Vraag naar aanleiding van het bestemmingsplan Stationsgebied en Pelmolenpad (agenda commissie 28 september 2021):

- Waarom maakt u met de voorliggende bestemmingsplannen integraal ondergrondsparkeren onmogelijk? Dat kan de creativiteit van toekomstige ontwikkelaars belemmeren en kan bovendien de business-case al bij voorbaat negatief beïnvloeden;

Ter ondersteuning van bovenstaande vraag sturen we bijgaand document mee over de mogelijkheden van ondergronds parkeren.

Hoorn, 23 september 2021

Inleiding / aanleiding

Deel uit voorwoord wethouder Samir Bashara in het Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn:

Voorop staat dat we in de Poort van Hoorn een aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu willen maken. Een plek waar je graag wilt zijn, waar op alle momenten van de dag reuring is. Kwaliteit is daarin het sleutelwoord; van de bebouwing, maar ook van de inrichting van de openbare ruimte. Dat vind je ook heel sterk terug in dit stedenbouwkundig plan. Daarnaast moet je als bezoeker meteen het gevoel krijgen dat je hier in Hoorn bent. De Poort van Hoorn is daarmee het visitekaartje van de stad, dat je uitnodigt om de stad verder te ontdekken.

Als PvdA zeggen we: ''wie wil dat niet?" , dus we onderschrijven de uitgesproken ambities in het stedenbouwkundig plan. We vinden dat niet altijd terug in de uitwerking. Daarom dit alternatieve plan. Ons inziens worden er kansen gemist, die brengen we hier graag naar voren. Het nu voorliggende bestemmingsplan mag geen hindernis vormen voor het benutten van de kansen.

Voor het plan van de gemeente verwijzen we naar het stedenbouwkundig plan: https://www.poortvanhoorn.nl/ we concentreren ons in deze notitie op de mogelijke verbeteringen. De meest in het oog lopende verbetering is: van bovengronds parkeren naar ondergrond parkeren. De gemeente heeft op diverse vragen vanuit de raad aangegeven dat ondergronds niet haalbaar is, wij denken daar anders over en laten in deze notitie het resultaat van onze analyses zien. Daarbij gebruiken we ook informatie uit "Integraal Parkeerkader Hoorn. Deel 2: Adviesnota Poort van Hoorn en binnenstad".

De kans tot het herinrichten van de Poort van Hoorn krijg je maar één keer. Dat moet dus direct goed. Uiteraard willen we ook een snelle besluitvorming, zeker vanwege de woningnood. Maar het college heeft ons inziens zelf kostbare tijd verspeelt door haar werkwijze. Dat kan als een boemerang terug komen als het plan niet voldoende doordacht is en enkele te grote tekortkomingen heeft. Omdat het plan bedoeld is voor de komende generaties (dus eeuwen) willen we, vanwege min of meer toevallige bestuurstermijnen, geen kansen missen.

Wat wij als PvdA graag willen

Wij hebben als PvdA ook voor het stedenbouwkundig plan gestemd. We kunnen ons zeker vinden in de uitgesproken ambities. We denken echter dat er meer mogelijk is. Als PvdA hebben we de volgende aanvullende ambities voor de Poort van Hoorn.

1. *Parkeren ondergronds vanwege ruimtebeslag en beleving;*
2. *Bouwen boven busstation en bus-garage (remise) ernaast of eronder*;
3. *Ruimte scheppen voor meer sociale woningbouw*;
4. *Brede participatie, net zoals bij het destijds opgestelde "integrale visie voor de binnenstad, mei 2016";*
5. *Een unieke overkoepelende identiteit voor de Poort van Hoorn (moet duidelijk een Hoornse poort zijn en niet een kopie van een willekeurig ander station);*
6. *Consistentie in planvorming.*

In de bijlage lichten we toe hoe we financiële ruimte scheppen voor bovenstaande ambities. Hier geven we onze beweegredenen en de resultaten.

Intermezzo: beschouwing van de mogelijkheden tot ondergrondsparkeren in de voorliggende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Stationslocatie

In de bestemmingsplan kaart Stationslocatie (bijlage 1.5) zijn o.a. de bestemmingen B-OV-Bedrijf Openbaar vervoer, GD-Gemengd, V-Verkeer en V -PG Verkeer Parkeergarage opgenomen. Alle laten parkeren toe, maar omdat een (ondergrondse) parkeergarage een gebouw is past dat niet in de functie V (en niet in G-groen). De bestemming W-WG wonen, V-Verkeer en G-Groen laat ondergronds parkeren niet toe. Dat is een hindernis om grote aaneengesloten ondergrondse parkeergarages te maken. *(indicatie oppervlakken in bijlage 1.2.3)*

Bij bouwregel 8.2.1 staat dat de bouwdiepte van een ondergrondse parkeergarage niet meer dan 10 m mag bedragen. Het is bijzonder dat die regel niet bij gebouwen is opgenomen,



Bij artikel 6 groen en 7 verkeer

7.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Bestemmingsplan Pelmolen pad

In de bestemmingsplan kaart Pelmolenpad (bijlage 1.5) zijn de bestemmingen GD-Gemengd, GD-WPG Gemengd – Wonen en Parkeergarage en V-Verkeer opgenomen. Alle laten parkeren toe. De bestemming W WG Wonen, G-Groen en V-Verkeer laat ondergronds parkeren niet toe. Dat is een hindernis om grote aaneengesloten ondergrondse parkeergarages te maken. *(indicatie oppervlakken in bijlage 1.2.3)*



Artikel 6 Groen en artikel 7 Verkeer.

