



Gemeente Hoorn – Verkeersbesluit tot het instellen van een proef afsluiting van de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen voor gemotoriseerd verkeer



Besluit tot het vaststellen van verkeersmaatregel(en)

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoorn,

gelet op:

- artikel 18 lid 1d van de Wegenverkeerswet 1994, waarin bepaald is dat ons college de bevoegdheid heeft tot het nemen van verkeersbesluiten;
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, de Wegenverkeerswet 1994 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens;
- de Binnenstadsvisie;
- het Bestemmingsplan Binnenstad;
- de Horecanota Hoorn Gastvrij;
- de Fietsnota Gemeente Hoorn.

overwegende dat:

Beleidskaders

1.in de Binnenstadsvisie, die vastgesteld is in juni 2016, opgenomen is dat:

- de Kerkstraat onderdeel uitmaakt van het verblijfsgebied Kerkplein en tegelijkertijd ook de verbinding vormt met het verblijfsgebied Roode Steen;
- het Kerkplein de lokale huiskamer van Hoorn wordt met een bijzondere en unieke kwaliteit;
- de Kerkstraat potentie heeft om zich te ontwikkelen tot een unieke woon- en winkelstraat;
- een autovrije Kerkstraat in het gewenste stadsbeeld past van de verbinding tussen de twee centrale plekken: de Roode Steen en het Kerkplein;
- de verblijfsfunctie, wandelen en fietsen hier centraal staan;
- de schakel van de Kerkstraat niet meer essentieel is voor gemotoriseerd verkeer;
- wat ook blijkt uit de ervaringen rond de huidige afsluiting van de Roode Steen en de direct aangrenzende wegen in de zomermaanden;
- de Roode Steen en de Kerkstraat doordeweeks en in de winter niet afgesloten zijn, waardoor er op die momenten 'conflicten' zijn tussen het gemotoriseerd verkeer en de voetgangers;
- een autovrije Kerkstraat een positieve bijdrage levert aan de beleving en verblijfskwaliteit van de pleinen en directe omgeving;

2.in het Bestemmingsplan Binnenstad, die vastgesteld is in september 2009, opgenomen is dat:



- de zuid- en westzijde van het Kerkplein de mogelijkheid krijgt om verder uit te groeien tot een horecagebied dat aansluit op het winkelcentrum en op de Roode Steen via de Kerkstraat;
- de Kerkstraat een menggebied (winkels, wonen, horeca) is dat de verbinding vormt tussen de Roode Steen en het Kerkplein;
- de Kerkstraat daarnaast ook een struingebied is die de verbindingsschakel vormt tussen het winkelcentrum en het havenfront;
- het een streven is om het verblijfsklimaat in de Kerkstraat te verbeteren en om de historische opbouw van het gebied beter tot zijn recht te laten komen;
- dat er daardoor een sterker verblijfs-, woon- en leefmilieu zal ontstaan, dat tevens aantrekkelijk is om te wandelen en verblijven;

3. in de Horecanota Hoorn Gastvrij, die vastgesteld is in september 2009, opgenomen is dat:

- het Kerkplein nog geen echt horecagebied is en eigenlijk niet eens als plein functioneert;
- er teveel ruimte in beslag wordt genomen door (geparkeerde) auto's en fietsen;
- het Kerkplein een horecagebied is dat zowel een aantrekkingskracht van zichzelf moet hebben alsook een essentiële schakel moet worden in het struingebied;
- de Kerkstraat de verbinding is tussen Kerkplein en Roode Steen, en een menggebied vormt tussen de twee horecagebieden;
- de Kerkstraat een eigen karakter heeft door de aanwezigheid van winkels, woningen en horeca;
- gemotoriseerd verkeer een essentieel obstakel is voor de verblijfskwaliteit op het oostelijk deel van de Roode Steen en de Kerkstraat;

4. in de Fietsnota Gemeente Hoorn, die vastgesteld is in maart 2011, opgenomen is dat de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen een belangrijke hoofd fietsroute vormen voor fietsers in de binnenstad;

