

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1790636
Steller: P. Hardy en M.E. Sikkema
E-mail: p.hardy@hoorn.nl

Team: PM
Teammanager: H. de Bruijn
Portefeuillehouder: S. Bashara

Onderwerp

Poort van Hoorn: Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn d.d. 4 november 2020
2	Businesscase Poort van Hoorn d.d. 28 oktober 2020 (geheim)
3	Raadsmemo d.d. 1 oktober 2020 (met bijbehorende tabel)
4	
5	

De raad besluit

1. Het 'Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn' d.d. 4 november 2020 vast te stellen, waarvan de kernpunten zijn:
 - a. het schaalbaar realiseren van een openbare parkeervoorziening geschikt voor het parkeren van minimaal 1.050 auto's;
 - b. het realiseren van fietsenstallingen ten noorden en ten zuiden van het station, bij elkaar geschikt voor het stallen van ongeveer 3.700 fietsen;
 - c. het realiseren van een nieuwe traverse met verblijfskwaliteit, die zowel een functie heeft voor het station als voor het verbinden van de gebieden ten noorden en ten zuiden van het spoor;
 - d. het realiseren van een toekomstbestendig busstation in het noordelijk stationsgebied;
 - e. het realiseren van ongeveer 15.000 m² programma ten behoeve van een nader te bepalen mix van maatschappelijke, culturele of andere functies, die bijdragen aan de levendigheid in het gebied;
 - f. het realiseren van ongeveer 49.000 m² woonprogramma in de stationsgebieden noord en zuid, in combinatie met een daarbij passend mobiliteitsconcept en bijbehorende voorzieningen;
 - g. het realiseren van minimaal 53.000 m² woonprogramma op de locatie Pelmolenpad/Prisma, in combinatie met een daarbij passend mobiliteitsconcept en bijbehorende voorzieningen.
2. De financiële kaders voor de Poort van Hoorn te actualiseren conform de geheime financiële bijlage 'Businesscase Poort van Hoorn' d.d. 28 oktober 2020, waarvan de kernpunten zijn:
 - a. de beschikbare en toekomstige middelen binnen de reserve Poort van Hoorn in te zetten ter dekking van de totale in de Businesscase genoemde investeringen (actualisatie beslispoint 5 van het raadsbesluit van 4 april 2017);
 - b. het positieve resultaat van de ontwikkeling van de locatie Pelmolenpad/Prisma te storten in de ABR Grondzaken en te oormerken ter dekking van het geraamde tekort in de ontwikkeling van de stationsgebieden noord en zuid;
 - c. alle te genereren grondopbrengsten en te verkrijgen subsidies en bijdragen van derden voor het project Poort van Hoorn beschikbaar te houden en aan te wenden om tot een sluitende Businesscase Poort van Hoorn te komen.
3. Het college opdracht te geven een Samenwerkingsovereenkomst met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland te sluiten (conform de inhoud van dit raadsvoorstel en waarvan het Stedenbouwkundig plan en de Businesscase onderdeel uitmaken), waarvan de kernpunten zijn:

- a. partijen gaan een samenwerking aan voor het nader uitwerken van de verschillende deelprojecten van de Poort van Hoorn;
 - b. de bij een deelproject betrokken partijen sluiten een realisatieovereenkomst voor het realiseren van dat deelproject;
 - c. de verschillende deelprojecten worden in principe door de gemeente Hoorn gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met toegezegde cofinanciering en verkregen of nog te verkrijgen subsidies of overige bijdragen;
 - d. de gemeente Hoorn is voornemens publiekrechtelijke medewerking te verlenen aan de realisatie van het project, door een bestemmingsplan op te stellen en in procedure te brengen;
 - e. de provincie Noord-Holland draagt financieel bij aan het realiseren van het project;
 - f. de NS zegt toe een bijdrage aan het project te zullen leveren door middel van het onder voorwaarden verkopen en leveren van gedeelten van de bij NS in eigendom toebehorende percelen aan de gemeente Hoorn;
 - g. ProRail, NS en de provincie Noord-Holland dragen bij aan het project door hun kennis en kunde bij het realiseren van projecten in stationsomgevingen beschikbaar te stellen.
4. In aanvulling op deze besluiten het college opdracht te geven om:
- a. de ontwikkeling van de stationsgebieden noord en zuid en de locatie Pelmolenpad/Prisma te bestempelen als 'groot project' en dit raadsbesluit te beschouwen als projectopdracht aan het college;
 - b. een intentieovereenkomst te sluiten met grondeigenaren die bij de ontwikkeling van de locatie Pelmolenpad/Prisma betrokken zijn en te starten met het voorbereiden en in procedure brengen van een bestemmingsplan om de realisatie van de locatie mogelijk te maken;
 - c. de ontwikkeling van de overige onderdelen van de Poort van Hoorn, te weten Vale Hen en Dampten/Berkhouterweg, voor te bereiden en een voorstel tot kaderstelling aan de raad aan te bieden.
5. De geheimhouding die het college volgens artikel 25 lid 2 en 3 van de Gemeentewet heeft opgelegd op bijlage 2 (Businesscase Poort van Hoorn d.d. 28 oktober 2020) op grond van artikel 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid bestuur te bekrachtigen, waarbij de geheimhouding geldt tot alle deelprojecten zijn gerealiseerd.

Samenvatting

Op 24 september 2019 heeft de raad de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn het afgelopen jaar verder uitgewerkt in een Stedenbouwkundig plan en een Businesscase. Het Stedenbouwkundig plan geeft concreet richting aan de ontwikkeling van het stationsgebied en de locatie Pelmolenpad/Prisma. Er is ruimte voor ruim duizend woningen, verplaatsing van het busstation, een nieuwe traverse over het spoor, een onder- en bovengrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen. Het college stelt de raad voor om het Stedenbouwkundig plan vast te stellen.

