmatige d.w.z. sportieve of recreatieve doeleinden;
- Riviercruiseschip: Een vaartuig dat is ingericht en hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 50 personen, de bemanning daaronder niet begrepen, niet zijnde een veerboot of charterschip met Hoorn als thuishaven of charterschip bezoekend.
- Rondvaartboot: een vaartuig dat gebruikt wordt voor of bestemd tot het vervoer van personen, of om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie;
- Sleepboot: een vaartuig dat sleepdiensten verricht;
- Terras: een buiten de besloten ruimte liggend gedeelte van een horecabedrijf waar dranken en spijzen voor consumptie ter plaatse worden verstrekt en genuttigd;
- Terrasboot: een dekschuit die wordt gebruikt als terras.
- Vaartuig: Elk drijvend lichaam dat wegens zijn drijfvermogen wordt gebruikt dan wel bestemd of geschikt is voor het vervoer te water van personen of goederen of voor het dragen of vervoeren van al dan niet met het drijvende lichaam één geheel uitmakende voorwerpen, daaronder begrepen drijvende werktuigen zoals kranen, baggermolens, pontons of materieel van soortgelijke aard, evenals bijboten en ponten;
- Veerdienst: een vaartuig dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning en dat een vervoerdienst onderhoudt
- Watertaxi: een vaartuig waarmee zonder dat er sprake is van een dienstregeling tegen betaling het vervoer van personen wordt verzorgd.

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op de havens.

Artikel 1.3 Beslistermijn

1. Het college beslist op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Het college kan binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag deze termijn eenmaal met ten hoogste vier weken verlengen.
3. Paragraaf 4.1.2.2 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) is niet van toepassing op de volgende artikelen van deze verordening:
 - Artikel 2.4 Dekschuiten;
 - Artikel 2.6 Verblijfsduur vaartuigen;
 - Artikel 2.15 Verhuren of verhandelen vaartuig;

- Artikel 3.5 Verrichten van werkzaamheden.

Artikel 1.4 Voorschriften en beperkingen

Het college kan voorschriften en beperkingen verbinden aan een vergunning en/of ontheffing.

Artikel 1.5 Geldigheidsduur / (rechts)persoon, ligplaats en vaartuig gebonden vergunning

1. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning verleend voor onbepaalde tijd.
2. Een ontheffing voor een eenmalige gedraging of handeling wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling.
3. Een vergunning en/of ontheffing is (rechts-)persoons-, ligplaats- en vaartuig gebonden, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald of de aard van de vergunning of ontheffing zich daar tegen verzet.
4. Een vergunning, ontheffing is niet overdraagbaar.

Artikel 1.6 Weigerings-, wijzigings- en intrekkingen

Het college kan een vergunning of ontheffing in ieder geval weigeren, wijzigen of intrekken als:

- a. dit in het belang van de orde, de veiligheid, volksgezondheid en het milieu in of in de omgeving van de haven, de kwaliteit van de dienstverlening in de haven nodig is;
- b. de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nagekomen;
- c. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na de verlening van de vergunning of ontheffing, intrekking of wijziging noodzakelijk is vanwege het belang of de belangen ter bescherming waarvan vergunning of ontheffing is vereist;
- d. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt; hiervan geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn dan wel, bij gebreke van een gestelde termijn, binnen een redelijke termijn;
- e. de houder dit verzoekt;
- f. er strijd is met de Beleidsregel Criteria historische schepen Hoorn 2017;
- g. er strijd is met andere niet in de Beleidsregel Criteria historische schepen Hoorn 2017;
- h. genoemde redelijke eisen van welstand;
- i. er sprake is van strijdigheid met de havenatlas; of
- j. er sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan.

Artikel 1.7 Verplichtingen van houders van vergunningen of ontheffingen

Degene aan wie een vergunning of ontheffing is verleend houdt deze, of een kopie hiervan, aan boord van het vaartuig waarop deze betrekking heeft.

Artikel 1.8 Normadressaat

Tenzij in deze verordening anders is bepaald, is de eigenaar of schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

Artikel 1.9 Aanwijzing havenmeester en havenmanager

Het college wijst de havenmeester(s) en de havenmanager aan.

Artikel 1.10 Nadere regels

Het college kan ter uitvoering en handhaving van deze verordening nadere regels stellen

HOOFDSTUK 2 ORDE IN EN GEBRUIK VAN DE HAVEN

Artikel 2.1 Verkeerstekens

1. Het college kan in de haven verkeerstekens plaatsen die zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement en deze voorzien van nadere aanduidingen;
2. Het is verboden te handelen in strijd met verkeerstekens of de daarbij behorende nadere aanduidingen;
3. Het college kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen;
4. Het college maakt van de bevoegdheid van het eerste lid geen gebruik indien het besluit tot plaatsing van een teken gebaseerd kan worden op grond van één van de in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet genoemde belangen.