Bestaande situatie

5. de rijbaanbreedte voor gemotoriseerd verkeer en fietsers op de Kerkstraat van circa 3 tot 5,5 meter varieert;
6. er aan weerszijden van de Kerkstraat een beperkte trottoirbreedte voor voetgangers aanwezig is van grotendeels één meter, waardoor voetgangers vaak op de rijbaan lopen;
7. voetgangers gebruik maken van een gedeelde verkeersruimte aan de oostzijde van de Roode Steen en vervolgens op de rijbaan blijven lopen wanneer ze de Kerkstraat in lopen;
8. het smalle profiel van de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen onvoldoende ruimte biedt voor gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers bij elkaar;
9. de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in combinatie met fietsverkeer in twee richtingen, ten koste gaat van het verblijfsklimaat, de verkeersveiligheid en de ruimte voor de voetgangers;
10. de autoverkeersfunctie in de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen in de weg staat voor een ontwikkeling tot een verblijfsgebied;
11. het leggen van meer accent op verblijf, beleving en langzaam verkeer in de verbinding Kerkstraat ervoor zorgt dat de verblijfsgebieden Kerkplein en Roode Steen de visitekaartjes van de stad worden;
12. er een lengtebeperking van elf meter geldt op het Grote Oost omdat langere vrachtwagens niet kunnen manoeuvreren in het Havenkwartier;
13. het wenselijk is om de verbinding tussen de Roode Steen en het Kerkplein af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer door een voetgangerszone in te stellen;

Inbreng vanuit de stad

14. dit project "proef herinrichting Kerkplein en afsluiting Kerkstraat" voortkomt uit de Binnenstadsvisie die op basis van inbreng vanuit de stad en de gemeenteraad tot stand is gekomen;
15. er bij het opstellen van de Binnenstadsvisie stadsbreed is gezocht naar een effectieve oplossing die meer accent legt op verblijf, beleving en langzaam verkeer in de Kerkstraat;



16. er specifiek voor dit project draagvlak is gecreëerd met de belanghebbenden door middel van online interactie en georganiseerde bijeenkomsten;
17. stadsbezoekers, bewoners en ondernemers middels online interactie betrokken zijn geweest bij de voorbereidingen van de herinrichting van Kerkplein en Kerkstraat, namelijk via:

- het online platform ARGU;
- de specifiek aangemaakte website voor de herinrichting van Kerkplein en Kerkstraat;
- het specifiek aangemaakte e-mail adres voor meldingen behorend bij de herinrichting van Kerkplein en Kerkstraat;

18. de volgende bijeenkomsten georganiseerd zijn om de verschillende belangen en ideeën uit de stad actief in kaart te brengen, zodat die gebruikt kunnen worden voor de herinrichting van Kerkplein en Kerkstraat:

- op 30 januari 2017 was er een participatie bijeenkomst georganiseerd waarbij de belangen van de ondernemers en bewoners van Kerkplein en Kerkstraat en de direct aangrenzende straten zijn gehoord en in kaart zijn gebracht;
- op 4 februari 2017 was er een inloop-dag georganiseerd voor alle geïnteresseerde bewoners, bezoekers en ondernemers van Hoorn waarbij hun belangen en ideeën zijn opgehaald;
- op 1 maart 2017 was er een bijeenkomst georganiseerd met de ondernemers van Kerkplein, Kerkstraat e.o. waarbij de plannen voor de herinrichting zijn teruggekoppeld en hun bevindingen ervan zijn gehoord;
- op 4 maart 2017 was er een inloop-dag georganiseerd voor alle geïnteresseerde bewoners, bezoekers en ondernemers van Hoorn waarbij de plannen voor de herinrichting zijn teruggekoppeld en hun bevindingen ervan waren gehoord;

19. een deel van de bewoners, bezoekers en ondernemers van de binnenstad wensen heeft voor een aantrekkelijker en bezoekersvriendelijker Kerkplein en Kerkstraat waar gemotoriseerd verkeer weinig tot geen deel van uitmaakt;
20. de ondernemers van Kerkplein en Kerkstraat een voldoende mate van bereikbaarheid willen houden in de zin van:

- het laden en lossen op Kerkstraat;
- kort parkeren voor een korte boodschap op Kerkplein;
- het bereikbaar houden van Kerkplein voor gemotoriseerd verkeer;