6.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 10 Wonen - Woongebouw

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - Woongebouw' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. woongebouwen, al dan niet in combinatie met (inpandige) bergingen c.q. garageboxen,

Alternatief plan “POORT VAN HOORN”

Parkeren ondergronds

Parkeren ondergronds schept extra ruimte bovengronds. Het levert een aantrekkelijker gebied op en levert in combinatie met extra woningbouw een betere business-case op. Ook zal het ondergronds parkeren het gebied een hogere kwaliteit geven, wat zich weer vertaald in een betere business-case.

Op basis van onze berekeningen verandert de negatieve business-case van Stationsgebied Noord naar een positieve business-case (van -100% naar +15% of + 111%). En de business-case van Pelmolenpad ook in positieve zin (van 100% naar 108%).

Bouwen boven busstation en bus-garage onder busstation

In het huidige plan “Poort van Hoorn” is een glazen overkapping boven het busstation getekend. Dat lijkt mooi, maar heeft ons inziens onvoldoende meerwaarde. Het neemt kostbare ruimte in, op lange termijn vergt het veel inspanning om het mooi te houden en op andere manieren is ook een beschut busstation te maken. Een goede mogelijkheid is een busstation onder bebouwing. Daar zijn goede voorbeelden van. Bovendien schept het extra ruimte voor de gewenste extra ruimte voor sociale woningbouw of woningen voor personeel van Dijklander Ziekenhuis.

In het plan “Poort van Hoorn” is nog geen bus-garage ingepland. Aangegeven wordt dat nog naar een geschikte plaats wordt gezocht. Wat is er logischer dan het ook ondergronds brengen van de bus-garage? Op termijn bespaart dat veel. Er hoeft geen alternatieve locatie te worden gezocht, het huidige busstation valt vrij en er zijn geen onnodige verkeersbewegingen nodig van bussen van busstation naar bus-garage (hetgeen structureel geld kost).

Ruimte scheppen voor meer sociale woningbouw

In de afgelopen jaren is het aandeel van sociale woningbouw in het plan eerder afgenomen dan toegenomen. Dat is vreemd. Als argument werd het sluitend maken van de business-case genoemd. Hier geven we aan dat sociale woningbouw door de geschepte ruimte door ondergronds parkeren wel degelijk mogelijk is. Door het parkeren ondergronds uit te voeren kan in totaal 40.000 m2 extra woningbouw oppervlak ontstaan. Dat zijn 400 woningen of 800 kleine appartementen!

In onze uitgangspunten zijn we uitgegaan van 40 % sociaal, 40% midden en 20 % top. Hetgeen volgens ons meer passend is bij de huidige vraag. U gaat (conform huidige beleid) uit van 30%, 30% en 40%. Daarbij is het nog de vraag of de 30% sociaal wel is ingevuld conform de gedachte achter die 30%.

Participatie

We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de participatie vooral reactief is opgezet voor directe betrokkenen (vooral instituties) en de directe omwonenden. Het wordt echter een plan voor heel Hoorn. We missen die brede mogelijkheid tot participatie en vragen ons af de participatie wel is uitgevoerd conform de ideeën die achter de nieuwe omgevingswet zitten. Zijn bewoners, net zoals bij het plan “*integrale visie voor de binnenstad, mei 2016”,* daartoe voldoende in de gelegenheid gesteld? Is gehandeld volgens de nieuwe principes van de omgevingsvisie (inspraak vooraf)?

Overkoepelende unieke identiteit

Het verbaast ons dat het beeldkwaliteitsplan nog steeds niet bij de stukken zit. Een van de hoofdambities was het realiseren van een gebied met een aantrekkelijk uitstraling. Hoe mooi een stedenbouwkundig plan ook is, het is daarvoor geen garantie. Ook is een bestemmingsplan geen garantie voor een gebied met een aantrekkelijke uitstraling.