Artikel 2.2 Havenatlas

Het college stelt een Havenatlas vast, waarop in elk geval wordt aangegeven:

- a. de plaatsen of gebieden die bestemd zijn om een ligplaats te nemen;
- b. de plaatsen of gebieden die bestemd zijn voor bepaalde categorieën schepen;
- c. de plaatsen of gebieden die bestemd zijn voor ligplaatsvergunninghouders;
- d. voorschriften omtrent het gebruik van de onder a tot en met c genoemde plaatsen of gebieden.

Artikel 2.3 Verbod nemen ligplaats

1. Het is verboden met een vaartuig een ligplaats in te nemen op een plaats die overeenkomstig de Havenatlas:
 - a. niet is bestemd of ingericht als ligplaats;
 - b. is bestemd voor vaartuigen van een andere categorie.
2. Het is onverminderd het eerste lid verboden zonder ligplaatsvergunning van het college of een vignet als bedoeld in artikel D. van de beleidsregel Indienings- en verleningsvoorschriften Haven-verordening Hoorn 2017, ligplaats in te nemen op een plaats die overeenkomstig de Havenatlas is bestemd voor ligplaatsvergunninghouders.
3. Het verbod in het eerste lid en tweede lid geldt niet als dit gebeurt conform aanwijzingen door of namens het college gegeven, de geplaatste verkeerstekens en de daarbij behorende nadere aanduidingen.
4. Het is verboden om met een vaartuig anders dan voor het inladen van olie- en gasproducten of het afgeven van bilge-/vuilwater een ligplaats te hebben of in te nemen langs zij het bunkerstation in de Buitenhaven.

Artikel 2.4 Dekschuiten

1. Het is verboden om zonder vergunning van het college met een dekschuit in de havens een ligplaats in te nemen of te hebben.
2. De vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt alleen verleend voor een dekschuit die:
 - a. wordt gebruikt als terrasboot;
 - b. noodzakelijk is voor het verrichten van onderhouds- of herstelwerkzaamheden aan de havens of in de havens aanwezige meerpalen, remmingswerken of andere tot de havens behorende kunstwerken;
 - c. gebruikt wordt bij wedstrijden of evenementen die in de havens plaatsvinden;
 - d. onderdeel uitmaakt van het bunkerstation als bedoeld in artikel 2.3.

Artikel 2.5 Bijboten en vloten

1. Het is verboden in de havens een bijboot langs zij van een vaartuig te meren, anders dan voor het direct in of uit laten stappen van personen en/of het in- of uitladen van goederen.
2. Het is verboden om meer dan één bijboot voor of achter het schip te meren;
3. Het is verboden in de havens vloten te brengen of te hebben;
4. Het tweede lid is niet van toepassing op vloten, slechts in gebruik zijnde om aan kunstwerkenreparatie- of onderhoudswerkzaamheden te verrichten, mits de afmeting niet groter is dan 4,0 meter lang en 1,5 meter breed of vloten die gebruikt worden bij wedstrijden of evenementen die in de havens plaatsvinden op het moment van die wedstrijden of evenementen.

Artikel 2.6 Verblijfsduur in haven

1. Het is voor zover in de overige artikelen van deze verordening niet anders is bepaald verboden in de periode van 1 mei tot 1 oktober met een vaartuig, met uitzondering van bezoekende charterschepen, langer dan veertien dagen achtereen te verblijven in het in de Havenatlas aangegeven passantengebied en de Buitenhaven.
2. Indien tussen de periodes, waarin een vaartuig in de havens aanwezig is, minder dan 48 uur is gelegen, worden deze periodes voor de bepaling van de termijn, bedoeld in het eerste lid, als aan een gesloten beschouwd.
3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
4. Indien en voor zover door weersomstandigheden het vertrek uit de havens naar het oordeel van de havenmeester/havenmanager onverantwoord is, mag een vaartuig de in het eerste lid bedoelde verblijfsduur overschrijden voor zo lang de weersomstandigheden dit noodzakelijk maken.

Artikel 2.7 Redding trap en watervoorziening

Het is verboden om met een vaartuig zodanig een ligplaats in te nemen dat daardoor het gebruik van een aan de kade gemonteerde redding trap of watervoorziening wordt gehinderd.

Artikel 2.8 Toegankelijkheid vaartuigen

1. Het is verboden de toegang tot een vaartuig te blokkeren.
2. De schipper van een afgemeerd vaartuig is verplicht er zorg voor te dragen dat het vaartuig te allen tijde vlot en veilig kan worden betreden en verlaten.

Artikel 2.9 Gebruik van voort stuwars, boegschroeven of hekschroeven.

1. Het is verboden voort stuwars, boegschroeven of hekschroeven te gebruiken als het schip:
 - a. gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt;
 - b. ter hoogte van de kade of oever wordt gaande gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt, anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren of
 - c. afgemeerd ligt en passagiers van en aan boord gaan.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.10 Verbod om in de havens te zeilen

1. Het is verboden om in de havens, met uitzondering van de Buitenhaven, met enig vaartuig te zeilen.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.11 Vaarsnelheid

Het is verboden in de havens te varen met een grotere snelheid dan 6 kilometer per uur (3,2 knopen).

