



RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering	20 juni 2024
Voorstelnummer	D757347
Datum raadsvoorstel	12 mei 2024
Portefeuillehouder(s)	E. Briët
Commissie	Algemene raadscommissie
Datum commissie	13 juni 2024
Soort agendering	besluitvorming
Agendapunt	
Team	RO - Plannen en Projecten
Opsteller	Arie Hogendoorn
Datum B&W besluit	21 mei 2024
Bijlagen:	1

Onderwerp : **Haalbaarheidsstudie Schoorl-centrum**

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

1. het rapport van RHDHV met de verschillende varianten parkeergarages voor kennisgeving aan te nemen en kennis te nemen van de voorkeur van het college voor een parkeergarage met 255 parkeerplaatsen in beton en half verdiept (de basisvariant);
2. het college opdracht te geven in gesprek te gaan met de ontwikkelaars en de woningbouwcorporatie over een te betalen bijdrage per parkeerplaats (respectievelijk € 25.000,- en € 2.500,-);
3. het college opdracht te geven met dezelfde ontwikkelaars in gesprek te gaan over de mogelijkheden van een private realisering van de parkeergarage;
4. bijgaande begrotingswijziging tot een bedrag van € 10.420,- vast te stellen voor het doen van een marktverkenning naar de kosten van een parkeergarage.

Geheimhouding

Nee

RAADSVOORSTEL

INLEIDING

In het raadsvoorstel van januari j.l. waarbij u het beeldkwaliteitsplan Schoorl-centrum ter vaststelling werd aangeboden staat de volgende tekst over de parkeergarage in Schoorl centrum:

"Het onderzoek naar de haalbaarheid van de parkeergarage is in samenwerking met het bureau RHDHV gedaan. Het geeft inzicht in de capaciteit, kosten en exploitatie van de parkeergarage. Dit onderzoek zal later aan u worden voorgelegd.

De hoge kosten die realisering van de parkeergarage in de voorgestelde omvang met zich meeneemt, vragen om een aanvullend onderzoek en een afweging in een breder kader. Dat bredere kader betreft de vraag hoe realisering van de parkeergarage zich verhoudt tot de aanleg van het parkeerterrein Buitenduin, de mogelijke realisering van een transferium, de aanwezigheid een groot parkeerterrein in Hargen aan Zee.

Het proces dat zal leiden tot een nieuw mobiliteitsplan kan hier een oplossing in bieden. Inmiddels is in samenwerking met adviesbureau Goudappel een start gemaakt met het opstellen van dit plan. Vanuit bestaand beleid, nog op te halen informatie uit participatie, maar ook vanuit trends en ontwikkelingen, wordt een visie en een plan opgesteld zodat mobiliteit bijdraagt aan een bereikbare, veilige en leefbare gemeente. Het onderwerp parkeren komt hierin terug, waar het bovenstaande bredere kader wordt uitgediept vanuit eerder onderzoek, inspraak en vigerend beleid. Daarbij moet de discussie vooral gaan hoe kansrijk een transferium is, wat voor soort bezoekers daar zouden moeten parkeren en hoeveel dit oplost voor het centrumgebied.

Verwacht wordt dat in juni 2024 een conceptversie van het mobiliteitsplan opgeleverd kan worden. Eventueel verder onderzoek zou onderdeel kunnen zijn van de uitvoeringsparagraaf van het mobiliteitsplan en zou mogelijk al vooruitlopend op besluitvorming over het gehele plan kunnen worden opgepakt".

Bij de bespreking werd ook ingegaan op bovengenoemde passage in het raadsvoorstel over het onderzoek naar de parkeergarage. Uiteindelijk werd er een motie ingediend en door uw raad aangenomen. Deze motie heeft het volgende dictum:

"1. Vóór de kadernota (2025) een concreet en toekomstbestendig plan betreffende de parkeergarage voor te leggen aan de raad dat voldoet aan het beeldkwaliteitsplan Centrum Schoorl en rekening houdt met de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

2. In dit voorstel verder minimaal aan te geven :

- a. de voor- en nadelen en kosten van een bovengronds, gedeeltelijk ondergronds of geheel ondergronds gebouw;*
- b. inzichtelijk te maken op welke wijze in het kostenverhaal van parkeervoorzieningen wordt voorzien;*
- c. inzichtelijk te maken welke kostendragers (zoals bijvoorbeeld woningbouw) kunnen bijdragen aan de bouw- en exploitatielasten;*
- d. de wijze waarop dit voorstel over de parkeergarage ingebed kan worden in de mobiliteitsvisie."*