De Businesscase laat zien dat deze ontwikkeling mogelijk is binnen de financiële kaders die de raad eerder heeft gesteld, indien de beschikbare middelen breder worden ingezet dan bedoeld in het raadsbesluit van 4 april 2017. Daarom stelt het college de raad voor om de betreffende middelen in te zetten voor de totale ontwikkeling. Het Stedenbouwkundig plan en de Businesscase maken integraal onderdeel uit van de te sluiten Samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Hoorn, de provincie Noord-Holland, NS en ProRail. Het college stelt de raad voor om deze Samenwerkingsovereenkomst verder uit te werken en vervolgens door het college te laten ondertekenen.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Op 24 september 2019 heeft de raad de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vastgesteld. In hetzelfde besluit heeft de raad het college opgedragen een voorstel voor te bereiden over de financiële en contractuele aspecten van de Poort van Hoorn, als basis voor een Samenwerkingsovereenkomst met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland.

Belang

Onderdeel van de Samenwerkingsovereenkomst zijn het Stedenbouwkundig plan en de Businesscase. Het is van belang dat de raad het Stedenbouwkundig plan en de financiële kaders (gebaseerd op de Businesscase) vaststelt, als basis voor de Samenwerkingsovereenkomst. Deze besluiten vormen tevens de basis voor het opstellen van bestemmingsplannen en andere vervolgacties.

Centrale vraag

Welke kaders wil de raad stellen voor de Samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

In de Poort van Hoorn komen wonen, werken en verblijven samen in een aantrekkelijk stedelijk milieu, passend binnen de uitgangspunten zoals de raad die eerder heeft vastgesteld. De ontwikkeling van de Poort van Hoorn levert daarnaast een essentiële bijdrage aan de door de raad geformuleerde ambitie rond het thema 'Meer stad worden'.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

In het besluit van 24 september 2019 heeft de raad bepaald dat gestreefd wordt naar een energiepositieve balans voor de Poort van Hoorn. Dat zou betekenen dat in het gebied Poort van Hoorn meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken (met uitzondering van het aspect mobiliteit). Of deze doelstelling haalbaar is, zal in een later stadium moeten blijken. De ambitie is in ieder geval duidelijk.

4. Kaders

Raadsbesluit van 5 februari 2013 – Structuurvisie Poort van Hoorn

Dit betreft de vaststelling van de Structuurvisie Poort van Hoorn, waarin de langetermijnvisie voor het gebied Poort van Hoorn is vastgelegd.

Raadsbesluit van 4 april 2017 – Kaders en prioriteiten Poort van Hoorn

Met dit besluit heeft de gemeenteraad kaders en prioriteiten gesteld ten aanzien van de Poort van Hoorn, inclusief de daarbij behorende financiële aspecten. De raad heeft besloten om de eerdere prioriteitstelling (raadsbesluit van 3 februari 2015) te wijzigen. Besloten is om te starten met de ontwikkeling van stationsgebied noord, met een parkeergarage van minimaal 1.250 plekken, op basis van een nog door de raad vast te stellen ontwikkelvisie. Ook is besloten om voorbereidingen te treffen voor de ontwikkeling van het Pelmolendpad en de PrismaLocatie. Het aantal van 1.250 parkeerplaatsen is bij amendement in het besluit terechtgekomen: het raadsvoorstel ging nog uit van minimaal 900 parkeerplaatsen.

Raadsbesluit van 11 juli 2017 – Ontwikkelvisie stationsgebied noord

Hiermee heeft de gemeenteraad de 'Ontwikkelvisie stationsgebied noord' vastgesteld. Na behandeling in de raadscommissie (15 juni 2017) is het besluit nog aangescherpt: ten aanzien van de parkeergarage is besloten dat het moet gaan om 'minimaal 1.250 parkeerplaatsen' in plaats van 'circa 1.250 parkeerplaatsen'. Ook ten aanzien van de traverse (de loopbrug over het spoor) is het besluit aangescherpt: 'De realisering van een parkeergarage pas te beginnen als deze wordt gebouwd in combinatie met de aanleg van een traverse over het spoor of als tenminste zekerheid bestaat dat binnen afzienbare tijd met de aanleg van een kwalitatief aantrekkelijke en goed toegankelijke traverse wordt gestart'.

Intentieovereenkomst van 22 februari 2018

Tijdens een symposium hebben de gemeente Hoorn, NS, ProRail en de provincie Noord-Holland een intentieovereenkomst getekend voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn.

Raadsbesluit van 6 juni 2019 – Meer stad worden

Op 6 juni 2019 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten 'Meer stad worden' vastgesteld. Daarin wordt gesproken over een ambitiesprong in de stedelijke ontwikkeling van Hoorn, met name rond de binnenstad en bij het station. Bij amendement is dit besluit nog uitgebreid: 'Woningbouwprojecten voor jongeren tot en met 28 jaar, bij voorkeur en rondom stationsgebied(en) te (laten) realiseren, omdat dit een effectieve bijdrage levert om Hoorn, als kloppend hart van de regio, een vitale stad te laten blijven'. De Poort van Hoorn speelt een belangrijke rol in deze ambities.

Raadsbesluit van 24 september 2019 – Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn

Met dit besluit heeft de gemeenteraad de ambities, essenties en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vastgesteld. Grotendeels zijn deze in lijn met de eerdere raadsbesluiten uit 2017, maar op een paar onderdelen (supermarkt, parkeeroplossing) was sprake van voortschrijdend inzicht. Het huidige raadsvoorstel is weer een nadere uitwerking van deze uitgangspunten. Hoe het huidige Stedenbouwkundig plan zich verhoudt tot de uitgangspunten van 24 september 2019, is af te lezen uit de tabel bij de raadsmemo van 1 oktober 2020.