Artikel 2.12 Beschadigde, zinkende, gevaarlijke of niet aan redelijke eisen van welstand vol- doende vaartuigen

1. Het is de schippers van de hierna bedoelde vaartuigen verboden met de volgende vaartuigen in de haven een ligplaats in te nemen of te hebben of de havens binnen te varen:
 - a. beschadigde vaartuigen;
 - b. vaartuigen, in zinkende toestand verkerend of gezonken;
 - c. vaartuigen die een teken voeren als bedoeld in artikel 3.14 jo 3.32 van het BPR of na het vervoer van de in artikel 3.14 van het BPR bedoelde stoffen, nog niet van die stof zijn schoongemaakt;
 - d. vaartuigen, die door een andere oorzaak gevaar voor de veiligheid in de havens, of hinder of gevaar voor de omgeving kunnen opleveren;
 - e. vaartuigen die niet op eigen motorkracht voortbewogen kunnen worden, met uitzondering van kleine boten;
 - f. vaartuigen die niet voldoen aan de Beleidsregel Criteria historische schepen Hoorn 2017.
2. Het college heeft een onafhankelijke keuringscommissie voor schepen in de Hoornse haven benoemd. De keuringscommissie is bevoegd alle schepen in de Hoornse haven te keuren. Alle schepen met een ligplaatsvergunning worden één keer in de twee jaar gekeurd (even jaren). Alle schepen met een winterligplaats worden in eerste instantie door de havenmeester beoordeeld. Indien het onderhoud van het schip naar de mening van de havenmeester gebrekkig is en de schipper niet binnen redelijke termijn opvolging heeft gegeven aan de door de havenmeester gegeven aanzegging, schakelt de havenmeester de keuringscommissie in voor een definitief oordeel. Ook kleine bootjes worden op de gebruikelijke wijze gekeurd op een goede staat van onderhoud.

Artikel 2.13 Overlast aan vaartuigen

Tenzij bij of krachtens deze verordening anders bepaald is het anderen dan de eigenaar of schipper van een schip verboden, zonder goedkeuring van de eigenaar of schipper, dat schip vast te houden, zich door het schip te laten voorttrekken, op het schip te klimmen of te begeven, te bevinden of los te maken.

Artikel 2.14 Laden en lossen

1. Het is verboden uit hoofde van het uitoefenen van een beroep, een vaartuig te laden en/of lossen aan de Volderswaal, de Overslagkade, de Karperkuilkade, het Baatland, de Nieuwendam, de Korenmarkt, de Appelhaven, de Vismarkt, de Bierkade, het Venidse, de Turfhaven, het Buurtje, de Veermanskade, de Oude Doelenkade, het Houten Hoofd, het Hoofd of het Oostereiland.
2. Onverlet het bepaalde in het eerste lid is het verboden vaartuigen te laden en/of te lossen op zon- en feestdagen en op de overige dagen tussen 0.00 en 6.00 uur en tussen 19.00 en 24.00 uur.
3. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het direct in of uit laten stappen van personen, het in- en uitladen van bagage en/of het uitsluitend provianderen van vaartuigen ten behoeve van de chartervaart, rondvaartboten, watertaxi's, boten voor verhuur, motorcharterschip en veerdienst.
4. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.15 Verhuren en verhandelen vaartuig

Het is een ieder die er zijn bedrijf of nevenbedrijf dan wel een gewoonte van maakt vaartuigen te verhuren of te verhandelen verboden met een of meer vaartuigen een ligplaats in te nemen met het oogmerk deze te verhuren of te verhandelen.

Artikel 2.16 Ordeverstoring

Het is verboden om in de havens de orde te verstoren.

Artikel 2.17 Gebruik reddingsmiddelen en brandbestrijdingsmiddelen

Het is verboden de zich op de wal bevindende reddingsmiddelen en brandbestrijdingsmiddelen te gebruiken anders dan bij onmiddellijk gevaar, dan wel voor dadelijk gebruik ongeschikt te maken.

Artikel 2.18 Zwemmen

1. Het is verboden om in de havens te zwemmen.
2. Het verbod op zwemmen niet geldt voor gevallen waarin het zwemmen een onderdeel vormt van een evenement waarvoor een vergunning is afgegeven.

Artikel 2.19 Gebruik van ankers

1. Het is verboden:
 - a. een ander te bezigen om een vaartuig te stoppen
 - b. meteen krabbend anker te varen
 - c. ten anker te komen of ten anker te liggen
2. De in het eerste lid gestelde verboden gelden niet
 - a. voor een baggervvaartuig, indien de ankers worden gebruikt bij het verrichten van baggerwerk
 - b. voor het in de Havenatlas aangegeven ankergebied in de Buitenhaven in de zomer;
 - c. als dit geschiedt door een drijvende kraan, waarbij zeker is gesteld dat gebruik van een anker geen schade toebrengt aan de in de onderwaterbodem aangebrachte leidingen, kabels, duikers of oever- of kadeverdedigingswerken en het voornemen daartoe aan de havenmeester/havenmanager is gemeld of
 - d. als gehandeld wordt ter voorkoming van een aanvaring.