In verband met deze aangenomen motie is het bureau RHDHV gevraagd hun rapportage aan te vullen met de gevraagde gegevens over geheel bovengronds en geheel ondergronds bouwen van de parkeergarage. De rapportage bevatte al het deels ondergronds bouwen. Daarnaast heeft het stedenbouwkundig bureau Studio Vinke onderzocht of er meer

woningen gebouwd kunnen worden als er geheel ondergronds wordt gebouwd. De aangepaste rapportage van RHDHV is bij dit voorstel gevoegd. Dit voorstel gaat daar op in.

INVLOED KADERS OP KEUZERUIMTE

De stedenbouwkundige visie voor Schoorl-centrum en het beeldkwaliteitsplan vormen de kaders voor dit voorstel.

TOELICHTING OP HET VOORSTEL

Haalbaarheidsstudie parkeergarage

Het verzoek uw raad om te onderzoeken of een geheel ondergrondse parkeergarage (zie onder Inleiding) mogelijk is, heeft geleid tot een aanvulling van het rapport van RHDHV. De eerste hoofdstukken van het rapport zijn niet gewijzigd t.o.v. september 2023. In hoofdstuk 7 van het rapport worden nieuw onderzochte varianten genoemd.

In de haalbaarheidsstudie van RHDHV wordt eerst gerekend aan de gewenste **capaciteit** van de parkeergarage. Daarbij is gekeken naar de parkeernormen en de parkeereisen van het bedieningsgebied. Dit gebied omvat de bestaande bebouwing aan de Heereweg en de Paardenmarkt en de te ontwikkelen nieuwbouw. Op basis daarvan zijn 5 scenario's uitgewerkt. In het hoogste scenario komt men uit op 314 parkeerplaatsen. In het laagste scenario komt men op 255 parkeerplaatsen. De andere scenario's liggen daar qua aantal parkeerplaatsen tussenin. In de studie wordt verder gewerkt en gerekend met het hoogste en het laagste scenario, waarbij wordt aangetekend dat een garage met 314 parkeerplaatsen niet te bouwen is. Dat heeft te maken met het aantal parkeerplaatsen per laag. De parkeergarage komt in het hoge scenario dan op 340 parkeerplaatsen.

De bestaande parkeerplaats met 197 parkeerplaatsen is in deze capaciteit meegenomen. Deze capaciteit is voldoende voor de parkeervraag van bewoners. Ook kan een deel van de bezoekers en toeristen hier worden opgevangen. Bij piekdagen gaat dat niet lukken. Dan is bijvoorbeeld een transferium noodzakelijk om de overloop op te vangen.

Indien een geheel ondergrondse parkeergarage wordt gebouwd, kunnen er 30 woningen meer worden gebouwd, hetgeen een capaciteit vraagt van 278 parkeerplaatsen.

Op basis van het **ambitieprogramma klimaat** is er gekeken naar de ambities bij de bouw van de parkeergarage, o.a. op het gebied van natuurinclusiviteit, klimaatadaptatie, circulariteit, ruimtelijke kwaliteit.

Vervolgens is er een aantal scenario's opgesteld voor de bouw van de parkeergarage in relatie tot de capaciteit. Voor zowel de parkeergarage met de hoogste capaciteit als die met de laagste capaciteit zijn varianten in staalbouw en betonbouw uitgewerkt. Staalbouw heeft als voordeel dat het demontabel is, maar het is niet modulair. Betonbouw is wel modulair maar niet demontabel. Betonbouw is aanzienlijk goedkoper dan staalbouw.

De **stichtingskosten van de parkeergarage** met een capaciteit van 255

parkeerplaatsen, uitgevoerd in beton, bedragen € 9.540.000,- excl BTW. De kosten voor een parkeergarage met een capaciteit van 340 parkeerplaatsen, ook uitgevoerd in beton, bedragen € 12.595.601,- excl BTW.

Bij de vaststelling van het beeldkwaliteitsplan voor Schoorl-centrum heeft de raad in de eerder aangehaalde **motie** gevraagd om onderzoek te doen naar de kosten voor een bovengrondse, gedeeltelijke ondergrondse en geheel ondergrondse parkeergarage en de voor- en nadelen ervan aan te geven.