We zien graag een stedelijke ontwikkeling van het Stationsgebied / Pelmolenpad met een overkoepelende unieke identiteit. Het moet direct duidelijk zijn dat als je uit de trein stapt, dat je in Hoorn bent en niet in een of andere stationslocatie. Aansluiten bij de al aanwezige stadskwaliteiten lijkt logisch, zoals bijvoorbeeld de Gouden Eeuw elementen, de oude stadsgracht of de unieke ligging aan de oude Zuiderzee. Ook een nieuwe unieke bij de tijdsgeest passende identiteit is prima, bijvoorbeeld groene gevels en daken. Het beeldkwaliteitsplan “Poort van Hoorn” ontbreekt nog, dus kennelijk is er nog wat mogelijk. We gaan ervanuit dat de al gemaakte plannen en afspraken daar geen onomkeerbare negatieve effecten op hebben. We zijn daar echter niet gerust op.

Consistentie in planvorming

De planvorming voor de Poort van Hoorn loopt al lang. In “ *brief aan raad zaaknummer 1413606, Stand van zaken ontwikkeling Pelmolenpad en Prisma locatie, ”* staat :

> In de binnenstadsvisie, die in juni 2016 door de raad is vastgesteld, wordt over deze locatie het volgende gezegd: ‘*Voor de Prismalocatie en het Pelmolenpad zijn er kansen voor een woonmilieu met intensieve laagbouw, eventueel in combinatie met appartementen. Intensieve laagbouw wil zeggen: grondgebonden woningen in hoge dichtheden, vaak met kleine tuin of dakterras. Auto’s worden bij voorkeur uit het zicht geparkeerd, bijvoorbeeld in een (half-)verdiepte parkeergarage. In de binnenstad van Hoorn hebben we daarvan al een mooi voorbeeld: het Jeudje. De nabijheid van de binnenstad, het station en het toekomstige stadsstrand maakt deze locatie zeer aantrekkelijk voor jonge huishoudens, met of zonder kinderen, die willen profiteren van de levendigheid van de binnenstad en die voor hun werk of voor andere activiteiten gemakkelijk met de trein of auto naar de Randstad kunnen reizen.*’

Hier wordt heel duidelijk aangegeven dat auto’s bij voorkeur in (half-) verdiepte parkeergarages worden geparkeerd. Dat is anders dan in een parkeergarage bovengronds. We hebben laten zien dat ondergronds gunstig is, het is ons dus onduidelijk waarom nu toch voor bovengronds wordt gekozen.

In de meest recente grote bouw ontwikkelingen in of nabij de binnenstad (Jeudje, Karperkuil, Visserseiland, Horizoncollege (fietsen), Toren van Hoorn, nieuwbouw Westerdijk) wordt uitgegaan van ondergronds parkeren. Het is dan ook vreemd om in een ambitieus plan 4 grote bovengrondse parkeergarages te zien. Dat voelt als teruggaan in de tijd.

Resumerend: waarom is dit beter?

1. Het stedenbouwkundig plan wordt er beter door. De vier bovengrondse parkeergarages zijn bepaald niet fraai. Ondergronds parkeren lost dat op;
2. Dat maakt ook een beter ruimtegebruik mogelijk en bovendien kunnen de noodzakelijke bergingen bij wonen ook ondergronds gebracht worden. Dat geeft extra woonruimte;
3. Het is financieel voordeliger als de ruimte voor geplande bovengrondse parkeergarage door woningbouw wordt vervangen en dus als evident voordeel heeft: extra woningen!
4. Voor de bewoners en de bezoekers is het veel plezieriger en veiliger. De wandelroute van een parkeergarage naar je erboven liggende woning is stukken aantrekkelijker dan een wandeling van een hoge bovengrondse parkeergarage naar je woning, zeker ’s nachts. Dat heeft ook een positief effect op de m2 prijs van de woningen.

BIJLAGE

PvdA plan alternatief voor de Poort van Hoorn

Inleiding

In deze bijlage onderbouwen we de eerste drie genoemde punten. We geven aan hoe we ruimte scheppen voor extra kwaliteit en voor extra woningbouw door ondergronds parkeren. We hebben ons gebaseerd op het stedenbouwkundig plan 2020 en adviesnota parkeerkaders uit 2019. Omdat de A4 begroting van “de Poort van Hoorn” geheim is en deze vrij summier is hebben we voor de kostenraming ook gebruik gemaakt van Bouwcompas.

Wat wij als PvdA graag willen

Wij hebben als PvdA ook voor het stedenbouwkundig plan gestemd. We kunnen ons zeker vinden in de uitgesproken ambities. We denken echter dat er meer mogelijk is. Als PvdA hebben we de volgende (deels overlappende) ambities voor de Poort van Hoorn.