Artikel 2.20 Melden bij havenmeester

1. De schipper die met zijn vaartuig, met uitzondering van riviercruiseschepen, een ligplaats in de havens wil in nemen, is verplicht dit bij aankomst te melden bij de havenmeester;
2. De schipper die meteen riviercruiseschip een ligplaats in de havens wil in nemen, is verplichte een reserveringsverzoek in te dienen bij de havenmeester;
3. De schipper van een riviercruiseschip is voor het feitelijk innemen van een ligplaats verplicht dit uiterlijk een dag voor aankomst te melden bij de havenmeester;
4. Valt het aankomsttijdstip, bedoeld in het eerste tot en met het derde lid, buiten de openingstijden van het havenkantoor, dan is de schipper verplicht de melding bedoeld in het eerste lid direct te doen aan de havenmeester/havenmanager per telefoon (voicemail) of per e-mail.

Artikel 2.21 Maatregelen bij ijsgang of dichtgevroren water

Bij ijsgang of dichtgevroren water in de haven is de schipper verplicht, als hij met zijn schip een ligplaats wenst in te nemen of te verlaten, dan wel een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.1 daartoe ontvangt, voor zijn rekening en risico zo nodig het ijs te breken of een sleepboot te gebruiken.

Artikel 2.22 Langsij gemeerde vaartuigen

De schipper van een vaartuig is verplicht een ander vaartuig langsij te laten meren.

De schipper van een vaartuig, dat langsij een ander vaartuig gemeerd ligt, is verplicht het andere vaartuig, indien de schipper daarvan dit wenst, gelegenheid te geven te ontmeren en te vertrekken.

Artikel 2.23 Vrije doorvaart

De schipper is verplichter voor te zorgen dat de vrije doorvaart in de havens altijd mogelijk is.

Artikel 2.24 Beperken van gevaar, schade of hinder.

1. Een ieder draagt voldoende zorg voor de veiligheid en leefomgeving in en rond de havens;
2. Een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn activiteit gevaar, schade of hinder kan hebben, is verplicht:
 - a. alle maatregelen te nemen, die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen;
 - b. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken;
 - c. als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt, die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van hem kan worden gevraagd.
3. Het college kan mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer, het nemen van ligplaats enter voorkoming van gevaar, schade of hinder.
4. Degene tot wie een aanwijzing bedoeld in lid 3 is gericht, is gehouden de aanwijzing onmiddellijk op te volgen.

Artikel 2.25 Verplaatsing van schepen

Het college kan een eigenaar of schipper schriftelijk opdragen een schip te verplaatsen of te doen verplaatsen naar een andere ligplaats, als dit in het kader van werkzaamheden, evenementen, de bescherming van de orde, de veiligheid, het milieu in of in de omgeving van de haven noodzakelijk is.

HOOFDSTUK 3 VEILIGHEID EN BESCHERMING MILIEU IN EN DE OMGEVING VAN DE HAVEN

Artikel 3.1 Verontreiniging van lucht, stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

1. Het is verboden stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.2 Afvalstoffen

1. Huishoudelijk afval
Onverlet het bepaalde in de APV en de Regionale Afvalstoffenverordening Westfriesland is het verboden zich van huishoudelijke afvalstoffen afkomstig van een in de havens liggend vaartuig te ontdoen anders dan door gebruikmaking van de daartoe bij de havens geplaatste en als zodanig aangegeven afvalstoffencontainers.
Grof huishoudelijk afval dient men aan te bieden aan een erkend inzamelaar.
2. Afvalwater
 - a. Onverlet het bepaalde in de APV is het verboden vloeistoffen en voorwerpen of zelfstandigheden welke dan ook, over boord of van de wal in het water te werpen, te laten vallen, te pompen of te laten vloeien.
 - b. Het onder a bepaalde is niet van toepassing op lozingen waarvoor een vergunning als bedoeld in artikel 6.2 van de Waterwet is verstrekt.
 - c. De schipper van een vaartuig zowel als de exploitant van een aan de havens gelegen terrein is verplicht zodanige maatregelen te nemen, dat het te water geraken van de onder a en c genoemde vloeistoffen, voorwerpen of zelfstandigheden, wordt voorkomen;
 - d. Chemische toiletten of afgewerkte olie mogen alleen in de daarvoor ingerichte verzamelplaatsen gelegeerd of gestort worden.

Artikel 3.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

Degene door wiens toedoen een voorwerp of stof in het water terechtkomt, waardoor gevaar, schade of hinder wordt of kan worden veroorzaakt, draagt ervoor zorg dat:

- a. daarvan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester/havenmanager; en
- b. de stof of het voorwerp onmiddellijk wordt verwijderd, tenzij dit redelijkerwijs niet uitvoerbaar is.

Artikel 3.4 Gebruik generatoren door binnenvaartschepen (geluidsnormen en stankoverlast)

1. Het is verboden voor aan de steigers van de oostzijde van het Oostereiland afgemeerde binnenvaartschepen aan boord een generator te gebruiken.
2. Het is verplicht voor aan de steigers van de oostzijde van het Oostereiland afgemeerde binnenvaartschepen walstroom te gebruiken.
3. Het college kan van het in het eerste en het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.5 Verrichten van werkzaamheden

1. Het is verboden om, met uitzondering van aan de werksteiger, in de havens andere werkzaamheden dan licht/handmatig schuurwerk en verven uit te (laten) voeren.
2. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het in het eerste lid genoemde verbod.