Dat onderzoek is gedaan. Daarbij is vastgesteld dat een geheel ondergrondse parkeergarage op 1 niveau niet mogelijk is. Dat levert te weinig parkeerplaatsen op omdat aan de zuidkant van de Sportlaan te weinig ruimte is door bestaande bebouwing. Dat betekent dat een ondergrondse parkeergarage 2 verdiepingen moet hebben om een voldoende aantal parkeerplaatsen te bergen.

De kosten van een dergelijke parkeergarage bedragen voor 278 parkeerplaatsen € 18.180.000,- excl BTW, bijna twee keer zoveel als een half verdiepte parkeergarage. Wel wordt hierbij aangetekend dat bij deze variant er 30 woningen meer op gemeentegrond kunnen worden gebouwd. Dat levert de gemeente dan ca 1,5 miljoen euro aan grondopbrengst op.

De doorgerekende varianten leveren het volgende beeld op:

Type parkeergarage	Uitvoering	Capaciteit	Directe bouwkosten (excl. BTW)	Investeringskosten (excl. BTW)	Opmerkingen
1. Split level, halve laag ondergronds	Beton	255 parkeerplaatsen	€6.440.000,-	€9.540.000,-	
2. Split level, halve laag ondergronds	Staal	255 parkeerplaatsen	€8.080.000,-	€11.790.000,-	
3. Split level, halve laag ondergronds	Beton	340 parkeerplaatsen	€8.610.000,-	€12.600.000,-	
4. Split level, halve laag ondergronds	Staal	340 parkeerplaatsen	€10.720.000,-	€15.440.000,-	
5. Split level, geheel bovengronds	Beton	255 parkeerplaatsen	€6.610.000,-	€9.770.000,-	
6. Geheel ondergronds met 2 lagen	Beton	+/- 278 parkeerplaatsen	€12.400.000,-	€18.180.000,-	Excl. kosten voor bouwrijpmaken perceel

Dit zijn de prijzen volgens het "boekje". Door RHDHV wordt verwacht dat deze prijzen scherper kunnen worden bij een aanbesteding omdat er in Nederland een aantal bedrijven is dat gespecialiseerd is in het bouwen van dit soort modulaire garages. Geadviseerd wordt uit te gaan van het laagste scenario in beton. Dat is voldoende om parkeerplaatsen te realiseren voor de gehele nieuwbouw en de bestaande bouw. Een geheel ondergrondse parkeergarage is niet realistisch vanwege de zeer hoge kosten en de gevolgen daarvan voor de gemeentebegroting.

De door uw raad gevraagde voor- en nadelen van deze varianten zijn vrij duidelijk:

- een geheel bovengrondse garage is iets minder duur maar zal voor de omwonenden meer bezwaren opleveren
- een geheel ondergrondse garage is zeer duur maar zal voor de omwonenden geen bezwaren opleveren; bovendien kunnen er 30 woningen extra worden gebouwd.
- een gedeeltelijk ondergrondse garage is even duur als een geheel bovengrondse garage en zal minder bezwaren opleveren dan een geheel bovengrondse

Exploitatie parkeergarage:

In de exploitatie is rekening gehouden met de huidige parkeertarieven en met het feit dat er in de wintermaanden niet betaald hoeft te worden voor het parkeren.

De exploitatie van de parkeergarage met 255 parkeerplaatsen levert bij een lineaire afschrijving in het eerste jaar een negatief resultaat op van € 398.000,- en in het 10e jaar een negatief resultaat op van € 227.000,-.

Hier is nog niet in opgenomen het bedrag aan parkeergelden dat vanuit de opbrengst parkeergelden Sportlaan aan de algemene middelen wordt toegevoegd. Dat bedraagt ca € 403.000,- in het eerste jaar zodat het nadeel ca € 801.000,- in het eerste jaar bedraagt. Het nadeel wordt jaarlijks kleiner omdat er lineair wordt afgeschreven. De inkomsten van € 403.000,- stijgen echter. In jaar 10 zou het nadeel daarom ca € 702.000,- bedragen.

Er is een aantal mogelijkheden om dit exploitatieresultaat te verbeteren:

- a. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen zal externe partijen de verplichting worden opgelegd om parkeerplaatsen aan te leggen. Immers, zij zullen aan de parkeernorm moeten voldoen. De ruimte voor nieuwe parkeerplaatsen is, behoudens in de nieuwe parkeergarage, niet aanwezig. Voorstelbaar is dat de externe partijen dan parkeerplaatsen afnemen in de parkeergarage. Een bedrag van € 25.000,- voor de commerciële partijen is daarvoor een marktconform tarief. De opbrengst hiervan kan voor de gemeente ca € 1.970.000,- bedragen en in mindering op de stichtingskosten worden gebracht, zodat ook de kapitaalslasten lager zullen worden. Bij afname van parkeerplaatsen door deze ontwikkelende partijen (te regelen in de af te sluiten anterieure overeenkomsten) kan het structurele nadeel dan teruggebracht worden van ca € 801.000,- tot ca € 661.000,- in het eerste jaar. In jaar 10 is het nadeel dan teruggelopen tot € 585.000,-.
- b. Het is ook te overwegen om aan de kostenkant van de parkeergarage een taakstellende bezuiniging van 10% op te nemen. Dan wordt het nadeel teruggebracht tot € 733.000,- per jaar.
- c. Indien meer marktconforme parkeertarieven worden gehanteerd voor de parkeergarage dan waar in het voorstel van RHDHV rekening mee is gehouden, kan het nadeel worden teruggebracht tot € 753.000,- per jaar. Uiteraard zal dat eerst nader onderzocht moeten worden in het kader van het parkeerbeleid.

Dat geeft het volgende overzicht (waarbij dus bedacht moet worden dat in al deze bedragen het nadeel van de wegvallende inkomsten van de parkeeropbrengsten is verwerkt):



Variant	Basisvarianten		Optimalisatievarianten			
	Basis	Basis XL	A. Bijdrage vanuit ontwikkeling	B. Taakstellende besparing (10%)	C. Verhoogd tarief abonnementen	D. Aanpassing parkeerregime
Aantal parkeerplaatsen	255	346	255	255	255	255
Totale aanvangsinvestering	9.540.000	12.600.000	7.570.000	8.586.000	9.540.000	9.540.000
<i>Vershil</i>		3.060.000	-1.970.000	-954.000	-	-
Resultaat jaar 1	-801.000	-1.043.000	-661.000	-733.000	-753.000	PM
Resultaat jaar 2	-780.000	-1.019.000	-643.000	-713.000	-727.000	PM
Resultaat jaar 3	-769.000	-1.005.000	-634.000	-704.000	-698.000	PM
Resultaat jaar 4	-759.000	-992.000	-627.000	-695.000	-674.000	PM
Resultaat jaar 5	-749.000	-979.000	-619.000	-686.000	-663.000	PM
Resultaat jaar 6	-740.000	-966.000	-613.000	-678.000	-652.000	PM
Resultaat jaar 7	-730.000	-953.000	-605.000	-670.000	-640.000	PM
Resultaat jaar 8	-721.000	-942.000	-599.000	-662.000	-629.000	PM
Resultaat jaar 9	-711.000	-928.000	-592.000	-653.000	-618.000	PM
Resultaat jaar 10	-702.000	-916.000	-585.000	-645.000	-606.000	PM

* indicatie (incl. tariefstijging) op basis van reële inschatting (i.v.m. gecombineerde parkeerdeata parkeervoorzieningen)

Deze optimalisatievarianten kunnen ook gecombineerd worden. Zo kan de gevraagde bijdrage van de ontwikkelaars worden gecombineerd met een verhoging van de parkeertarieven. Dat is echter een besluit dat in het kader van het parkeerbeleid moet worden genomen en eerst zal moeten worden onderzocht.

Parkeergarage en mobiliteitsvisie

In het raadsvoorstel over het beeldkwaliteitsplan heeft u aangegeven dat u de discussie over het aantal parkeerplaatsen en de mogelijke aanleg van een transferium wil afwachten en in het kader wil plaatsen van de mobiliteitsvisie alvorens met een voorstel richting de raad te gaan over de parkeergarage. Deze mobiliteitsvisie wordt naar verwachting in het najaar in de raad behandeld. De raad heeft bij de behandeling van het beeldkwaliteitsplan echter een motie aangenomen waarin is aangegeven dat zij vóór de behandeling van de kadernota 2025 een voorstel van uw college over de parkeergarage wil behandelen.

De eerste concept-rapportage over de transferia is binnen en daarover kan het volgende worden gezegd. Voor Schoorl gaat de denkrichting nu uit naar een overstap punt van auto op fiets, waarbij als bestemming vooral wordt gedacht aan Schoorl aan Zee (strand) en een rondje fietsen. Dus niet zozeer gericht op bezoekers van Schoorl-centrum zelf (klimduin, winkels en restaurants). Voor de parkeercapaciteit in Schoorl-centrum wil dit zeggen dat deze in dezelfde orde van grootte zal zijn als dat het nu het geval is. Al met al verandert er dan dus niet zoveel ten opzichte van het moment dat de eerdere verkenning naar een parkeergarage werd gehouden, qua behoefte aan deze voorziening (c.q. de parkeercapaciteit).

Kostendragers

Uw raad heeft in de motie gevraagd om aan te geven wat de kostendragers kunnen bijdragen aan de bouw- en exploitatielasten van de parkeergarage. In het plan Schoorl-centrum zijn er 42 woningen gepland op gemeentegrond aan de Sportlaan. De opbrengst van deze woningen zou als volgt kunnen zijn:

17 woningen sociaal leveren een grondopbrengst op van € 425.000,- (25.000,- per woning)

25 woningen duur leveren een grondopbrengst op van € 1.750.000,- (70.000,- per woning)

Totaal levert dit dus een grondopbrengst op van € 2.175.000,-.

Private realisering

Tot nu toe zijn we ervanuit gegaan dat de gemeente de parkeergarage realiseert en exploiteert. In de gesprekken met een tweetal ontwikkelaars is door deze partijen aangegeven dat zij ook geïnteresseerd zijn in het realiseren van deze garage. Tot nu toe hebben we dat niet als realistische optie gezien, maar gelet op de financiële gevolgen voor de gemeente lijkt het opportuun dat verder af te tasten. Immers, private partijen zullen dat wellicht goedkoper kunnen doen. De parkeertarieven in zo'n garage zullen mogelijk voor discussie zorgen.

Conclusie

Alles overziend wordt u het volgende voorgesteld. Bij de behandeling van het beeldkwaliteitsplan in de raadsvergadering van januari 2024 heeft uw raad gezegd zeer blij te zijn met de huidige plannen voor Schoorl-centrum. Reikhalzend werd uitgezien naar het vervolg en de realisering van de plannen. De partijen die willen ontwikkelen, zijn enthousiast en geven zelfs aan dat zij de parkeergarage ook willen bouwen. In ieder geval geeft dat aan dat partijen serieus willen meedenken.

Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat de bouw van een half verdiepte parkeergarage met 255 parkeerplaatsen, dat is de basisvariant, de meeste kans van slagen heeft. Deze verdient dan ook de voorkeur.

De businesscase maakt echter duidelijk dat met name de wegvallende inkomsten van het parkeerterrein aan de Sportlaan grote gevolgen heeft voor de gemeentebegroting.

In de omgeving gaat echter wel wat veranderen. Op het naastgelegen terrein Buitenduin zullen, zoals het er nu voorstaat, 170 openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Die zullen naar alle waarschijnlijkheid in een nieuw betaald parkeerregime worden opgenomen. 20 vergunningen zullen er waarschijnlijk worden verleend ten behoeve van de nieuwe bewoners in het plan Rabobank. Op dat moment kan het nadeel door het wegvallen van de parkeerinkomsten aan de Sportlaan worden opgevangen door de inkomsten van het nieuwe parkeerterrein Buitenduin. Gelet op het aantal parkeerplaatsen (197 versus 150) kan dat nadeel dan voor een groot deel worden opgevangen. In de fasering van de aanleg van het parkeerterrein en de parkeergarage kan daar rekening mee worden gehouden.



Voorgesteld wordt met de ontwikkelaars en de woningbouwcorporatie in gesprek te gaan over een te betalen bijdrage per parkeerplaats.

Tevens zou in deze gesprekken afgetast kunnen worden in hoeverre private realisering haalbaar is.

Verder wordt voorgesteld de komende maanden een marktverkenning te doen naar de kosten van de garage. Immers, het ingenieursbureau RHDHV heeft aangegeven dat er bouwers op de markt zijn die een dergelijke garage voor scherpere bedragen kan bouwen. Voor deze marktverkenning is een bedrag benodigd van € 10.420,-. Een begrotingswijziging is daarom bijgevoegd. Deze verkenning kan vóór het einde van het jaar aan u worden voorgelegd.

DOOR HET COLLEGE OVERWOGEN ALTERNATIEVEN

Alternatieven zijn de bouw van een geheel ondergrondse parkeergarage of de bouw van een geheel bovengrondse garage. De eerste heeft nog grotere gevolgen voor de gemeentebegroting. Dit vindt het college niet verantwoord. Een geheel bovengrondse garage is zelfs nog iets duurder dan een half verdiepte en zal ongetwijfeld ook tot grote bezwaren van de omgeving leiden.

Geen parkeergarage bouwen zal realisering van de stedenbouwkundige visie in z'n geheel lastig maken. Immers, het parkeerterrein aan de Sportlaan kan dan niet worden bebouwd (scheelt 42 woningen). En de realisering van woningen in het centrum wordt afhankelijk van te realiseren parkeerruimte, die er bijna niet is.

REGIONALE SAMENWERKING EN COULEUR LOCALE

nvt

RISICO'S

Een risico is dat de kosten hoger zullen worden omdat de realisatietermijn door bezwaren verlengd kan worden.

FINANCIËN

De businesscase voor de parkeergarage levert een beeld op dat bij de bouw van een garage van € 9.537.601,- excl BTW de exploitatie door de gemeente een negatief resultaat oplevert van € 398.000,- in het eerste jaar en € 227.000,- in het tiende jaar. Hier zijn alle lasten inclusief rente en afschrijving in verwerkt. In het eerste jaar van ingebruikname zou de parkeerplaats aan de Sportlaan de gemeente ca € 400.000,- opleveren aan parkeerinkomsten. Deze inkomsten vallen dan weg. In de nieuwe situatie met een parkeergarage levert dat dus in het eerste jaar een nadeel op van ca € 801.000,- op de gemeentebegroting en € 702.000,- in jaar 10.

Indien van de ontwikkelende partijen een bijdrage wordt gevraagd voor het parkeren (men moet immers in parkeerplaatsen voorzien bij het bouwen van woningen), kan het investeringsbedrag met ca € 1.970.000,- worden teruggebracht. Het structurele nadeel voor de gemeentebegroting wordt daarmee teruggebracht tot ca € 661.000,- in het eerste jaar en ca € 585.000,- in jaar 10 (inclusief de wegvallende inkomsten).

Daarnaast is het te overwegen de exploitatie van de garage te verbeteren door de parkeertarieven te verhogen. Dat moet dan wel eerst worden onderzocht in het kader van het brede parkeerbeleid.

Voor het eerder in dit voorstel genoemde marktverkenkend onderzoek stellen wij u voor een bedrag beschikbaar te stellen van € 10.420,- en daarvoor de bijgaande begrotingswijziging vast te stellen.

DUURZAAMHEID

Op basis van het **ambitieprogramma klimaat** is er gekeken naar de ambities bij de bouw van de parkeergarage, o.a. op het gebied van natuurinclusiviteit, klimaatadaptatie, circulariteit, ruimtelijke kwaliteit.

Vervolgens is er een aantal scenario's opgesteld voor de bouw van de parkeergarage in relatie tot de capaciteit. Voor zowel de parkeergarage met de hoogste capaciteit als die met de laagste capaciteit zijn varianten in staalbouw en betonbouw uitgewerkt.

Staalbouw heeft als voordeel dat het demontabel is, maar het is niet modulair.

Betonbouw is wel modulair maar niet demontabel. Betonbouw is aanzienlijk goedkoper dan staalbouw.

PARTICIPATIE

Zoals bekend is bij de opstelling van het beeldkwaliteitsplan voor Schoorl-centrum, waarin de parkeergarage is opgenomen, uitgebreid aan participatie gedaan. Dit heeft tot zeer veel positieve reacties geleid.

UITVOERING, PLANNING EN ORGANISATIE

Q3: uitvoering marktverkenning naar prijs parkeergarage

BIJLAGEN

Haalbaarheidsstudie parkeergarage Schoorl-centrum

ACHTERLIGGENDE DOCUMENTEN

De stedenbouwkundige visie voor Schoorl-centrum en het Beeldkwaliteitsplan voor Schoorl-centrum.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Bergen

mr. M.N. (Martijn) Schroor
secretaris

L.Hj. (Lars) Voskuil
burgemeester