1. Een fraai plan voor de komende generaties;
2. Met voldoende aantrekkende functies:
    - Infraknooppunt trekt uiteraard uit zichzelf al veel bewoners;
    - Cultureel centrum;
    - “studentenstad atmosfeer” door studenten flats bij station;
    - Start-up plaats voor startende ondernemers en creatieve beroepen (max 3 jaar, dan verhuizen);
    - …….
3. Een realistisch en betaalbaar plan;
4. Gezien woningnood, een plan met een zo groot mogelijke woningdichtheid, en daarbij toch een aangenaam leef- en verblijfsklimaat;
5. Levendige functies op maaiveldniveau (dus geen dooie plinten);
6. Respect voor de historische context (oude stadsgrachten structuur, poorten);
7. *Parkeren ondergronds vanwege ruimtebeslag en beleving;*
8. Een prettig busstation. Beschermd tegen weersinvloeden;
9. *De bus-garage vlakbij het busstation*;
10. Een goede langzaam verkeer verbinding van Station-Noord locatie met binnenstad;
11. Zeer goede bereikbaarheid binnenstad voor langzaam verkeer maar ook voldoende goed voor auto en vrachtverkeer;
12. Binnenstad wel autoluw;
13. Een goede verbinding met het stadsstrand (voor langzaam verkeer en autoverkeer);
14. *Een unieke overkoepelende identiteit voor de Poort van Hoorn (moet duidelijk een Hoornse poort zijn en niet zoals er al vele in andere steden zijn)*

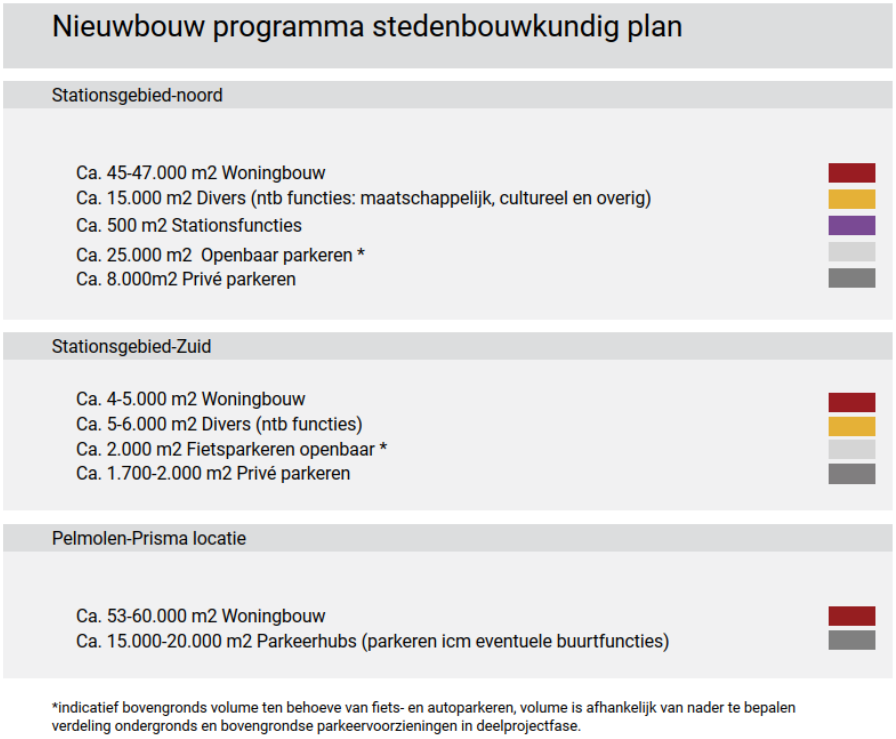
De punten 7,9 en 14 zijn aanvullend op het stedenbouwkundig plan.

Verder zien we de volgende aanvullende kansen:

1. Doortrekken Carbasius tracé naar stadsstrand (in meest recente versie van het plan van de gemeente al overgenomen);
    a. Speelt Hoge Vest vrij, biedt aanvullende kansen voor herwaardering oude Westerpoort;
    b. Maakt herstel muurhuizen op Vale Hen langs stadsgracht mogelijk;
    c. Het Carbasius tracé bij het spoor als tunnel uitvoeren willen we graag mits het betaalbaar en nodig is. Dat wil zeggen dat er voldoende subsidie bijdragen zijn en dat de parkeerfaciliteiten ten noorden van het station het tracé onvoldoende . ontlasten.
2. Meenemen ontwikkeling Vale Hen (vanwege de grote ruimtelijke afhankelijkheid van de Poort van Hoorn plannen en de kansen die het met zich meebrengt. Zie plan architect Sjoerd Soeters, rond 2000);
3. Plaats voor cultureel centrum;
4. Parkeren bij stadsstrand / schouwburg eerst ter overbrugging parkeerverlies tijdens bouw, later ter compensatie wegvallen parkeren Vale Hen;
5. Verbinding vanuit parkeergarage ondergronds naar binnenstad (dat wordt erg logisch als de parkeergarage al ondergronds ligt). Deel van Traverse kan behouden blijven t.b.v. beleving maar niet primair tbv langzaam verkeer bewegingen