Artikel 3.6 Verrichten van werkzaamheden aan de werksteiger

1. Burgemeester en wethouders kunnen nadere regels stellen over de aan de werksteiger uit te voeren werkzaamheden;
2. Het innemen van een ligplaats aan de werksteiger is alleen mogelijk na melding bij en toestemming van de havenmeester.
3. Burgemeester en wethouders kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de aan de werksteiger uit te voeren werkzaamheden en de maximale ligduur.

Artikel 3.7 Voortstuwingsinstallaties e.d.

1. Degene die aan boord van een vaartuig voortstuwingsinstallaties, motoren, aggregaten, geluidsapparatuur of andere toestellen of installaties in werking heeft of werkzaamheden of activiteiten verricht doet dit op een zodanige wijze dat de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen of beperkt die voor zover voorkomen niet mogelijk is en voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.
2. Onder het voorkomen of beperken van het ontstaan van nadelige gevolgen voor het milieu als bedoeld in het eerste lid wordt verstaan:
 - a. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van de verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam;
 - b. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van luchtverontreiniging;
 - c. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van geluidhinder;
 - d. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van geurhinder;
 - e. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van lichthinder;
 - f. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van stofhinder;
 - g. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van trillinghinder;
 - h. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van personen en goederen van en naar de haven;
 - i. het voorkomen van risico's voor de omgeving en ongewone voorvallen, dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van de risico's voor de omgeving en de kans dat ongewone voorvallen zich voordoen en de gevolgen hiervan;
 - j. de bescherming van de doelmatige werking van de voorzieningen voor het beheer van afvalwater;
 - k. het doelmatig beheer van afvalwater;
 - l. het doelmatig beheer van afvalstoffen;
3. Het in het tweede lid bepaalde is niet van toepassing op geluidsversterkers, voor zover deze gebruikt worden voor het veilig manoeuvreren van vaartuigen.

Artikel 3.8 Gasflessen en brandblusapparatuur

1. Aan boord van pleziervaartuigen mogen niet zich niet meer dan twee gasflessen bevinden. Voor pleziervaartuigen kleiner dan 15 meter, twee van maximaal 5 kg., voor grotere pleziervaartuigen twee van maximaal 11 kg en voor charters drie van maximaal 11 kg. De gasflessen dienen deugdelijk te zijn geplaatst, in een ruimte die voldoende geventileerd is, indien mogelijk buiten het woonverblijf en motorruimte.
2. Aan boord van een vaartuig met motor dient voldoende brandbestrijdingsmateriaal aanwezig te zijn.

Artikel 3.9 Verbod open vuur

In afwijking van artikel 5:34 van de APV is het verboden om in de havens aan boord van een vaartuig enigerlei wijze open vuur, behoudens vaste kooktoestellen, te bezigen.

Artikel 3.10 Inname brandstof

1. Het is verboden om met een vaartuig in de havens brandstof in te nemen behoudens bij het bunkerstation als bedoeld in artikel 2.3.
2. In afwijking van het eerste lid is bunkering door middel van een tankwagen toegestaan indien bij het bunkerstation door ijsgang geen ligplaats kan worden ingenomen, mits dit is gemeld bij de havendienst.

Artikel 3.11 Vaarverbod riviercruise schepen

1. Het is verboden voor riviercruise schepen om tussen 23.00 uur en 06.00 uur in de haven van Hoorn te varen.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

HOOFDSTUK 4 HANDHAVING

Artikel 4.1 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie.

Artikel 4.2. Toezichthoudende ambtenaren

1. Met toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening en het Binnen - vaartpolitiereglement (BPR) zijn belast de integraal toezichthouders werkzaam bij bureau Stads -toezicht.
2. Het college kan daarnaast andere personen met dit toezicht belasten.

Artikel 4.3 Betreden van woonruimten

Zij die zijn belast met het toezicht op de naleving of de opsporing van een overtreding van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften zijn, indien de zorg voor de naleving van het bij of krachtens deze verordening bepaalde dit vereist, bevoegd om het als woning ingerichte gedeelte van een vaartuig te betreden zonder toestemming van de bewoner.

Artikel 4.4 Ontzegging toegang havens

Indien na overtreding van een verbod in deze verordening naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders ernstige vrees bestaat dat de openbare orde en/of de veiligheid in de haven door de overtreder(s) opnieuw zou kunnen worden verstoord dan wel indien het verschuldigde havengeld, zoals bedoeld in de Verordening Havengeld, niet (tijdig) is voldaan, kunnen zij deze overtreder(s) en/of de schipper van het schip waarop/waarmee de overtreding plaatsvond voor maximaal drie maanden de toegang tot de haven ontzeggen. Indien de overtreder c.q. de schipper nadien de orde opnieuw verstoort, kan de ontzegging voor een langere periode worden verleend.