Oplissing

21. ter voorkoming van door het verkeer veroorzaakte hinder en aantasting van de functie van het gebied, als genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, noodzakelijk is een voetgangerszone in te stellen op de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen met uitzondering voor fietsers;
22. uit eerdere ervaringen zoals bij het Grote Noord blijkt dat het verblijfsklimaat verbeterd wordt wanneer de voetganger meer de ruimte krijgt en mogelijke conflicten met gemotoriseerd verkeer worden voorkomen;
23. het instellen van een voetgangerszone vanaf de overgang van de Kerkstraat en de Roode Steen zal leiden tot een doodlopend stukje Roode Steen met manoeuvrerende voertuigen die een negatieve invloed zullen hebben op de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Roode Steen;
24. er daarom gekozen wordt voor een instelling van een voetgangerszone vanaf de kruising van de Roode Steen met het Grote Oost, waarbij het gemotoriseerd verkeer zijn weg kan vervolgen via het Grote Oost;
25. de instelling van de voetgangerszone tijdens de proefperiode fysiek ondersteund wordt door wegneembare palen;
26. voor fietsers geen redelijke alternatieven aanwezig zijn zonder dat ze fors om zouden moeten rijden;
27. de aanwezigheid van fietsverkeer goed samengaat met voetgangers en de verblijfsfunctie vanwege de lage en veilige snelheden die bij fietsers horen;
28. wij daarom de bestaande fietsroute over de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen handhaven en een uitzondering instellen voor fietsverkeer;



29. bromfietzers niet goed samengaan met voetgangers en de verblijfsfunctie vanwege verkeersonveilige situaties die door de grotere snelheidsverschillen gecreëerd worden;
30. bromfietzers daarnaast gemakkelijker een andere route kunnen kiezen en daarom niet toegestaan worden in de voetgangerszone;
31. de bereikbaarheid en doorrijdbaarheid van het gebied voor hulpdiensten altijd gewaarborgd is;
32. bevoorrading van bedrijven binnen de voetgangerszone (Kerkstraat en oostzijde Roode Steen) toegestaan is tijdens hetzelfde venster als voor de Roode Steen, van 07.00 tot 12.00 uur;
33. de bevoorradingstijden zodanig gekozen zijn dat bevoorrading van de aanliggende panden voldoende mogelijk is en tevens het voetgangersgebied vrij blijft van bevoorradingverkeer op het moment dat het aantal voetgangers en fietsers groot is;
34. buiten de bevoorradingstijden aan belanghebbenden ontheffing kan worden verleend volgens de beleidsregel "Ontheffingen berijden voetgangersgebied binnenstad Hoorn 2012"; die vastgesteld is in november 2011 en waarin opgenomen is dat er aan bewoners, bedrijven of instellingen aan de Kerkstraat ontheffing kan worden verleend voor het berijden van de voetgangerszone, indien aan de in de beleidsregel genoemde vereisten wordt voldaan;
35. met de bevoorradingstijden en dit ontheffingenbeleid voldoende tegemoet gekomen wordt aan de bereikbaarheid van bedrijven en instellingen, in het kader van de bedrijfsvoering;
36. er na de instelling van een voetgangerszone aan de Kerkstraat en aan de oostzijde van Roode Steen geen vrachtwagens meer het West op kunnen rijden als ze langer zijn dan elf meter omdat ze dan ter plaatse van de kruising van de Roode Steen in een fuik rijden;
37. de huidige zone voor de lengtebeperking van elf meter voor zwaar verkeer door de afsluiting van de Kerkstraat verlegd moet worden van de kruising van de Roode Steen met het Grote Oost naar de kruising van de Westerdijk met het West;