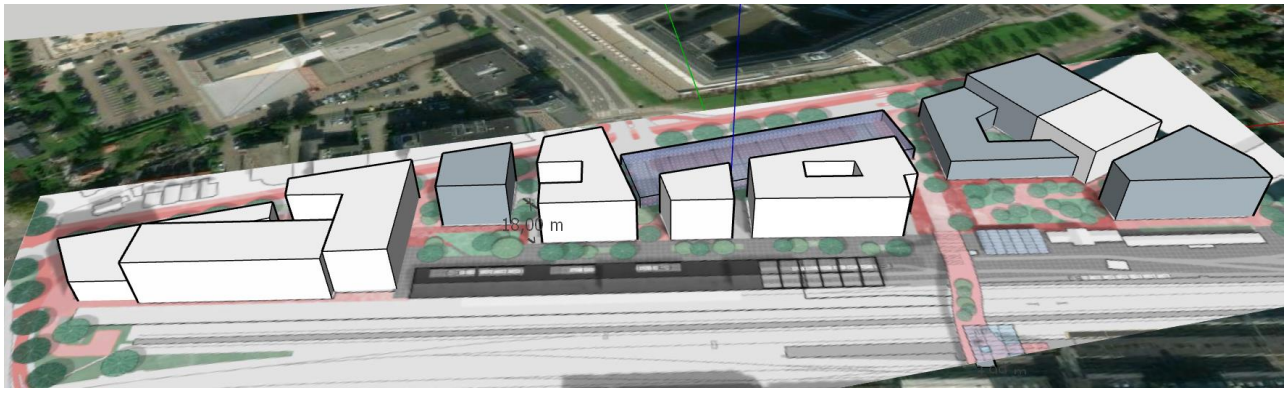
Opgave

De gemeenteraad heeft destijds de volgende opgaves meegegeven (bron Stedenbouwkundigplan 4 nov 2020)



Principe berekening

Op de volgende bladzijde is een principe berekening van het parkeren ondergronds weergegeven. Dat dient ter illustratie. In het hoofdstuk “Hoe gaan we dat doen” is het uitgewerkt voor de deelgebieden Stationsgebied Noord en Pelmolenpad. Daar zijn de resultaten procentueel weergegeven. Het weergeven in werkelijke bedragen is vanwege geheimhouding die het college heeft gevraagd en door de raad is bevestigd niet mogelijk.



Volume weergave bij 6 bouwlagen (alleen ter illustratie, in bestemmingsplan staat het anders)

Parkeren bovengronds				**Parkeren ondergronds**		
oppervlak parkeergarage	3700	m2		totaal oppervlak (opgave)	33300	m2
aantal lagen	9			parkeren ondergronds (half)	28000	m2
totaal oppervlak (opgave auto en fiets)	33300	m2		parkeren ondergronds	5300	
m2 per parkeerplaats	25	m2		m2 per parkeerplaats	25	m2
aantal parkeervakken	1332			aantal parkeervakken	1332	
kosten per m2	€ 1.000	per m2		kosten per m2 half ‘)	€ 1.400	per m2
				kosten per m2 ondergronds ‘)	€ 1.600	per m2
kosten parkeren bovengronds	€ 33.300.000			kosten parkeren ondergronds	€ 47.680.000	
				Verschil	€ 14.380.000	meerkosten
Bouwen i.p.v. parkeren						
oppervlak bebouwbaar	3700	m2				
aantal lagen	6					
totaal oppervlak (opgave)	22200	m2				
bouwkosten per m2	€ 2.500	per m2				
bouwkosten totaal	€ 55.500.000					
verkoop per m2	€ 3.500	per m2				
verkoop totaal	€ 77.700.000					
totale baten	€ 22.200.000			Verschil meerkosten – totale baten	€ 7.820.000	meeropbrengsten

‘) Hier zijn relatief hoge kosten aangehouden voor ondergrondsparkeren. De kosten van ondergrondsparkeren zijn dus lager en daarmee wordt ondergrondsparkeren gunstiger dan hier is aangegeven.

Toelichting

De parkeeropgave voor Stationsgebied Noord is 33.000 m2. Het gereserveerde oppervlak is in de plannen 3700 m2. Parkeren bovengronds kost ca. € 1.000,- per m2 (€ 25.000,- per parkeervak). De totaalkosten bedragen dan € 33,3 miljoen.

Het oppervlak van Stationsgebied Noord is 27.000 m2 groot. De parkeeropgave is groter dan het gebied. Een groot deel kan half-ondergrond of onder verhoogd maaiveld. Dat kost ca. € 1.400 per m2 (€ 35.000,- per parkeervak). Een deel moet geheel ondergronds. Dat kost € 1.600 per m2 (€ 40.000,- per parkeervak). De totaalkosten zijn dan € 47,68 miljoen, dus € 14,38 miljoen duurder dan bovengronds. Hierbij wordt opgemerkt dat hier van relatief hoge m2 prijzen is uitgegaan. Bij lagere eenheidsprijzen wordt het voordeel nog groter.

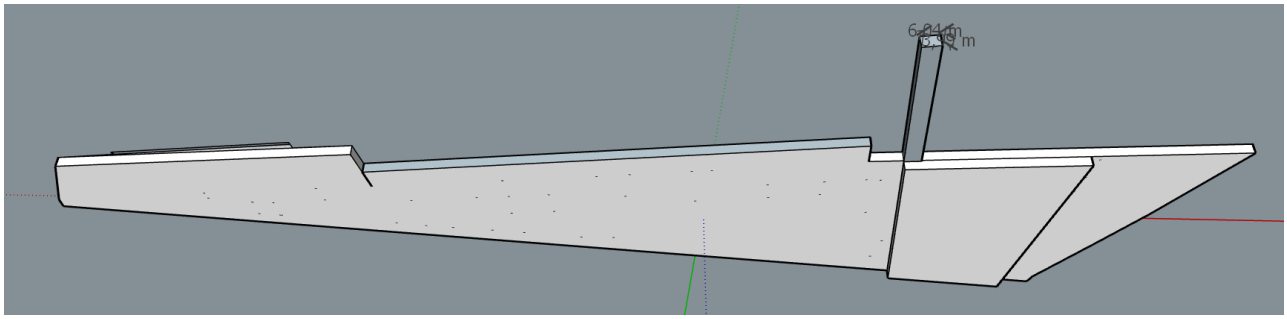
Als ondergronds geparkeerd wordt, kan bovengronds worden gebouwd op de plaats van de parkeergarages. Dat oppervlak is 3.700 m2. Bouwen in 6 lagen levert ca. €22,2 miljoen baten op.

Het verschil tussen meerkosten en baten is minus € 14,4 miljoen plus € 22,2 miljoen is € 7,8 miljoen

De eenheidsprijzen van de parkeren zijn ontleend aan adviesnotitie parkeerkader 2019, bouwkosten zijn ontleend aan Bouwcompas en de baten zijn ontleend aan gangbare verkoopprijzen van woningen in centrum Hoorn. De gehanteerde eenheidsprijzen van de gemeente zijn bij ons niet bekend. Uiteraard leveren andere eenheidsprijzen andere uitkomsten op.

Met deze voorbeeld berekening willen we aantonen dat ondergrond niet duurder hoeft te zijn, het kan zelfs voordeliger zijn.

') In de adviesnota parkeerkaders Hoorn, sept. 2019 wordt voor ondergronds uitgegaan van € 35.000,-. Hier is voor ondergronds van € 40.000,- uitgegaan. Dat is een ongunstige aanname voor het berekenen van het voordeel van ondergronds parkeren.



Parkeerlaag onder maaiveld

PvdA

Hoe gaan we dat doen?

De opgave hebben we als uitgangspunt gehanteerd. Het verschil is de wijze van parkeren.

In het gemeentelijke plan wordt het parkeren grotendeels bovengronds opgelost in grote parkeergarages. Dat vinden we zonde vanwege het gebruik van het schaarse beschikbare oppervlak en we vinden het geen verrijking van het stationsgebied waarvan immers één van de hoofddoelstellingen is: " *aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu* " . Voor bezoekers en gebruikers is ondergronds parkeren aantrekkelijker. Bovendien heeft het een gunstig effect op de m2 prijs van wonen.

Stationsgebied Noord

		K&B	Alternatief 1		Alternatief 2		Alternatief 3	
			percentage half	88,7%	percentage half	100,0%	percentage half	88,7%
			percentage ondergrond	30%	percentage ondergrond	18%	percentage ondergrond	29%
					bouwen boven busstation		remise ondergronds	
opgave voor gebied (bron sted. plan)								
woningbouw	m2	44400	67500		87500		87500	
parkeren	m2	33000	33000		33000		33000	
divers	m2	15000	15000		15000		15000	
busstation	m2	3170	3170		3170		3170	
sociaaal		0,4	0,4		0,4		0,4	
midden		0,4	0,4		0,4		0,4	
top		0,2	0,2		0,2		0,2	
woningbouwlagen		6,34	6,31		6,34		6,34	
parkeerlagen		8,93	ondergronds		ondergronds		ondergronds	
		-100%	-89%		111%		15%	

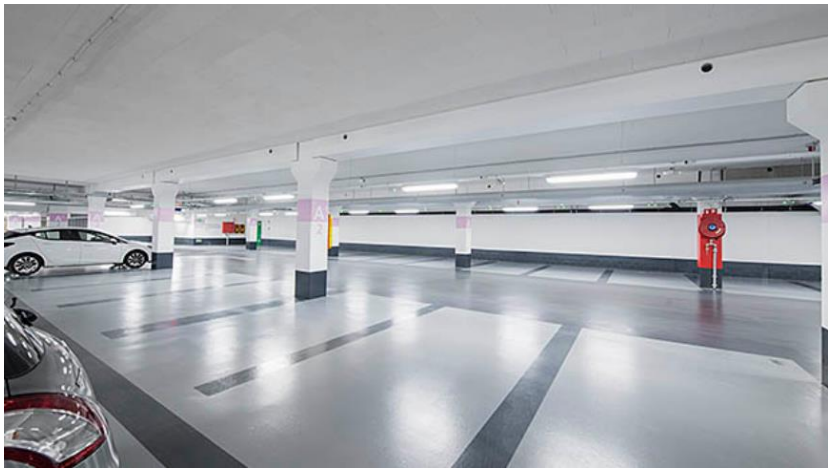
') Parkeren is hier op de opgave van 33.000 m2 gefixeerd. Dat kan als voor de extra woningen van een 'nul' norm wordt uitgegaan, anders zal extra parkeervolume ondergronds moeten worden gezocht. Daar is financieel en ruimtelijk (grotere 2e ondergrondse laag) gezien ruimte voor.

Toelichting

De vergelijkingen zijn relatief. Het resultaat zijn de percentages. Het plan van K&B is op 100% gesteld (in dit geval negatief dus -100%). De alternatieven zijn t.o.v. van deze -100% gegeven. Als plan K&B - € 5 miljoen is, dan zijn de alternatieven respectievelijk - € 4,45 miljoen, + € 5,55 miljoen, + € 0,75 miljoen. In de berekeningen zijn de subsidiebedragen meegenomen.

K&B: de kengetallen zijn ontleend aan het stedenbouwkundig plan. De achterliggende ramingen zijn gemaakt met kostenkengetallen vanuit adviesnota parkeerkaders en Bouwcompas. Vanuit de (geheime) begroting zijn enkele kengetallen overgenomen om op een vergelijkbaar resultaat te komen m.b.t. de baten. Het aantal bouwlagen en parkeerlagen is een resultante van de berekeningen. Dat dient als referentie kader voor de alternatieven.

Alternatief 1: Het gebied is 2,8 ha groot. De parkeeropgave is 3,3 ha. Dat past dus niet in één laag, bovendien is parkeren onder het busstation in dit alternatief niet meegenomen. Dat betekent dat in een deel van het gebied (30 %) een dubbele parkeerlaag ondergronds moet krijgen om het beoogde resultaat te halen. Door het ondergronds parkeren ontstaat er bovengronds extra ruimte op de plaatsen van de twee bovengrondse parkeergarages. Die ruimte biedt 23.100 m2 extra ruimte voor wonen (ca. 200 – 300 woningen).



Alternatief 2: In dit alternatief wordt het busstation onder een gebouw geplaatst. Bovendien wordt in dit alternatief ook onder het busstation ondergronds geparkeerd. Er ontstaat in dit alternatief dus extra bouwruimte op de twee vervallen parkeergarages en boven het busstation. Dit levert in totaal 43.100 m2 extra ruimte voor wonen op (ca. 400 – 550 woningen). Er is in dit alternatief 18% dubbele parkeerlaag nodig.

Busstation Breda



Alternatief 3: In dit alternatief wordt een bus-garage (remise) onder het busstation gemaakt. Deze heeft een vergelijkbaar oppervlak (3150 m2) als de huidige remise (garage en parkeerdeel). Dit gaat ten koste van de bovenste laag ondergronds parkeren. Dat wordt gecompenseerd in de 2e laag ondergronds parkeren (29% oppervlak). De vermeden kosten van het bouwen van een bus-garage elders zijn niet in dit alternatief opgenomen. Ook de vermeden kosten van heen en weer rijden van busstation naar remise zijn niet meegenomen. De baten liggen dus hoger.



Beschouwing

Alle ondergrondse alternatieven leveren een batig saldo op t.o.v. het K&B ontwerp. Onze voorkeur gaat uit naar alternatief 3 omdat we denken dat een bus-garage bij een busstation moet (is bij navraag onderschreven door experts). Het batig saldo hoeft niet perse in extra bouwvolume voor wonen te worden gestopt, alhoewel dat wel onze voorkeur heeft. Hieronder een aantal aandachtspunten (sommige kunnen gebruik maken van het batig saldo):

- het verlagen van enkele bouwblokken. Hier is uitgegaan van gemiddeld ca. 6,3 bouwlagen;
- het terugbrengen van een deel van de stadsgracht;
- de functie divers is in alle alternatieven gelijke gehouden aan plan K&B (6% oppervlak). Deze functie kan extra middelen krijgen;
- bijdrage voor Carbasius tracé (we denken overigens dat de oorzaak van nut en noodzaak van Carbasius tracé meer voortkomt uit de beoogde intensivering van het treinverkeer dan uit het intensiever worden van het wegverkeer. Dat laatste kan door het parkeren aan de noordzijde juist afnemen);
- brede voetgangerstunnel i.p.v. traverse (levert een extra voordeel op: kosten tunnel ca. € 6 à 8 miljoen, dat is fors minder dan Traverse);
- aanpassen parkeernorm kan m.b.t. kosten en baten positief uitvallen;
- bijdrage voor verschaffen overkoepelende identiteit aan Poort van Hoorn.

Pelmolenpad

		K&B	parkeren onder gebouwen	parkeren onder gebouwen bebouwen parkeergarage
opgave voor gebied		max		
woningbouw	m2	60000	60000	80000
parkeren	m2	20000	20000	20000
sociaaal		0,4	0,4	0,4
midden		0,4	0,4	0,4
top		0,2	0,2	0,2
woningbouwlagen		4,4	3,3	4,4
parkeerlagen		4,0	ondergronds	ondergronds
baten		100%	25%	108%

Toelichting

K&B: de kengetallen zijn ontleend aan het stedenbouwkundig plan. De achterliggende ramingen zijn gemaakt met kostenkengetallen vanuit adviesnota parkeerkaders en Bouwcompas. Vanuit de (geheime) begroting zijn enkele kengetallen overgenomen om op een vergelijkbaar resultaat te komen m.b.t. de baten. Het aantal bouwlagen en parkeerlagen is een resultante van de berekeningen. Dat dient als referentie kader voor de alternatieven.

Alternatief 1: Het beschouwde gebied is 5,4 ha groot. De parkeeropgave is 2 ha. Dat past nagenoeg onder de geplande gebouwen (gebouwen plus voormalige parkeergarage). Dat betekent dat één parkeerlaag onder de gebouwen voldoende is. Dat kan half ondergronds. Als de bouwopgave gelijk blijft, is bouwen boven de voormalige parkeergarage locaties niet nodig. Dat is echter qua ruimtegebruik en exploitatie niet logisch.



Parkeergarage Jeudje

Alternatief 2: Gelijk aan alternatief maar nu wordt er wel gebouwd op de locaties van de voormalige parkeergarages. Dat geeft een positief resultaat t.o.v. plan K&B.

Beschouwing

In een brief aan de raad is destijds het Jeudje als voorbeeld genoemd voor ondergrondsparkeren. Het is onduidelijk waarom dat idee verlaten is. Temeer omdat het idee ons inziens een batig saldo heeft.

Bron: brief aan raad zaaknummer 1413606, Stand van zaken ontwikkeling Pelmolenpad en Prisma locatie

> In de binnenstadsvisie, die in juni 2016 door de raad is vastgesteld, wordt over deze locatie het volgende gezegd: '*Voor de Prismalocatie en het Pelmolenpad zijn er kansen voor een woonmilieu met intensieve laagbouw, eventueel in combinatie met appartementen. Intensieve laagbouw wil zeggen: grondgebonden woningen in hoge dichtheden, vaak met kleine tuin of dakterras. Auto's worden bij voorkeur uit het zicht geparkeerd, bijvoorbeeld in een (half-)verdiepte parkeergarage. In de binnenstad van Hoorn hebben we daarvan al een mooi voorbeeld: het Jeudje. De nabijheid van de binnenstad, het station en het toekomstige stadsstrand maakt deze locatie zeer aantrekkelijk voor jonge huishoudens, met of zonder kinderen, die willen profiteren van de levendigheid van de binnenstad en die voor hun werk of voor andere activiteiten gemakkelijk met de trein of auto naar de Randstad kunnen reizen.*'

Alternatief 2 levert een batig saldo op t.o.v. het K&B ontwerp. Het batig saldo kan gebruikt worden om het plan te verbeteren:

- bijdrage voor Carbasius tracé: een groter deel kan eventueel ondergronds komen, zodat de bebouwing eromheen er geen last van heeft (lengte 175 m breedte, 6 m , oppervlak ca. 1000 m. Prijs € 6000,- / m2 dus totaal € 6 miljoen meer). Dit kan deels terugverdiend worden door de hogere m2 opbrengstprijs voor wonen;
- bijdrage voor verschaffen overkoepelende identiteit aan Poort van Hoorn;
- handhaven van meer groen in het gebied.

Disclaimer

We vinden de informatie voorziening van de gemeente, ook naar raadsleden, niet altijd voldoende. Bovendien zijn stukken soms geheim, zodat je er weinig mee kunt. We krijgen wel inzicht in het resultaat, maar lang niet altijd inzicht in de beweegredenen. Voor ons is hetgeen gepresenteerd

wordt vaak moeilijk verifieerbaar. Dat zal niet altijd bewust zijn, maar het effect is hetzelfde: je moet het maar geloven en toetsing door achterban is vanwege geheimhouding nagenoeg onmogelijk.

Ook in dit stuk kunnen we, vanwege de opgelegde geheimhouding van de gemeente over de ramingen, niet transparant zijn over de berekeningswijze van de onderliggende ramingen. Daarom zijn deze niet bijgevoegd.