HOOFDSTUK 5 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 5.1 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking in het gemeenteblad.
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Havenverordening 2018.
3. Gelijktijdig vervalt de Havenverordening Hoorn 2017.

Hoorn, d.d.

De griffier,

De voorzitter,

Toelichting Havenverordening Hoorn 2018

De Havenverordening Hoorn 2018 is als volgt opgezet.

In hoofdstuk 1 worden de begripsbepalingen en het toepassingsgebied beschreven.

Hoofdstuk 2 gaat over de orde in en gebruik van de haven.

Hoofdstuk 3 gaat over de veiligheid en de bescherming van het milieu in en in de omgeving van de haven.

Hoofdstuk 4 gaat over de handhaving. In hoofdstuk 5 zijn de overgangs- en slotbepalingen opgenomen.

Algemeen.

De Havenverordening Hoorn 2018 beoogt de belangen te beschermen die betrekking hebben op de openbare orde, veiligheid, volksgezondheid, milieuhygiëne en het uiterlijk aanzien van de gemeente.

Ook is het behoud van het karakter van de passantenhaven een doel van de havenverordening. Daarom staan in de Havenverordening Hoorn 2018 bepalingen m.b.t. de verblijfsduur van het innemen van een ligplaats

De vaartuigen die het meest van de gemeentelijke havens gebruik maken zijn: pleziervaartuigen, riviercruiseschepen en historische schepen. Voor deze typen vaartuigen zijn in de Havenatlas Hoorn 2017 aparte ligplaatslocaties aangewezen.

De Binnenhaven is aangewezen voor pleziervaartuigen en charterschepen en de Buitenhaven voor charter- en riviercruiseschepen. De onderlinge afstand (spiegel - boeg) tussen een charterschip of rivier-cruiseschip en een ander vaartuig, is vanwege de noodzakelijke manoeuvreerruimte bepaald op minimaal 2 meter. Dit is geen verandering ten opzichte van de Havenverordening Hoorn 2017 en Havenatlas Hoorn 2017.

Andere medegebruikers van de havens zijn voornamelijk een permanent aanwezig bunkerschip, terras-boot, vissersschepen, een viskaar en kleine boten. Ook voor deze vaartuigen zijn in de havenatlas aparte gedeelten aangewezen.

Voor wat betreft het bunkerschip en de vissersschepen zijn de reeds bestaande situatie in de havenatlas vastgelegd.

Ten slotte voorziet de havenatlas in een aparte afmeerregeling voor historische zeilende bedrijfsvaartuigen met bijzondere cultuurhistorische waarde. Door dergelijke vaartuigen te clusteren ter hoogte van de Veermanskade, de Korenmarkten en de westzijde van het Oostereiland wordt de attractiviteit en het historische karakter van de Hoornse havens versterkt.

Pleziervaartuigen en riviercruiseschepen mogen maximaal veertien dagen binnen de voor hun aangewezen gedeelten van de havens een ligplaats innemen als wordt voldaan aan de voorschriften van de Havenatlas Hoorn 2017. Voor de terrasboot, historische schepen, charterschepen met Hoorn als thuishaven en bezoekende charterschepen geldt geen tijdlimiet. Deze verordening bevat geen mogelijkheid om buiten de aangewezen plaatsen een ligplaats in te nemen.

Veiligheidsplan havens.

De Havenverordening Hoorn 2018 beoogt onder meer de openbare orde en veiligheid in de havens te beschermen. Om dit doel te kunnen realiseren, dient het afmeren van vaartuigen in de havens aan dusdanige voorschriften te zijn gebonden dat onveilige situaties (zoveel mogelijk) worden voorkomen. Deze voorschriften zijn opgenomen in het op 1 juni 2004 door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde preventief veiligheidsplan gemeentelijke haven.

Havenatlas (grondslag artikel 2.2 van de Havenverordening Hoorn 2018)

De Havenatlas Hoorn 2017 is een nader besluit ter uitvoering van de Havenverordening Hoorn 2018.

In de Havenatlas staan de plaatsen waar de verschillende categorieën vaartuigen ligplaatsen in de havens mogen innemen of hebben. De plaatsen worden in de Havenatlas aangegeven op kaarten per gebied en/of per soort vaartuig. In de Havenatlas kunnen per plaats voorschriften worden gegeven over het maximaal aantal vaartuigen dat een ligplaats mag innemen alsmede het aantal vaartuigen dat maximaal naast elkaar mag liggen, de maximale breedte van vaartuigen, de maximale diepte van vaartuigen, de maximale lengte van vaartuigen, de maximale hoogte van vaartuigen boven de waterspiegel, de minimale te hanteren afstand tussen de vaartuigen onderling.

Ligplaatsen voor kleine bootjes.

In de Havenatlas zijn de ligplaatsen voor kleine boten en de vereisten voor het gebruik van een ligplaats voor een klein bootje geregeld.

In de beleidsregel Indienings- en verleningsvoorschriften Havenverordening Hoorn 2017 worden de vereisten voor de vergunningaanvraag/verlening en de verstrekking vignet/sticker bij de verlening van een ligplaatsvergunning voor een kleine boot geregeld.