Effecten van de verkeersmaatregel

38. het voor gemotoriseerd verkeer niet langer mogelijk is om via de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen te rijden wanneer het een voetgangerszone is;
39. zo'n voetgangerszone een prettiger verblijfsklimaat mogelijk maakt die aantrekkelijker en leefbaarder is;
40. zo'n voetgangerszone ten goede komt aan de bewoners, voetgangers, fietsers en horeca;
41. het instellen van een voetgangerszone in een oude binnenstad een normale maatschappelijke ontwikkeling betreft waarmee binnenstadbewoners, ondernemers en stadsbezoekers geconfronteerd kunnen worden;
42. in vele andere gemeenten in Nederland soortgelijke maatregelen ingesteld worden;
43. de bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor gemotoriseerd verkeer anders wordt, echter beslist niet onmogelijk;
44. voor de bevoorrading van bedrijven voldoende mogelijkheden worden geboden d.m.v. bevoorradingstijden en ontheffingenbeleid;
45. dit niet altijd een bereikbaarheid tot voor de deur betekent maar in ieder geval tot in de directe nabijheid;
46. naar onze mening het zeker niet zonder meer zo is dat het instellen van een voetgangerszone leidt tot een waardevermindering van de aldaar aanwezige panden dan wel een omzetzaling en/of inkomstenderving voor ondernemers;
47. tijdens de bijeenkomsten zijn omzetzaling en/of inkomstenderving als gevolg van een afsluiting van de Kerkstraat niet door de ondernemers genoemd en heeft hun zorg zich beperkt tot een verminderde bereikbaarheid als gevolg van opheffing van parkeerplaatsen voor betaald parkeren op het Kerkplein;
48. de afsluiting van de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen voor gemotoriseerd verkeer nodig is voor een positieve invloed op de woon- en leefsituatie alsmede op de bedrijvigheid;
49. wij daarom van mening zijn dat dit verkeersbesluit geen onevenredig nadelige gevolgen zal hebben voor de aangelegene panden;
50. nadelige gevolgen van deze verkeersmaatregel in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;
51. dit slechts anders is indien zich feiten of omstandigheden voordoen waaronder een individueel belang ten gevolge van deze maatregel zodanig zwaar wordt getroffen dat het uit de maatregel voortvloeiende nadeel redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van betrokkene behoort te blijven;
52. hiervan naar onze mening in deze situatie geen sprake is;
53. het Kerkplein voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar blijft via de Breestraat en het Gerritsland;
54. de wegen waar de meeste toename aan verkeer wordt verwacht nadat de voetgangerszone wordt ingesteld met de volgende verkeersbelastingen te maken hebben:

Tabel 1, Verkeersbelasting uitgedrukt in motorvoertuigen per gemiddelde werkdag



Straatnaam Weggedeelte tussen Verkeersintensiteit in 2016 Verwachte toename aan verkeer Verwachte verkeersintensiteit na instelling van de maatregel

Wijdesteeg West en Achterom 850 300 1.150

Achterom Kuil en Breed 1.950 450 2.400

Grote Oost Roode Steen en Wijdebrugsteeg 1.000 400 1.400

Paardensteeg West en Vijzelstraat 1.150 100 1.250

Appelhaven Vismarkt en Korenmarkt 1.150 200 1.350

Italiaanse Zeedijk Paardensteeg en Veermanskade 1.150 100 1.250

Slapershaven Oude Doelenkade en Kleine Oost 2.600 300 2.900

Zon Grote Oost en Gerritsland 1.200 200 1.400

Gasfabriekstraat Gerritsland en Turfhaven 450 200 650

55. al deze verkeersbelastingen ruim onder de maximaal wenselijke intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per dag op erftoegangswegen blijven, volgens de richtlijnen uit de ASVV, die opgesteld is door het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur;
56. de verwachte verkeersgroei voortkomen uit modelprognoses die berekend zijn met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Hoorn;

Kerkplein

57.de afsluiting van de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen onderdeel uitmaakt van het project "proef herinrichting Kerkplein en afsluiting Kerkstraat" waarbij:

- betaald parkeren op het Kerkplein grotendeels gaat verdwijnen om ruimte vrij te maken voor de verblijfsfunctie op het plein;
- het Kerkplein een andere invulling krijgt met ruimte voor terrassen, verblijven en activiteiten;
- het Kerkplein autoluwer gemaakt wordt en de Kerkstraat autovrij;

58.de herinrichting van het Kerkplein tot andere verkeersomstandigheden kan leiden tussen de Breestraat en de Kerkstraat omdat:

- er in de huidige situatie een parkeerverbod middels een gele onderbroken streep is ingesteld aan de zuidzijde van Kerkplein, tussen Kerkplein 5 en Kerkplein 6, om daar de verkeersdoorstroming en -veiligheid te waarborgen;
- er daarnaast parkeerplaatsen aanwezig zijn tussen Kerkplein 1 en Kerkplein 5, die er indirect voor zorgen dat er niet op de rijbaan wordt geparkeerd;
- er na de herinrichting van het plein terrassen terugkomen i.p.v. parkeerplaatsen langs de zuidzijde van het Kerkplein, tussen Kerkplein 1 en Kerkplein 5;
- het verblijfsklimaat en de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer langs de zuidzijde van Kerkplein gehinderd wordt als er op de rijbaan (langs de terrassen) geparkeerd wordt;
- het laden en lossen van goederen voor de ondernemingen aan het Kerkplein tussen de Breestraat en de Kerkstraat aan de weg plaats vindt;

59. een parkeerverbod zone aan het Kerkplein, tussen de Breestraat en de Kerkstraat, noodzakelijk is om te voorkomen dat het verkeer de functie van het verblijfsgebied aantast en om ook tegelijkertijd de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te waarborgen, als genoemd in artikel 2 van de wegenverkeerswet 1994;

60. het huidige parkeerverbod tussen Kerkstraat 5 en Kerkstraat 6 overbodig wordt wanneer er een parkeerverbod zone aan de gehele zuidzijde van Kerkplein wordt ingesteld en zal moeten worden ingetrokken;



Conclusies

61. de instelling van een voetgangerszone in de Kerkstraat en de oostzijde van Roode Steen als effectieve oplossing wordt gezien vanwege de ruimtelijke beperkingen en kwaliteitswensen in dit gebied, namelijk:

- dat er onvoldoende ruimte in de Kerkstraat aanwezig is om het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer gezamenlijk te kunnen faciliteren, zonder dat het gemotoriseerd verkeer domineert ten koste van de verblijfsfunctie, aantrekkelijkheid en beleving in de straat;
- dat de Kerkstraat veel potentie heeft om de verblijfsgebieden in de kern van de binnenstad bruisender te maken, omdat die een schakel is tussen de Roode Steen en het Kerkplein;
- dat de kwaliteit van wandelen, verblijven en fietsen beter moet worden en dat deze functies hier centraal moeten staan;
- dat gemotoriseerd verkeer andere routes kan nemen en dat deze routes dit verkeer goed kunnen verwerken;

62. gezien het belang, de potentie en de beoogde functionaliteit van de Kerkstraat in alle redelijkheid kan worden besloten tot instelling van deze voetgangerszone;

63. de betrokken belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en het gemotoriseerde verkeer niet onevenredig worden geschaad;

64. de instelling van een voetgangerszone niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid en het gevolg van de voetgangerszone dusdanig is dat het verkeer zijn functie niet meer kan vervullen;

65. de bereikbaarheid, per motorvoertuig, van de woningen en bedrijven binnen de voetgangerszone vermindert in die zin dat de bereikbaarheid niet voor de deur is maar wel in de directe nabijheid;

66. hier tegenover staat een verbetering van het woon-/werk-/verblijfsklimaat en dit naar onze mening zwaarder weegt;

67. op 3 april 2017 overleg gevoerd is met de verkeersadviseur van de politie in Noord-Holland en deze positief gereageerd heeft op de voorgestelde verkeersmaatregelen;

68. ingevolge artikel 2, tweede lid onder b van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW), een verkeersbesluit kan strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;

69. uit de Memorie van Toelichting (MvT) blijkt dat:

- hierbij gedoeld wordt op het treffen van verkeersmaatregelen ten aanzien van bepaalde gebieden met een bijzonder karakter die beogen het specifieke karakter van het gebied te beschermen ongeacht de mate waarin het verkeer overlast, hinder of schade veroorzaakt of zou kunnen veroorzaken;

- naast de buiten het verkeer zelf liggende belangen ook de klassieke verkeersbepalingen een belangrijke rol moeten blijven vervullen bij de belangenafweging;

- de maatregelen op grond hiervan niet ten koste mogen gaan van de verkeersveiligheid en de functie van het verkeer;

- het verkeer geen onevenredige beperkingen mogen worden opgelegd;

- de bereikbaarheid over de weg van zowel openbare als particuliere bestemmingen een zwaarwegend belang is;

70. ons bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge toekomt;

71. wij bij het nemen van een verkeersbesluit de betrokken belangen actief in kaart brengen en tegen elkaar moeten afwegen;

72. de in dit besluit genoemde verkeersmaatregelen het algemeen verkeersbelang dienen;

73. er in het verleden een aantal besluiten genomen is om de verkeersveiligheid in de Kerkstraat, de oostzijde van de Roode Steen en het Kerkplein te verzekeren, namelijk:

- aan de zuidzijde van het Kerkplein tussen Kerkplein 5 en Kerkplein 6 een gele onderbroken streep aanwezig is om het parkeren te verbieden maar hiervan in ons archief geen verkeersbesluit aanwezig is; en dit besluit wordt ingetrokken;

- aan de oostzijde van de Roode Steen een gesloten verklaring in de zuidelijke richting aanwezig is voor alle verkeer uitgezonderd (brom)fietsers maar hiervan in ons archief geen verkeersbesluit aanwezig is; en dit besluit wordt ingetrokken;



- wij met ons besluit van 25 juli 1986 nummer BEZ/NR-537A, besloten hebben tot een gesloten verklaring van de Kerkstraat in de zuidelijke richting voor alle verkeer uitgezonderd fietsers en (brom)fietsers; en dit besluit wordt ingetrokken;
- wij met ons besluit van 29 september 2009 nummer 09.44331, besloten hebben tot het instellen van een parkeerverbod zone op het West, gedeelte tussen Wijdesteeg en Roode Steen, Kleine Havensteeg, de zuid- en oostzijde van de Roode Steen en de Kerkstraat; en dit besluit wordt ingetrokken voor wat betreft de Kerkstraat;
- wij met ons besluit van 29 september 2009 nummer 09.44331, besloten hebben tot het instellen van een voetgangerszone op de Roode Steen en directe aangrenzende straten inclusief de Kerkstraat t.b.v. de zomer- en weekendafsluiting, met uitzondering voor fietsers, elk kalenderjaar in de periode van 1 maart tot en met 31 oktober, van vrijdag 18.00 uur tot zondag 24.00 uur en te bepalen dat bevoorradingsverkeer is toegestaan op zaterdag en zondag van 07.00 uur tot 12.00 uur; en dit besluit wordt ingetrokken voor wat betreft de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen;
- wij met ons besluit van 14 december 2010 nummer 10.57256, besloten hebben tot het instellen van een voetgangerszone op de Roode Steen en directe aangrenzende straten inclusief de Kerkstraat t.b.v. de horeca-afsluiting, met uitzondering voor fietsers, elk kalenderjaar in de periode van 1 november tot en met 31 maart, van vrijdagavond 23.30 uur tot zaterdagmorgen 06.00 uur en van zaterdagavond 23.30 uur tot zondagmorgen 06.00 uur; en dit besluit wordt ingetrokken voor wat betreft de Kerkstraat en de oostzijde van Roode Steen;

74.de genoemde straten in beheer zijn bij de gemeente en gelegen zijn binnen de bebouwde kom;

Evaluatie van de proef

75. er een mogelijkheid voor bewoners, bezoekers en ondernemers is om hun bevindingen tijdens de proef terug te koppelen met de gemeente via een centraal meldpunt;
76. er in oktober/november een evaluatie plaats gaat vinden met de belanghebbenden om de effecten van de proef in kaart te brengen en te beoordelen;
77. er in maart 2017 (vóór de proef) verkeerstellingen in de binnenstad zijn gehouden om de meest actuele verkeersintensiteiten te bepalen;
78. er in september 2017 (tijdens de proef) verkeerstellingen zullen worden gehouden en vergeleken met de eerdere telling om de werkelijke verkeerseffecten van de maatregel te bepalen;
79. de verkeersmaatregelen uit dit besluit voor de proef- en evaluatieperiode gelden, die loopt tot uiterlijk het einde van het eerste kwartaal van 2018;
80. een definitief plan voor de herinrichting wordt gemaakt aan de hand van de evaluatie van de proef en de bevindingen van de belanghebbenden, en een daarbij behorend besluit voor de definitieve herinrichting zal worden genomen;

Besluit:

1. door verwijdering van de gele onderbroken streep, het parkeerverbod aan de zuidzijde van het Kerkplein, tussen Kerkplein 5 en Kerkplein 6, in te trekken;
2. door verwijdering van borden C2 en C3 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, de gesloten verklaring aan de oostzijde van de Roode Steen in zuidelijke richting, in te trekken;
3. door verwijdering van borden C2 en C3 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ons besluit van 25 juli 1986 nummer BEZ/NR-537A, tot het instellen van een gesloten verklaring aan de Kerkstraat in zuidelijke richting, in te trekken;
4. door verwijdering van het bord E10(G07) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ons besluit van 29 september 2009 nummer 09.44331, tot het instellen van een voetgangerszone in de Roode Steen en de direct aangrenzende straten t.b.v. de zomer- en weekendafsluiting, in te trekken voor wat betreft de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen;
5. door verwijdering van het bord E10(G07) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ons besluit van 14 december 2010 nummer 10.57256, tot het instellen van een voetgangerszone in de Roode Steen en de direct aangrenzende straten t.b.v. de horeca-afsluiting, in te trekken voor wat betreft de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen;
6. door verwijdering van bord E11(E01) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, ons besluit van 29 september 2009 nummer 09.44331, tot het instellen van een parkeerverbod zone tussen de Wijdesteeg en de Kerkstraat, in te trekken voor wat betreft de Kerkstraat en de oostzijde van de Roode Steen;



7. door plaatsing van borden E10(G07) en E11(G07) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 aan de oostzijde van de Roode Steen en de Kerkstraat, tussen Grote Oost en Kerkplein, tot het instellen van een voetgangerszone, waarbij:
 - a. fietsers worden toegestaan;
 - b. bevoorradingsverkeer dagelijks wordt toegestaan tussen 07:00 en 12:00 uur;
8. door plaatsing van borden E10(E01) en E11(E01) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 aan het Kerkplein, tussen Breestraat en Kerkstraat, tot het instellen van een parkeerverbod zone;
9. door plaatsing van bord C17 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 aan het West, tussen de Westerdijk en de zuidzijde van de Roode Steen, gesloten te verklaren voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van lading, langer zijn dan elf meter.

Aldus vastgesteld

namens het college van burgemeester en wethouders

de secretaris de Burgemeester

Bent u het niet eens met dit besluit?

In dat geval adviseren wij u om eerst contact met ons op te nemen. Wij nemen samen met u het besluit door. U kunt hiervoor bellen met 0229-252200. Als u het kenmerk van de brief bij de hand houdt, kunnen wij u sneller helpen.

Als we er niet uitkomen, kunt u een bezwaarschrift sturen. Zorgt u er voor dat u het bezwaarschrift indient binnen zes weken na de dag waarop het besluit is verzonden. Daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen.

Hoe maakt u bezwaar?

U stuurt uw bezwaarschrift aan: het college van burgemeester en wethouders. Adres: Postbus 603, 1620 AR Hoorn.

In uw bezwaarschrift moet het volgende staan:

- uw naam, adres en graag ook uw telefoonnummer;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt (u kunt bijvoorbeeld de datum en ons kenmerk van het besluit vermelden of een kopie meesturen);
- de reden(en) waarom u bezwaar maakt;
- de datum en uw handtekening.

Dient iemand anders namens u een bezwaarschrift in? Stuur dan een machtiging mee.

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat uw bezwaarschrift in behandeling is. Als u dit niet wilt, bijvoorbeeld omdat het besluit onherstelbare gevolgen heeft voor u, dan kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland vragen een voorlopige voorziening te treffen om het besluit te schorsen. Het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening kan alleen als u binnen de termijn een bezwaarschrift heeft ingediend. Het adres van de rechtbank Noord-Holland is Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

Als u een voorlopige voorziening aanvraagt, bent u griffierecht verschuldigd. U ontvangt hiervoor automatisch een rekening.