Bij amendement heeft de raad besloten dat alle (deel)projectplannen van de Poort van Hoorn ter besluitvorming aan de raad moeten worden voorgelegd. In een brief aan de raad (4 maart 2020) heeft het college de momenten, waarop de raad bij de verdere ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt betrokken, concreet uitgewerkt.

Raadsbesluit van 25 februari 2020 – Parkeren Poort van Hoorn

Op 25 februari 2020 heeft de gemeenteraad besloten om ten aanzien van het parkeren op een aantal punten af te wijken van de besluiten uit 2017. Zo wordt de parkeergarage niet vormgegeven in een geheel bovengrondse parkeergarage, maar – conform het besluit van 24 september 2019 – 'qua ruimtelijke impact zo veel mogelijk beperkt'. Concreet betekent dit: gedeeltelijk ondergronds. Bij uitplaatsing van de huidige supermarkt vervalt de bijbehorende parkeeropgave hiervoor in de Poort van Hoorn (200 parkeerplaatsen). Ten aanzien van het fietsparkeren is bepaald dat minimaal 3.000 fietsparkeerplaatsen in de Poort van Hoorn worden gerealiseerd, verspreid over stationsgebied noord en zuid. Daarnaast heeft de raad het college opdracht gegeven de mogelijkheden van optimalisatie bij de invulling van de parkeeropgave in de Poort van Hoorn nader te onderzoeken en uit te werken. Het gaat hier onder andere om parkeren voor werknemers, nieuwe functies in het plangebied en schaalbaarheid van de parkeeroplossingen.

BOT-sessies op 5 maart, 12 maart, 9 april, 14 mei, 3 juni, 25 juni en 1 september 2020

In de loop van dit jaar is de gemeenteraad meegenomen in de actuele ontwikkelingen, in de vorm van een serie benen-op-tafelsessies (BOT-sessies). Deze sessies gingen achtereenvolgens over de Businesscase en mogelijkheden voor onderdoorgangen en ondergronds parkeren (5 maart), initiatieven vanuit de markt (12 maart), stand van zaken ontwerpproces (9 april), mobiliteit (14 mei), locaties Pelmolenpad/Prisma en Berkhouterweg (3 juni), Stedenbouwkundig plan en subsidieaanvraag (25 juni en 1 september).

Commissievergadering van 22 oktober 2020

Tijdens deze commissievergadering zijn politieke standpunten uitgewisseld, mede op basis van de eerdere BOT-sessies en de raadsmemo van 1 oktober 2020 met bijbehorende tabel. De resultaten hiervan zijn meegenomen in dit raadsvoorstel.

Artikel 169 Gemeentewet

Volgens dit artikel moet het college vooraf inlichtingen geven over de uitoefening van bevoegdheden zoals bedoeld in artikel 160 Gemeentewet. Dit betreft onder meer de bevoegdheid van het college om een overeenkomst (zoals een samenwerkingsovereenkomst of een intentieovereenkomst) aan te gaan, als de uitoefening van deze bevoegdheid ingrijpende gevolgen kan hebben voor de gemeente. Het college neemt in dat laatste geval geen besluit nadat de raad in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen. De raad kan dus wensen en bedenkingen uiten over de uitgangspunten van de overeenkomst, maar hoeft geen bevoegdheid te mandateren aan het college om een overeenkomst aan te gaan.

5. Argumenten

A. Stedenbouwkundig plan (beslispunt 1)

In het eerste kwartaal van 2020 is gestart met het opstellen van het Stedenbouwkundig plan voor de stationsgebieden noord en zuid en de locatie Pelmolenpad/Prisma, op basis van de eerder door de raad vastgestelde uitgangspunten. Begin november is de laatste hand gelegd aan het Stedenbouwkundig plan, dat als bijlage 1 bij dit raadsvoorstel is gevoegd.

Parkeervoorziening voor auto's

Onderdeel van het Stedenbouwkundig plan is het realiseren van een openbare parkeervoorziening, geschikt voor het parkeren van minimaal 1.050 auto's. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is dit ruim voldoende om de verschillende doelgroepen te laten parkeren. Dit is ook in lijn met de raadsbesluiten van 24 september 2019 en 25 februari 2020.

Het is van belang om ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen de nodige flexibiliteit in te bouwen. In de loop van de tijd kan het immers noodzakelijk blijken om meer of minder parkeerplaatsen te realiseren. Schaalbaarheid is daarom een belangrijk begrip. Schaalbaar wil zeggen: rekening houden met de mogelijkheid dat in de loop van de tijd parkeerplaatsen worden toegevoegd of verwijderd. Meer parkeerplaatsen zijn bijvoorbeeld mogelijk door de mogelijkheid te creëren dat ook op het dak van de parkeergarage wordt geparkeerd. Mocht blijken dat op termijn minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan is het van belang om hiermee met de verdiepingshoogte rekening te houden. Dat wil zeggen: bij een standaard verdiepingshoogte voor een parkeergarage is de betreffende ruimte niet of nauwelijks geschikt voor andere functies (transformatie). Als bij de bouw wordt gekozen voor een iets grotere verdiepingshoogte, kan de ruimte wél worden omgevormd ten behoeve van een andere functie. Bij de verdere concretisering van de plannen is dit een belangrijk aandachtspunt.

In het Stedenbouwkundig plan is de parkeervoorziening vormgegeven in een ondergronds én een bovengronds deel. Het streven is om het aandeel ondergronds zo groot mogelijk te maken. Ook dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig plan. Daarbij moet een optimum worden gezocht tussen ruimtebeslag, functionaliteit (comfort en sociale veiligheid) en kosten. De zoektocht naar optimalisatie – in lijn met het raadsbesluit van 25 februari 2020 – gaat daarom na dit raadsbesluit nog door. Definitieve besluitvorming door de raad zal plaatsvinden bij het vaststellen van het projectplan voor de parkeervoorziening.

Fietsenstallingen

Het Stedenbouwkundig plan voorziet in twee gebouwde fietsenstallingen, een aan de noordzijde (2.000 fietsparkeerplaatsen) en een aan de zuidzijde van het station (1.700 fietsparkeerplaatsen). Momenteel zijn er ongeveer 2.600 fietsparkeerplaatsen verdeeld over noord en zuid, deels gebouwd en deels in fietsenrekken op maaiveld. In het totaal van 3.700 fietsparkeerplaatsen is rekening gehouden met toekomstige groei, waarbij de extra capaciteit hoofdzakelijk aan de noordzijde terecht komt. De meeste fietsers komen immers uit het noorden. Vanwege de ruimtelijke verwevenheid zal de exacte vormgeving en situering van het gebouwde fietsparkeren aan de noordzijde (al dan niet halfverdiept) onderdeel uitmaken van de hierboven bedoelde optimalisatie voor het autoparkeren.

Traverse

De nieuwe traverse vervult meerdere functies. In de eerste plaats biedt de traverse toegang tot de stationsgerelateerde functies en de perrons. Daarnaast functioneert de traverse als zogenaamde 'interwijk-verbinding': een logische verbinding tussen stationsgebied noord en zuid – en daarmee ook tussen het busstation en de parkeergarage aan de noordzijde en de binnenstad aan de zuidzijde van het station. Daarnaast is de traverse ook een eigentijds icoon: de nieuwe traverse vormt een identiteitsdrager voor zowel het stationsgebied als de stad Hoorn en heeft een eigen verblijfskwaliteit met uitzicht op onder meer de activiteiten van de Museumstoomtram. Om deze drie functies te kunnen vervullen is de traverse in eerdere raadsbesluiten bestempeld als 'Podium'. Dit Podium vormt een integraal onderdeel van het nieuwe stedelijke weefsel. In de nadere uitwerking zal worden onderzocht op welke wijze programmering (dat wil zeggen: het toevoegen van functies) op een logische wijze onderdeel kan zijn van het Podium. Uitgangspunt daarbij is dat de verblijfskwaliteit een sterke positieve impuls biedt voor de totale beleving van het stationsgebied en Hoorn als geheel. De traverse is in ieder geval voorzien van liften en is ter hoogte van de stationsfuncties overdekt. Roltrappen zijn in principe mogelijk voor de verbinding tussen stationsgebied noord en stationsgebied zuid, maar deze zitten niet in de Businesscase en hebben ook consequenties voor ontwerp, beheer en onderhoud.

Busstation

Het nieuwe busstation wordt op een zo compact mogelijke en toekomstbestendige wijze ingepast langs de Van Dedemstraat. De voor- en nadelen van deze oplossing zijn uitgebreid toegelicht tijdens de BOT-sessie van 1 september 2020. Voor de bussen is dit de meest efficiënte oplossing: ten opzichte van eerdere oplossingen hoeven ze minder te draaien en te keren. Ook het ruimtebeslag is minder groot dan bij andere oplossingen en de situering ten opzichte van het ziekenhuis is optimaal. Daarnaast is nog steeds sprake van een goede aansluiting op het treinstation en de binnenstad. Het nieuwe busstation wordt omgeven door diverse bouwvelden die geschikt zijn voor verschillende functies. Voor het op passende wijze overkappen van onder andere het busstation zijn in de Businesscase van de Poort van Hoorn middelen gereserveerd

Maatschappelijke, culturele en overige functies

In het Stedenbouwkundig plan is 15.000 m² gereserveerd voor maatschappelijke, culturele of andere functies die bijdragen aan de levendigheid in het gebied – een en ander in lijn met de uitgangspunten zoals de raad die eerder heeft vastgesteld. Deze mix van functies, centraal in stationsgebied noord, is van belang om een gebied te creëren dat de hele dag (en avond) een zekere levendigheid heeft. De binnenstad begint als het ware hier – en dat gevoel bereik je niet met alleen een parkeergarage, een busstation en woningen. Met het besluit van de raad om het bestaande stadhuis aan de Nieuwe Steen te renoveren, ontstaat de opgave om andere partijen te interesseren om zich hier te vestigen. Bij voorkeur gaat het dan om functies met een regionale of zelfs bovenregionale betekenis. De diverse loopstromen in het gebied (scholieren, ziekenhuis, bezoekers binnenstad, etc.) maken het gebied voor allerlei partijen interessant.

Woonprogramma

Het totale woonprogramma in het Stedenbouwkundig plan bestaat uit (minimaal) 102.000 m² bruto vloeroppervlak, verdeeld over stationsgebied noord, stationsgebied zuid en de locatie Pelmolenpad/Prisma. Binnen dat totale programma worden meer dan 1.000 woningen gerealiseerd. Daarbij wordt over het geheel (stationsgebied én Pelmolenpad/Prisma) de 30-30-40 verhouding in acht genomen: 30% goedkoop (sociale huur en goedkope koop), 30% middelduur en 40% duur. Overigens sluit dat goed aan bij de subsidievoorwaarden van de Bouwimpulsregeling. De betreffende subsidie is toegekend, onder voorwaarde dat het gaat om minimaal 50% 'betaalbare woningen'. Die definitie valt nagenoeg samen met de Hoornse categorieën goedkoop én middelduur. In de subsidieaanvraag is daarom aangegeven dat het in de Poort van Hoorn gaat om 60% betaalbare woningen.

Het woonprogramma wordt nog nader uitgewerkt in woningtypen en -ontwerpen. Conform de ambities van het 'Meer stad worden' (raadsbesluit van 6 juni 2019) is het in ieder geval de bedoeling om wonin-

gen voor jongeren, starters en jonge gezinnen te realiseren. De gemeenteraad heeft dat nog een keer benadrukt door het raadsbesluit 'Meer stad worden' te amenderen (zie hierboven onder Kadern). Bij de nadere uitwerking van de plannen is dat een belangrijk aandachtspunt. De randvoorwaarden zijn in ieder geval aanwezig: een groot deel van de woningen is betaalbaar en het woonmilieu is voor jongeren en jonge gezinnen zeer aantrekkelijk. De woningen liggen vlakbij de voorzieningen en de levendigheid van de binnenstad, vlakbij het stadsstrand én vlakbij het station met goede verbindingen naar Amsterdam (voor studie of werk).

In algemene zin is het van belang dat het woningaanbod in de Poort van Hoorn een bijdrage levert aan de woningbehoefte in Hoorn, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met betaalbaarheid, ontbrekende woningtypen en doorstroming. De ontwikkelingen op de Vale Hen en op de locatie Dampden/Berkhouterweg vallen buiten het Stedenbouwkundig plan dat nu aan de raad wordt voorgelegd. Ook daar kunnen significante woningaantallen worden gerealiseerd, waarbij ook kansen liggen voor het realiseren van betaalbare woningen voor jongeren.

Woonmilieu stationsgebied

In het Stedenbouwkundig plan heeft het stationsgebied een hoge bebouwingsdichtheid gekregen. Tegelijkertijd moeten de diverse stationsfuncties op een logische en toekomstbestendige wijze worden ingepast. Toekomstbestendig wil in dit kader zeggen dat groei en krimp in de toekomst goed kunnen worden opgevangen. Grote 'puzzelstukken' – zoals het autoparkeren, het fietsparkeren, spoorse installaties en het busstation – zijn al snel sferbepalend. De bouwvelden en de verschillende functies in het gebied zijn daarom zo gepositioneerd, dat het gebied een aangename en prettige sfeer heeft. Het doel is dat bewoners, bezoekers en gebruikers graag in het gebied willen zijn en zich er veilig voelen. Het streven is er ook op gericht om de Hoornse identiteit in het gebied zichtbaar te maken. De Museumstoomtram is daarvoor een belangrijk aanknopingspunt.

Vooruitlopend op de nog vast te stellen Hoogbouwvisie kent het Stedenbouwkundig plan aan de noordzijde van het station een aantal hoogteaccenten die functioneren als 'visuele bakens'. Er is goed nagedacht over de positionering van deze hoogteaccenten in relatie tot toegangswegen, looproutes en de binnenstad. Deze accenten zijn twaalf tot veertien bouwlagen hoog, met een mogelijke maximale uitschieter van achttien tot twintig bouwlagen. Bij de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig plan is de nog vast te stellen Hoogbouwvisie echter leidend. Het stationsgebied is een knooppunt waar verschillende vervoerswijzen bij elkaar komen en is bij uitstek een plek voor stedelijke dynamiek en interactie. Om die reden is in de stationsgebieden noord en zuid voorzien in een gemengd programma: wonen, parkeren, werken en voorzieningen. In het totale programma is de woonfunctie het belangrijkste onderdeel van de mix, met ongeveer 49.000 m² vloeroppervlak.

In stationsgebied zuid is voor de strook langs de singelstructuur een hoogte van vijf tot zes bouwlagen voorzien. Mede gelet op de relatie met de binnenstad is een grotere hoogte stedenbouwkundig gezien niet wenselijk. Dit voorziet de singelstructuur op termijn van een monumentaal profiel en zorgt voor een goede overgang naar de hogere bebouwing aan de noordzijde van het spoor. Een invulling van de singelstructuur met water is in principe mogelijk, maar zit niet in de Businesscase. Het programma van de twee bouwvelden in het zuidelijk stationsgebied bestaat uit fietsparkeren, woningen en bij voldoende marktruimte mogelijk een hotelfunctie met bijbehorende horeca. Het historische stationsgebouw en de busremise worden op termijn ingevuld met nieuwe functies die passen binnen het gebied.

Het stationsgebied is met zijn bus- en treinverbindingen bij uitstek goed verbonden met de omgeving. Conform landelijke aanbevelingen voor stationsgebieden is daarom gekozen voor een gematigde parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Deze norm speelt in op de directe beschikbaarheid van het openbaar vervoer, speelt in op de behoeftes van doelgroepen die niet per se autobezit nastreven en houdt rekening met het gemeten autobezit van de huidige bewoners van de binnenstad van Hoorn. In het noordelijk stationsgebied wordt het parkeren voor bewoners vormgegeven in een collectieve gebouwde parkeervoorziening.

Woonmilieu locatie Pelmolenpad/Prisma

De stedenbouwkundige opzet van de locatie Pelmolenpad/Prisma houdt rekening met een aantal ruimtelijke randvoorwaarden. In de eerste plaats moeten de plannen op passende wijze inspelen op de bestaande bebouwing. Daarnaast mogen de plannen een tunnelverbinding (het Carbasiustracé) niet onmogelijk maken. Tenslotte moet er ruimte worden gereserveerd voor een vaarverbinding in het waternetwerk van Hoorn. Los van deze randvoorwaarden is er een unieke kans om een hoogwaardig stuk stad toe te voegen, op steenworp afstand van de binnenstad, het station én het stadsstrand.

Het Stedenbouwkundig plan gaat voor deze locatie uit van een speelse opzet met veel diversiteit aan bouwvormen, bouwhoogtes en woningtypes. Dat leidt tot een opzet met verrassende perspectieven en doorkijkjes. De gemiddelde bouwhoogte varieert van vier tot acht bouwlagen. Op een paar strategische locaties zijn hoogteaccenten van ongeveer tien tot twaalf bouwlagen voorzien, vooruitlopend op de nog vast te stellen Hoogbouwvisie. Die hoogteaccenten zijn zodanig gepositioneerd, dat onwenselijke schaduwwerking wordt voorkomen. Ook hier geldt: bij de verdere uitwerking van de plannen is de nog vast te stellen Hoogbouwvisie leidend. Het totale woonprogramma voor deze locatie omvat minimaal 53.000 m² vloeroppervlak en ruimte voor diverse buurt- en stadsvoorzieningen. De woningdichtheid, oftewel het aantal woningen per hectare, is vergelijkbaar (iets hoger) dan op de locatie Jeudje. Maar omdat er is gekozen voor relatief meer hoogbouw en appartementen, is er meer ruimte voor groen en openbare ruimte.

Voor de locatie Pelmolenpad/Prisma worden prettige, veilige en groene openbare ruimtes nagestreefd. Dit resulteert in een stedenbouwkundige opzet met autoluwe zones, waarin de auto slechts incidenteel te gast zal zijn. De verkeersontsluiting voor gemotoriseerde voertuigen vindt zo veel mogelijk plaats aan de randen van het gebied, waar ook de collectieve parkeervoorzieningen voor bewoners worden gerealiseerd. Ook voor deze locatie geldt dat de bus- en treinverbindingen op zeer korte loopafstand liggen. Voor dit gebied is gekozen voor een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning, afgestemd op de doelgroepen die binnen dit gebied zijn voorzien. Het vroegtijdig realiseren van de collectieve parkeervoorziening op de locatie Pelmolenpad/Prisma biedt de gelegenheid deze in te zetten voor het (deels) opvangen van de openbare parkeerbehoefte tijdens de fase van realisatie van de Poort van Hoorn. Dan gaat het bijvoorbeeld om de fase dat de parkeerplaatsen van het Transferium aan het gebruik worden onttrokken om ruimte te maken voor de bouw van de nieuwe parkeergarage.

In het Stedenbouwkundig plan is een ruimtereservering gedaan voor het aanleggen van het Carbasiustracé, op basis van de in het verleden gemaakte ontwerpen voor een tunnel. Als de raad in 2021 in het kader van de Mobiliteitsvisie besluit om over te gaan tot het aanleggen van dit tracé, kan deze ruimtereservering daarvoor worden aangewend. Zolang het tracé niet wordt aangelegd, zal het (tijdelijk) als groenstrook worden ingericht.

Gelet op bovenstaande overwegingen stelt het college de raad voor om het Stedenbouwkundig plan vast te stellen.

B. Businesscase (beslispunt 2)

Op 4 april 2017 heeft de raad besloten om incidentele en structurele middelen in de reserve Poort van Hoorn te storten (sparen) om de jaarlijkse (kapitaal)lasten van de toekomstige investeringen in de Poort van Hoorn, met name de parkeergarage, te kunnen dekken. In dit voorstel stelt het college de raad voor dit kader op te rekken door de beschikbare en toekomstige middelen binnen de reserve Poort van Hoorn flexibeler in te zetten ter dekking van de totale in de Businesscase genoemde investeringen. Dit is een financieel-technisch besluit om de eerder gestelde financiële kaders in overeenstemming te brengen met de huidige Businesscase. Dat voorkomt verantwoordingsproblemen in de toekomst.

Daarnaast stelt het college voor om het positieve resultaat van de ontwikkeling van de locatie Pelmolenpad/Prisma te storten in de ABR Grondzaken en te oormerken ter dekking van het geraamde tekort in de ontwikkeling van de stationsgebieden noord en zuid. Ook dit betreft een financieel-technisch besluit, omdat dit volgens bestaande (financiële) wet- en regelgeving niet direct met elkaar mag worden verrekend.

Tot slot stelt het college de raad voor om alle te genereren grondopbrengsten en te verkrijgen subsidies en bijdragen van derden voor het project Poort van Hoorn beschikbaar te houden en aan te wenden om tot een sluitende Businesscase Poort van Hoorn te komen. In de Businesscase is namelijk geanticipeerd op deze inkomsten.

C. Samenwerkingsovereenkomst (beslispunt 3)

Op 22 februari 2018 hebben de gemeente Hoorn, de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en de provincie Noord-Holland een intentieovereenkomst gesloten voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Na een periode van onderzoek en nadere uitwerking van de ideeën is het nu tijd voor een volgende stap. Daartoe werken de gezamenlijke partners aan het opstellen van een Samenwerkingsovereenkomst. Partijen gaan daarin met elkaar een samenwerking aan met als doel de stationsgebieden noord en zuid te ontwikkelen tot een aantrekkelijk en comfortabel woon-, werk- en verblijfsmilieu, een 'Welkom in Hoorn' met een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en een aantrekkelijk en comfortabel mobiliteitsknooppunt. De locatie Pelmolendpad/Prisma maakt geen onderdeel uit van deze samenwerking. Voor de ontwikkeling van dat gebied zal met de daarbij betrokken partijen een aparte intentieovereenkomst worden gesloten (zie ook onderdeel D, ter onderbouwing van beslispunt 4b).

Deelgebieden en deelprojecten

In de Samenwerkingsovereenkomst worden afspraken gemaakt over de rollen van partijen en de voornaamste condities en voorwaarden waaronder het gebied Poort van Hoorn tot ontwikkeling wordt gebracht. De Samenwerkingsovereenkomst vormt het afsprakenkader tussen partijen voor het noordelijk en zuidelijk stationsgebied. Per deelgebied of deelproject wordt deze opgevolgd door een realisatieovereenkomst voor de uitwerking van het betreffende deelproject, met de bij dat deelproject betrokken partners. De deelprojecten zijn in ieder geval de openbare parkeervoorziening, de fietsenstallingen, de stationsgerelateerde voorzieningen, de traverse, het busstation, de verplaatsing van het onderstation van ProRail, het aanpassen of versmallen van de spoorbundel, de bouwkegel voor de maatschappelijke en culturele voorzieningen, de bouwkegels bestemd voor woningbouw en de openbare ruimte. Voor het gemeentelijke aandeel in de Samenwerkingsovereenkomst worden de afspraken door het college gemaakt binnen de kaders van dit raadsvoorstel. De projectplannen van de verschillende deelprojecten worden te zijner tijd ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

De verschillende deelprojecten worden in principe door (oftewel: voor rekening en risico van) de gemeente gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met toegezegde cofinanciering van de zijde van ProRail en de provincie Noord-Holland en de verkregen en te verkrijgen subsidies in het kader van bijvoorbeeld de Bouwimpulsregeling en het fietsparkeren.

Bestemmingsplan

In de Samenwerkingsovereenkomst zal worden bepaald dat de gemeente een bestemmingsplan opstelt en in procedure brengt. Dat bestemmingsplan is een nadere uitwerking van het Stedenbouwkundig plan en schetst de planologische kaders voor het kunnen realiseren van de deelprojecten in de Poort van Hoorn. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met de publiekrechtelijke situatie van de gemeente. De verwachting is dat in januari 2021 kan worden gestart met de voorbereiding van het bestemmingsplan. Dat betekent automatisch dat het formeel gezien een bestemmingsplan onder de huidige Wet ruimtelijke ordening wordt en geen omgevingsplan onder de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet treedt immers niet eerder in werking dan 1 januari 2022.

Rollen van de partners

De provincie Noord-Holland stelt haar kennis op het terrein van gebiedsontwikkeling ter beschikking bij de verdere ontwikkeling van de Poort van Hoorn, maar draagt ook financieel bij in de vorm van subsidie. De NS zal gedeelten van de haar in eigendom behorende percelen in het plangebied onder bepaalde voorwaarden inbrengen in de samenwerking. De waardevermeerdering die deze gronden ondergaan ten gevolge van de bestemmingswijziging van deze gronden wordt aangewend ter dekking van de investeringen. ProRail, NS en de provincie dragen verder met kennis en kunde bij aan de verdere ontwikkeling

van de Poort van Hoorn en de verschillende deelprojecten. ProRail is op grond van de aan haar verleende Beheerconcessie beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur. In die hoedanigheid is de medewerking van ProRail onder meer vereist bij de aanleg van een nieuwe traverse, de verplaatsing van het onderstation, de verplaatsing van de railinzetplaats en het verleggen van kabels en leidingen ten behoeve van het spoor. NS treedt op als exploitant van het station en de stationsgerelateerde voorzieningen en stelt haar kennis en ervaring bij het ontwikkelen van vastgoedprojecten ter beschikking. Dat geldt ook voor haar expertise op het gebied van het ontwikkelen, realiseren en exploiteren van parkeervoorzieningen. Onderwerp van gesprek is nog een passende rolverdeling tussen gemeente en NS ten aanzien van de parkeervoorziening in het noordelijk stationsgebied.

Met de Samenwerkingsovereenkomst worden de afspraken tussen partijen over de onderlinge samenwerking vastgelegd. Dat geldt ook voor de randvoorwaarden en uitgangspunten om te komen tot een integrale ontwikkeling. Het Stedenbouwkundig plan en de financiële kaders, zoals die door de raad worden vastgesteld, zijn daarbij randvoorwaardelijk en maken integraal onderdeel uit van de Samenwerkingsovereenkomst. Het college stelt dan ook voor om te besluiten conform het derde beslispunt: het college opdracht te geven een Samenwerkingsovereenkomst te sluiten met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland, in lijn met de inhoud van dit raadsvoorstel.

D. Overige punten (beslispunten 4 en 5)

De overige beslispunten bevatten een aantal aanvullende besluiten, die in dit onderdeel nader worden toegelicht en onderbouwd.

Projectmatig werken

De raad heeft al eerder te kennen gegeven de Poort van Hoorn als geheel te zien als 'groot project' conform de 'Leidraad projectmatig werken'. Dat betekent dat het instrumentarium voor de raad, zoals opgenomen in de Leidraad, van toepassing is op het gehele project Poort van Hoorn. In de brief aan de raad van 4 maart 2020 heeft het college concreet aangegeven hoe en wanneer de raad bij de verdere ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt betrokken. Dit gaat verder dan het instrumentarium uit de Leidraad, in die zin dat ook alle projectplannen van deelprojecten aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Dat is een uitvloeisel van het amendement bij het raadsbesluit van 24 september 2019.

Het college stelt voor om de ontwikkeling van de stationsgebieden noord en zuid en de locatie Pelmolenpad/Prisma, alle onderdeel van de Poort van Hoorn, te bestempelen als 'groot project' en dit raadsbesluit te beschouwen als projectopdracht aan het college. Projectplannen voor deelprojecten worden vervolgens ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Ook voorstellen voor voorbereidings- en/of uitvoeringskredieten dan wel het openen van een afzonderlijke grondexploitatie worden ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Intentieovereenkomst Pelmolenpad/Prisma

De Samenwerkingsovereenkomst die voortkomt uit dit raadsvoorstel gaat over het stationsgebied en de daarbij betrokken partners NS, ProRail en provincie Noord-Holland. Bij de locatie Pelmolenpad/Prisma zijn andere partners betrokken. Met name de partijen met significante grondposities zijn van belang voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Op dit moment zijn dat in ieder geval Intermaris en BPD (het voormalige Bouwfonds). Woningcorporatie Intermaris heeft bezittingen aan de westzijde van het gebied (omgeving Zuiderkruisstraat) en in het aangrenzende deel van de Grote Waal. BPD is eigenaar van de voormalige Ford-garage aan het Keern.

Het college stelt voor om met de partijen die zijn betrokken bij de ontwikkeling van de locatie Pelmolenpad/Prisma een intentieovereenkomst aan te gaan. Het college stelt daarnaast voor om te starten met het voorbereiden en in procedure brengen van een bestemmingsplan, om de ontwikkeling van de locatie mogelijk te maken. Het door de raad vast te stellen Stedenbouwkundig plan vormt daarvoor de basis.

Vale Hen en Dampten/Berkhouterweg

Binnen de projectgrenzen van de Poort van Hoorn vallen ook de gebieden Vale Hen en Dampten/Berkhouterweg. Deze gebieden vallen buiten het Stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied en de locatie Pelmolenpad/Prisma. De voorgenomen verplaatsing van Albert Heijn heeft mogelijk een relatie met de ontwikkeling aan de Berkhouterweg. Ook voor de locaties Vale Hen en Dampten hebben zich initiatiefnemers gemeld die geïnteresseerd zijn om hier een ontwikkeling op gang te brengen. Tijdens de BOT-sessies van 12 maart en 3 juni 2020 is de raad geïnformeerd over deze mogelijke ontwikkelingen. Het college vraagt de raad daarom het volgende: het college opdracht te geven om de ontwikkeling van deze gebieden voor te bereiden en een voorstel tot kaderstelling aan de raad aan te bieden.

Geheimhouding

Besluiten van college en raad en de daarbij behorende bijlagen zijn in principe openbaar, tenzij bepaalde belangen in het geding zijn. Artikel 10 lid 2 onder b en g bepaalt het volgende: het verstrekken van informatie blijft achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen economische of financiële belangen (lid 2 onder b) of het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van betrokken partijen (lid 2 onder g). Deze bepalingen zijn van toepassing op de Businesscase (bijlage 2). Het college heeft daarom geheimhouding opgelegd op deze bijlage en vraagt de raad om deze geheimhouding te bekrachtigen, een en ander op basis van artikel 25 lid 2 en 3 van de Gemeentewet.

6. Maatschappelijk draagvlak

Vanaf het voorjaar van 2017 is intensief samengewerkt met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Aanvankelijk was bij deze partijen onvoldoende draagvlak voor de ideeën, zoals die in 2017 zijn gepresenteerd op basis van de door de raad vastgestelde uitgangspunten en de 'Ontwikkelvisie stationsgebied noord'. Met ondersteuning van externe deskundigen zijn de aanvankelijke ideeën verder aangescherpt tot de ambities, essenties en uitgangspunten zoals de raad deze op 24 september 2019 heeft vastgesteld. Deze uitgangspunten kunnen wél rekenen op draagvlak bij de partners en vormen dan ook de basis voor het Stedenbouwkundig plan, de Businesscase en de Samenwerkingsovereenkomst.

Vanaf de zomer van 2019 zijn de actuele ideeën en ontwikkelingen besproken met bewoners, ondernemers en instellingen die belang hebben bij de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Dat is gebeurd in de vorm van een serie informatieavonden voor verschillende doelgroepen: bewoners omgeving Pelmolenpad, ondernemers binnenstad (OSH) en een brede klankbordgroep met bewoners, bedrijven en instellingen. Tijdens het hele traject is ook intensief overleg geweest (en samengewerkt) met de Museumstoomtram, onder meer ten aanzien van een efficiëntere indeling van de spoorbundel en de inpassing van de huidige en toekomstige gebouwen. De Museumstoomtram kan zich vinden in de plannen zoals die nu voorliggen.

Op 19 mei 2020 en 2 juli 2020 is het Stedenbouwkundig plan, zoals dat op dat moment in ontwikkeling was, besproken tijdens twee digitale Spoorcafés. In grote lijnen is er steun voor de gepresenteerde ideeën. Uiteraard waren er de nodige vragen, bijvoorbeeld over het parkeren in en rond de binnenstad en over de status van het Carbasiustracé, maar die vragen hadden vooral betrekking op de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig plan. De klankbordgroep met bewoners, bedrijven en instellingen zal ook bij de verdere uitwerking van de plannen continu worden betrokken.

7. Financiële consequenties

Dit voorstel heeft een budgettair neutraal effect op de begroting, gelet op de voorgestelde besluiten onder beslispunt 2. Deze besluiten zijn nader toegelicht onder het kopje Argumenten (onderdeel B). Voorstellen voor het beschikbaar stellen van voorbereidings- en/of uitvoeringskredieten dan wel het openen van een afzonderlijke grondexploitatie legt het college te zijner tijd ter besluitvorming aan de raad voor.

8. Communicatie

Voorafgaand aan het raadsbesluit wordt een persbericht via alle gemeentelijke kanalen gedeeld, met hierin in grote lijnen de plannen en de planning van besluitvorming in de raad. Na het raadsbesluit wordt

opnieuw een persbericht via alle gemeentelijke kanalen gedeeld, inclusief de digitale nieuwsbrief Poort van Hoorn. Na het raadsbesluit worden belanghebbenden (klankbordgroep, ondernemers en omwonenden) via een of meer (digitale) informatiebijeenkomst(en) geïnformeerd over het raadsbesluit en het vervolproces richting realisatie.

9. Realisatie

Na het raadsbesluit zal het college zo spoedig mogelijk de Samenwerkingsovereenkomst verder uitwerken en ondertekenen. Randvoorwaarde voor het kunnen uitvoeren van de Samenwerkingsovereenkomst is het onder passende condities en voorwaarden kunnen verwerven van eigendom van derden. Hiervoor zal in de Samenwerkingsovereenkomst een voorbehoud worden opgenomen.

Het college zal verder zo spoedig mogelijk opdracht geven tot het opstellen van een bestemmingsplan (dan wel omgevingsplan) voor stationsgebied noord en zuid, met als basis het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig plan. Dat geldt ook voor een bestemmingsplan of omgevingsplan voor de locatie Pelmolenpad/Prisma. De (voor)ontwerp- en definitieve bestemmingsplannen zullen zoals gebruikelijk ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Hoorn, 11 november 2020

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,



de burgemeester