Bevoegdheden voor de handhaving van de Havenverordening Hoorn 2018.

Met toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening en het Binnenvaartpolitie-reglement (BPR) zijn belast de integraal toezichthouders werkzaam bij bureau Stadstoezicht. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht komen hen bevoegdheden toe als onder meer: het betreden van plaatsen, inlichtingen vorderen, inzage vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden en zaken onderzoeken.

In deze verordening is de expliciete bevoegdheid opgenomen om binnen te treden in het als woning ingerichte gedeelte van een vaartuig zonder toestemming van de bewoner. Deze bevoegdheid volgt uit artikel 149a van de Gemeentewet. Van deze bevoegdheid kan in principe alleen gebruik worden gemaakt indien een machtiging op grond van de Algemene wet op het binnentreden is afgegeven.

Toelichting artikel 1.3

Lex silencio positivo is het ontstaan van een positieve fictieve beschikking bij het niet tijdig beslissen op een aanvraag (zie paragraaf 4.1.2.2. van de Algemene wet bestuursrecht).

Voor vergunning regimes die onder de Europese Dienstenrichtlijn vallen, is de lex silencio positivo van toepassing. Echter om dwingende reden van algemeen belang zoals openbare orde en veiligheid kan hiervan worden afgezien. Dit moet uitdrukkelijk bepaald worden in de betreffende wetten/verordeningen.

Op de in artikel 1.3 genoemde artikelen is de Dienstenrichtlijn van toepassing. Deze artikelen zijn met name gericht op de openbare orde en veiligheid op het water. Een *lex silencio positivo* is om deze dwingende redenen van algemeen belang niet wenselijk. Daarom wordt in deze gevallen van de *lex silencio positivo* afgezien.

Toelichting artikel 2.14

Gezien de verkeershinder bij laden en lossen op deze plaatsen is dit ongewenst. In bijzondere gevallen (bijvoorbeeld bij vissersschepen) kan aan hen die in bezit zijn van een ligplaats op de in de havenatlas aangegeven gedeelte een ontheffing worden verleend.

Toelichting artikel 2.24

Artikel 2.24 van de Havenverordening Hoorn 2018 is gericht op het beperken van gevaar, schade of hinder. Hierin is gebruik gemaakt van een algemene omschrijving. Ter verduidelijking wordt in deze toelichting een niet uitputtende opsomming gegeven van handelingen die gevaar, schade of hinder op kunnen leveren:

- het met enig voorwerp steken of haken in de metselwerken van bruggen of sluisen of de daarvoor niet bestemde hout- of ijzerwerken;
- het lopen, klimmen of zich bevinden in meerpalen, remmingswerken of sluisdeuren;
- het onbevoegd bedienen van een brug, een sluisdeur of de daarbij behorende schuif, de schuif van het bij een sluis behorende riool, ofschuiven van afzonderlijke duikers;
- het meteen vaartuig in de havens op zodanige wijze te liggen of te varen dat met dat vaartuig of met de meermiddelen daarvan, dan wel door golfslag of zuiging, hinder, schade of een ongeluk wordt veroorzaakt.

Artikel 3.11 is gericht op het beperken van eventuele geluid- en stank overlast voor omwonenden van de haven.

“Was – wordt” lijst Havenverordening 2017-2018.

Was:	Wordt:
Artikel 2.12 Beschadigde, zinkende, gevaarlijke en niet aan redelijke eisen van welstand voldoende vaartuigen 1. Het is de schippers van de hierna bedoelde vaartuigen verboden met de volgende vaartuigen inde haven een ligplaats in te nemen of te hebben of de havens binnen te varen: a. beschadigde vaartuigen; b. vaartuigen, in zinkende toestand verkerend of gezonken; c. vaartuigen die een teken voeren als bedoeld in artikel 3.14 jo 3.32 van het BPR of na het vervoer van de in artikel 3.14 van het BPR bedoelde stoffen, nog niet van die stof zijn schoongemaakt; d. vaartuigen, die door een andere oorzaak gevaar voor de veiligheid in de havens, of hinder of gevaar voor de omgeving kunnen opleveren; e. vaartuigen die niet op eigen motorkracht voortbewogen kunnen worden, met uitzondering van kleine boten; f. vaartuigen die niet voldoen aan redelijke eisen van welstand, zoals genoemd in de Beleidsregel criteria historische schepen Hoorn 2017. 2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.	Artikel 2.12 Beschadigde, zinkende, gevaarlijke of niet aan redelijke eisen van welstand voldoende vaartuigen 1. Het is de schippers van de hierna bedoelde vaartuigen verboden met de volgende vaartuigen in de haven een ligplaats in te nemen of te hebben of de havens binnen te varen: a. beschadigde vaartuigen; b. vaartuigen, in zinkende toestand verkerend of gezonken; c. vaartuigen die een teken voeren als bedoeld in artikel 3.14 jo 3.32 van het BPR of na het vervoer van de in artikel 3.14 van het BPR bedoelde stoffen, nog niet van die stof zijn schoongemaakt; d. vaartuigen, die door een andere oorzaak gevaar voor de veiligheid in de havens, of hinder of gevaar voor de omgeving kunnen opleveren; e. vaartuigen die niet op eigen motorkracht voortbewogen kunnen worden, met uitzondering van kleine boten; f. vaartuigen die niet voldoen aan eisen zoals genoemd in de Beleidsregel criteria historische schepen Hoorn 2017. 2. Het college heeft een onafhankelijke keuringscommissie voor schepen in de Hoornse haven benoemd. De keuringscommissie is bevoegd alle schepen in de Hoornse haven te keuren. Alle schepen met een ligplaatsvergunning worden één keer in de twee jaar gekeurd (even jaren). Alle schepen met een winterligplaats worden in eerste instantie door de havenmeester beoordeeld. Indien het onderhoud van het schip naar de mening van de havenmeester gebrekkig is en de schipper niet binnen redelijke termijn opvolging heeft gegeven aan de door de havenmeester gegeven aanzegging, schakelt de de havenmeester de keuringscommissie in voor een definitief oordeel. Ook kleine bootjes worden op identieke wijze gekeurd op een goede staat van onderhoud.
Artikel 3.8 Gasflessen en brandblusapparatuur 1. Aan boord van pleziervaartuigen mogen niet zich niet meer dan twee gasflessen bevinden. De gasfles dient of de gasflessen dienen deugdelijk te zijn geplaatst, in een ruimte die voldoende geventileerd is, indien mogelijk buiten het woonverblijf motorruimte. 2. Aan boord van een vaartuig met motor dient voldoende brandbestrijdingsmateriaal aanwezig te zijn.	Artikel 3.8 Gasflessen en brandblusapparatuur 3. Aan boord van pleziervaartuigen mogen niet zich niet meer dan twee gasflessen bevinden. Voor pleziervaartuigen kleiner dan 15 meter, twee van maximaal 5 kg., voor grotere pleziervaartuigen twee van maximaal 11 kg en voor charters drie van maximaal 11 kg. De gasflessen dienen deugdelijk te zijn geplaatst, in een ruimte die voldoende geventileerd is, indien mogelijk buiten het woonverblijf motorruimte. 4. Aan boord van een vaartuig met motor dient voldoende brandbestrijdingsmateriaal aanwezig te zijn.

“Was – wordt” lijst Havenverordening 2017-2018.

Voor: S. Ho, S.P., D66, CDA, G.L., VVD (3), Fractie Tonnaer, H.B., A.S.P., H.L., J.-O. (29)
Tegen: V.O.C. Hoorn, H.O.P. (5) CUUD: Loewman ophouding stem



Amendement:

De raad van de gemeente Hoorn bijeen op dinsdag 31 oktober & 7 november 2017, behandelende de begroting 2018, agendapunt 4:

Constatierende dat:

- de gemeenteraad in 2013 de wens heeft uitgesproken om te komen tot een historisch lint van schepen aan de westkant van het Oostereiland, dit door de toenmalige wethouder is toegezegd
- het Historische lint in de periode 2015 tot heden tot stand is gekomen en wordt gewaarborgd in de Havenvisie, Havenverordening en Havenatlas en dus onnodig vermeld wordt in de begroting
- Aan de noord -westkant van het Oostereiland schepen liggen met een woonbestemming
- De bewoners van deze schepen alsmede de andere participanten al een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd hebben van de gemeente

Overwegende dat:

- Beheer en exploitatie van het historische lint al door de gemeente naar tevredenheid van de participanten gedaan wordt
- nut een noodzaak om het beheer aan derden over te dragen daarom niet duidelijk is
- Voor alle hierboven genoemde betrokkenen vooralsnog onbekend is wat de gevolgen zijn van beheer en de daaruit vloeiende exploitatie door SVE
- De toekomst van SVE onzeker kan zijn als gevolg van het eventuele vertrek van de Halve Maen waardoor ze hun hoofdkomsten zullen missen
- Dit voor alle betrokkenen verstrekken gevolgen kan hebben indien het beheer van de noord-west (en noordzijde) al is overgedragen aan SVE
- er eerst met alle betrokkenen dient te worden gesproken over mogelijke gevolgen waarna de raad actief in positie gebracht moet worden.

Past het raadsbesluit als volgt aan:

De raad besluit de Begroting 2018 en meerjarenraming 2019-2021 vast te stellen, **met dien verstande dat de volgende tekst in de ontwerpbegroting op pagina 60 geschrapt wordt:**
(Beleidsveld 2.4 Water- en Havenbeheer Prestaties in 2018 punt 2)

"Beheer van de noord-westkant van het Oostereiland dragen we over aan de Stichting Varend Erfgoed Hoorn, als start van de vorming van een lint van historische schepen naar de binnenstad."

Namens de fracties van:

Hoorns Belang - Renata Gravendijk
Hoorn Lokaal - Joke van der Meij
Fractie Tonnaer - Roger Tonnaer
D66 - Arwin Rood

V.O.C. Hoorn

af

AMENDEMENT nr.: 5
Datum raadsvergadering: 7-11-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden