GEMEENTE HOORN

Aan de leden van de raad

Gemeente Hoorn
Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl
Contactpersoon

Zaaknummer: 1888562

Hoorn, 4 februari 2022

Onderwerp: Raadsbrief Poort van Hoorn n.a.v. commissie 25 januari 2022

Beste leden van de raad,

Op dinsdag 25 januari 2022 heeft u in de commissie gesproken over de ontwerp bestemmingsplannen voor de Poort van Hoorn. In deze brief reageren wij, zoals toegezegd, op de aangekondigde raadsinstrumenten. Ook vindt u de gevraagde toelichting op de (verschillen in de) berekeningen voor het ondergronds parkeren.

Aangekondigde raadsinstrumenten
Hieronder vindt u een overzicht van de concept raadsinstrumenten die met ons zijn gedeeld, met een voorlopige reactie vanuit het college van B en W:

Bestemming 'wonen' toevoegen op bovengrondse parkeerlocaties
Verzoek: Toevoegen van bestemming 'wonen' op locaties waar nu bovengrondse parkeergarages zijn ingetekend, als blijkt dat het mogelijk is om meer parkeerplaatsen ondergronds toe te voegen.

Reactie:
Dit is al het geval voor de parkeergarages, die bedoeld zijn voor het *bewonersparkeren*.

Toevoegen van de bestemming 'wonen' op de plek van het bovengrondse deel van de *publieksgarage* kan zoals gezegd vrij eenvoudig worden mogelijk gemaakt in het volgende stadium, door middel van een simpele procedure. Het vereist wel extra onderzoek (o.m. verkeer, geluid, trillingen, ecologie), met een onderzoekstijd (ca. ruim 3 maanden) en budget. Het is niet mogelijk zonder deze onderzoeken nu deze functie al aan het bestemmingsplan toe te voegen. Dit zou namelijk een vertraging opleveren van meerdere maanden waardoor ook alle andere onderdelen stil komen te liggen. En het is dus ook niet nodig, omdat in de volgende fase gemakkelijk kan worden voorzien in deze wens, indien daartoe aanleiding blijkt.

Die aanleiding zal afhangen van uitkomsten van onderzoek. Wonen op deze specifieke locatie zal alleen aan de orde kunnen zijn, indien het mogelijk blijkt om het aandeel *ondergronds* parkeren fors uit te breiden. Wij gaan, op basis van het onderzoek dat in november aan u is gepresenteerd, een verdere verkenning van de mogelijkheden met marktpartijen organiseren. Zodra blijkt dat op deze plek woningbouw door meer ondergronds parkeren mogelijk wordt, kan dit alsnog en relatief eenvoudig in het bestemmingsplan worden aangepast.

Het college stelt daarom voor deze eventuele functiewijziging te koppelen aan de besluitvorming over het ondergronds parkeren en daarmee nu (op de andere onderdelen) geen tijd te verliezen.

Uitgaan van volledig ondergronds parkeren Stationsgebied-Noord
Verzoek: Bij de uitwerking van het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig plan uitgaan van volledig ondergronds parkeren aan de noordzijde van het station.

Reactie:
In het bestemmingsplan is de mogelijkheid van ondergronds parkeren in dit gebied reeds opgenomen.

Verderop in deze brief vindt u de vervolgstappen, die we gaan zetten in de verkenning van de mogelijkheden. Daarnaast vindt u de uitleg over de verschillen tussen de berekeningen van de adviesbureaus Witteveen+Bos en JHK Architecten en die van stichting De Betrokken Poorter.

Uitsluitend de optie van volledig ondergronds parkeren is binnen de gestelde raadskaders niet uitvoerbaar. Volgens het recent met u gedeelde onderzoek leidt het volledig ondergronds parkeren tot een financieel tekort van tientallen miljoenen. Het is daarom onverantwoord de optie voor (deels) bovengronds parkeren, bij voorbaat uit te sluiten.

Meer sociale huurwoningen in het Pelmolenpad
Verzoek: in plaats van 120 minimaal 200 sociale huurwoningen opnemen in het bestemmingsplan Pelmolenpad.

Reactie:
Met de vaststelling van de Doelgroepenverordening (juli 2019) en de Woonvisie (oktober 2020) stuurt uw raad op een toekomstbestendige, evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad in Hoorn. Het streven naar gebieden met een verdeling met 30% goedkope woningen en 30% middeldure woningen maakt hier onderdeel van uit. Dit is ook leidend geweest bij de samenstelling van het woonprogramma in de Poort van Hoorn, waaronder het Pelmolenpad.

Rond het Stationsgebied en Pelmolenpad zijn daarnaast diverse ontwikkelinitiatieven die verder bijdragen aan de hoeveelheid sociale huurwoningen in dit deel van de stad. Het college is van mening dat het voorliggende woonprogramma, zeker in relatie tot de genoemde ontwikkelingen, toekomstbestendig en evenwichtig is.

Naast dit *programmatische* aspect, speelt ook de *financiële* kant. Het huidige woonprogramma draagt bij aan de sluitende 'businesscase', die door de raad is vastgesteld (december 2020). Om binnen de ruimtelijke kaders van het ontwerpbestemmingsplan circa 80 extra sociale huurwoningen toe te kunnen voegen, zullen hiervoor andere woningen in het huidige programma moeten worden 'ingewisseld'. Financieel gezien komen alleen de goedkope koopwoningen hiervoor in aanmerking. Voor sociale huurwoningen gelden specifieke, lagere grondprijzen. Deze 'uitruil' betekent dat een tekort in de businesscase ontstaat tussen de circa € 800.000 (zonder parkeerplaats) en € 2,5 miljoen (met parkeerplaats). Het bestemmingsplan kan alleen worden vastgesteld als het economisch uitvoerbaar is. Dat zou dus een extra (gemeentelijke) financiële investering vereisen in de businesscase.

Daarbij komt dat er in Hoorn een groot tekort is aan goedkope koopwoningen. Voor de woningzoekenden in deze prijsklasse vormen nieuwbouwprojecten daarom een belangrijke (en soms de enige) kans op een betaalbare woning.

Het is, kortom, programmatisch niet wenselijk om het aantal sociale huurwoningen in het Pelmolenpad te verhogen. Zonder aanvullende investering is de motie bovendien niet uitvoerbaar. We raden de motie daarom af.

Toevoegen Jongerenwoningen in het Stationsgebied
Verzoek: minimaal 50 jongerenwoningen toevoegen in het Stationsgebied.

Reactie:
Bij het raadsbesluit "Uitgangspunten Meer Stad Worden" (juni 2019) heeft de raad per amendement bijzondere aandacht gevraagd voor woningbouw voor jongeren tot 28 jaar rondom de stationsgebieden. In het stationsgebied zullen circa 70 goedkope koopwoningen komen. Daarnaast wordt in het gebied Dampten gewerkt aan een ontwikkeling, specifiek gericht op de doelgroep studenten en 'young professionals' met 100+ appartementen (huur en goedkope koop).

Aan uw verzoek wordt dus reeds voldaan.

Indien meer *sociale huurwoningen* voor jongeren in het Stationsgebied moeten komen, gelden grofweg dezelfde consequenties als hierboven omschreven bij de extra sociale huurwoningen in het Pelmolenpad.

Bouwen boven het busstation

Verzoek: In het bestemmingsplan woningbouw boven het busstation mogelijk maken en de regels t.a.v. bruto vloeroppervlak hierop aan te passen. De nieuwe raad kan vervolgens een goede belangenafweging maken van alle voor- en nadelen van het voorgestelde busstation en een busstation met woningen erboven.

Reactie:
Bouwen boven het busstation is om diverse redenen onwenselijk en niet uitvoerbaar:

- Integraliteit en vertraging planontwikkeling
  Uw raad heeft in december 2020 unaniem het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vastgesteld. In dit plan zijn alle functies in het gebied op een samenhangende wijze ondergebracht. Het voorstel voor woningbouw boven het busstation vereist niet alleen extra onderzoeken naar de impact van de bebouwing, maar betekent een integrale herziening van het stedenbouwkundig plan (en dus uw eerder vastgestelde kader). Dit leidt dus tot een aanzienlijke vertraging van de planontwikkeling.

- Kwaliteit
  Bouwen boven het busstation gaat ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en omliggende bebouwing. Het busstation wordt een benauwde en donkere plek, waar nu een prettig, ruim en luchtig plein binnen het dichtbebouwde stationsgebied is voorzien. Er zijn, aldus alle aan ons verbonden adviseurs met ter zake relevante expertise, geen voorbeelden in ons land te vinden waar een dergelijke invulling kwalitatief goed is uitgepakt.

  Het wordt ons daarnaast stellig ontraden door onder meer Karres en Brands, omdat nieuwbouw op het busstation onvoldoende woonkwaliteit oplevert voor deze woningen zelf. Door extra woningen toe te voegen ontbreken de 'sun-spots' en wordt dit geen aantrekkelijke woonlocatie, omdat het bouwblok volledig is ingesloten met bebouwing. Een extra blok boven op het busstation heeft ook een nadelige impact op de woonkwaliteit van de reeds geplande nieuwbouw in het stationsgebied;

- Techniek
  Het busstation zelf vereist een minimale hoogte van 10 meter. De complexiteit van een efficiënt ingericht busstation en de benodigde kolommenstructuur van bebouwing zitten elkaar in de weg. Dat betekent dat er minder bussen zullen passen in hetzelfde busstation, wanneer deze overbouwd moet worden. Bij een keuze voor minder kolommen is een grote en zeer kostbare constructie nodig om de

overspanning mogelijk te maken.

- Proces
  Bebouwing boven het busstation heeft een nadelige impact op de kwaliteit van de openbare ruimte en de sociale veiligheid en beperkt het uitzicht en daglichtintreding van de omgeving, zoals het Dijklander Ziekenhuis. Er is een zorgvuldig participatieproces met belanghebbenden doorlopen. Diverse participanten, waaronder het Dijklander Ziekenhuis, hebben actief standpunten ingebracht. Een dusdanig groot en nieuw element toevoegen doet geen recht aan dat zorgvuldige traject en vraagt om een nieuwe participatieronde.

Samenvattend is het verzoek dus zeer onwenselijk voor de kwaliteit van het gebied en leidt het tot extra kosten en vertraging, waardoor wij significante sommen (miljoenen) aan toegezegde subsidie zouden mislopen. Wij raden dit dan ook af.

Diepte en afstand tot bestaande bebouwing gebouw aan zuidzijde station
Verzoek/amendement: het nieuwe gebouw aan de zuidzijde langs de stationsweg niet over de rooilijn van het huidige gebouw en de minimale afstand tot de bestaande bouw moet 50 meter zijn.

Reactie:
In het nieuwe 'Zuidgebouw' is een programma opgenomen van 5.000 m² voor diverse functies (w.o. hotel, wonen en overige functies) en een fietsenstalling van 1.700 m² voor ca. 1.700 fietsen. Dit programma maakt ook onderdeel uit van de businesscase voor de Poort van Hoorn.

Het gebouw verschuiven is niet/nauwelijks mogelijk vanwege de plek van de nieuwe traverse. Verschuiven kan dus alleen maar betekenen dat de voetafdruk van het gebouw smaller wordt. Dat geldt tevens voor het verkleinen van de diepte van het gebouw (aanpassen rooilijn). Dat maakt het onmogelijk om de fietsenstalling en de voorziene hotelfunctie functioneel goed in te passen. Het vervallen van (een deel van) het fietsparkeren op deze plek vereist een oplossing elders in de omgeving. Dat vraagt een volledige herbeschouwing van dit deel van het stedenbouwkundig plan. Het vervallen van (een deel van) de andere functies betekent een financieel tekort in de businesscase.

De voorgestelde motie is dus niet uitvoerbaar, zonder dat de raad extra geld vrijmaakt en haar kaders voor het programma en fietsparkeren aanpast.

Een motie waarin u het college verzoekt om bij de nadere uitwerking van dit gebouw nadrukkelijk rekening te houden met de wensen en belangen van omwonenden, kunnen wij wel ondersteunen. Binnen de vormgeving bestaat de nodige speelruimte, zonder daarbij concessies te doen aan het benodigde programma en de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit.

Mogelijkheden en beperkingen ondergronds parkeren
Het ondergronds parkeren in de Poort van Hoorn is veel aan bod gekomen.

Wat staat er in de bestemmingsplannen?
De bestemmingsplannen zijn de juridisch-planologische vertaling van het stedenbouwkundig plan dat de gemeenteraad in december 2020 vaststelde. In dat stedenbouwkundig plan zijn verschillende parkeergarages opgenomen (met in Stationsgebied Noord ca. 300 plaatsen ondergronds), om in de vastgestelde aantallen parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers te voorzien.

Bij alle betrokkenen (dus ook het college en de ambtelijke organisatie) bestaat de wens om het door u vastgestelde aantal parkeerplaatsen voor auto's zoveel mogelijk ondergronds op te lossen. Het invullen van schaarse bovengrondse ruimte met andere functies dan autoparkeren heeft ieders voorkeur. Een

belangrijke beperking daarbij is echter het financiële kader: ondergronds parkeren is immers veel duurder dan bovengronds.

In de ontwerpbestemmingsplannen is het in ieder geval planologisch mogelijk gemaakt om vrijwel overal ondergronds parkeergarages te realiseren.

Onderzoek naar meer ondergronds parkeren
Om de mogelijkheden voor meer ondergronds parkeren in het Stationsgebied verder in beeld te brengen, is door externe deskundigen het afgelopen jaar de geohydrologische en -geotechnische situatie ter plaatse onderzocht, zijn referentie-ontwerpen van parkeergarages gemaakt en zijn de kosten voor het realiseren van deze varianten geraamd. Daarbij is expliciet gekeken naar de mogelijkheden om het totale aantal van 1.300 plaatsen (publieks- + bewonersparkeren) half verdiept of geheel ondergronds te realiseren.

Voor dat onderzoek hebben wij gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van het ingenieursbureau Wittenveen + Bos en JHK Architecten. Beide partijen hebben ruime praktijkervaring met het ontwerpen en begeleiden van de bouw van parkeergarages in Nederland.

De resultaten van dit onderzoek zijn op 7 december 2020 met u gedeeld, waarbij ook de deskundige van Witteveen + Bos een toelichting heeft gegeven en vragen heeft beantwoord. Vanwege de financiële ramingen was dit een besloten bijeenkomst.

Een belangrijk resultaat van dat onderzoek is, dat het geheel ondergronds parkeren tientallen miljoenen euro's duurder is dan gedeeltelijk onder- en bovengronds. Zelfs als de vrijkomende ruimte bovengronds wordt ingevuld met extra woningbouw.

Deze conclusie wijkt sterk af van de berekening van de Stichting Betrokken Poorter, zoals die tijdens een bijeenkomst voor raadsleden op vrijdagmiddag 21 januari en bij het inspreekmoment tijdens de commissievergadering is gepresenteerd. In de berekening van de Stichting zijn de kosten van het ondergronds parkeren aanzienlijk lager en zijn de opbrengsten van de extra te realiseren woningen aanzienlijk hoger dan door onze adviseurs berekend. Per saldo ontstaat volgens de Stichting een financieel overschot in plaats van een tekort. Onderstaand verklaren wij het verschil in de berekeningen, zowel bij de kosten als de opbrengsten.

Verschillen in de berekening van de <u>kosten</u> van ondergronds parkeren

- <u>Achterhaald kengetal</u>
  Voor wat betreft de kosten baseert de Stichting zich op de cijfers uit het *indicatieve* onderzoek dat eerder op uw verzoek (Wilde Motie, 12 november 2019) is uitgevoerd. Voor de financiële vergelijking is daarbij destijds een kengetal gehanteerd voor de bouwkosten van een ondergrondse parkeergarage van € 34.000 per plaats.

  Zoals tijdens de informatiebijeenkomst op 7 december jl. is toegelicht, moeten wij op basis van het recente, diepgaander onderzoek naar de concrete mogelijkheden op de betreffende locatie en het huidig prijspeil echter een substantieel (ca. 25%) hoger kengetal hanteren voor de verwachte bouwkosten. N.B. de exacte cijfers en ramingen zijn met u gedeeld tijdens de informatieve bijeenkomst hierover. Deze zijn aanbestedingsgevoelig en daardoor vertrouwelijk.

- <u>Niet gerekend met efficiencyverlies</u>
  Bovendien was het kengetal van € 34.000,- per plaats gebaseerd op het aantal m² van een theoretische, efficiënte parkeergarage, zonder enige obstakels. Echter, bij een volledig ondergrondse parkeergarage ontstaat er efficiencyverlies door benodigde funderingen, dragende

kolommen e.d. voor de bovengrondse bebouwing, waardoor het gemiddeld aantal m² en dus ook de kostprijs per parkeerplaats toeneemt.

- Bouwkosten in plaats van investeringskosten
  Daarnaast betrof het eerdere kengetal de zogenaamde '*bouwkosten*'. Bouwkosten zijn bedragen die aan de aannemer worden betaald voor de realisatie van een bouwwerk. Als opdrachtgever maken we echter ook substantiële kosten voor onder andere voorbereiding, ontwerp en toezicht en een voorziening voor de diverse risico's. Vanuit gemeentelijk perspectief moet daarom worden gerekend met bouwkosten plus opslagen voor deze posten, de zogenaamde *Investeringskosten*.

Verschillen in de berekening van de opbrengsten van wonen

- Verschil GBO en BVO
  Als al het parkeren onder de grond kan worden gerealiseerd, ontstaat op de locaties van de bovengrondse garages een oppervlakte die kan worden ingevuld met woningbouw. De Betrokken Poorter gaat in haar berekeningen uit van een oppervlakte van 17.500 m² met een opbrengst van € 1.500 per m².

  Wij zien een kengetal voor de opbrengst van € 1.500 per m² alleen als realistisch, wanneer dit betrekking heeft op een opbrengst per vierkante meter *gebruiksoppervlak* (gbo) en *inclusief* BTW.

  Bij het vervallen van het bovengronds parkeren blijken uit het onderzoek mogelijkheden voor het inpassen van circa 16.000 m² *bruto vloeroppervlak* (bvo) aan wonen. Dat komt overeen met circa 11.200 m² *gebruiksoppervlak*. Het eerste verschil in de berekening zit dus in de omvang van het gebruiksoppervlak (11.200m² in plaats van 17.500 m²).

- BTW kan niet meegerekend worden
  Een tweede verschil zit in het aandeel van de BTW in de veronderstelde opbrengst. De BTW kan niet worden meegenomen in de dekking en geldt dus niet als bruikbare opbrengst. Dit leidt dus tot een verlaging van de veronderstelde opbrengsten van 21%.

- Woningdifferentiatie niet meegerekend
  In de verwachting van de opbrengsten door DBP ontbreekt verder een differentiatie naar goedkoop-midden-duur. Als ook hier rekening mee wordt gehouden, dan daalt de te behalen opbrengst wederom fors.

- Extra kosten parkeervoorzieningen niet afgetrokken
  Tenslotte leidt extra woonvolume tot een extra parkeervraag, die ondergronds en dus duur moet worden opgelost.

  Op dit moment geldt voor Stationsgebied Noord een parkeernorm van 0,6 per woning, inclusief bezoek. Het verlagen van de parkeernorm naar 0 vereist niet alleen het aanpassen van het eerder vastgesteld uitgangspunt, maar brengt ook reële risico's met zich mee, zoals het veroorzaken van parkeeroverlast in omringende gebieden en verkooprisico's (wonen zonder parkeren).

Bovenstaande factoren betekenen dat de mogelijke opbrengst ca. 70% lager zal liggen dan door de Stichting is becijferd.

Conclusie
De berekening van de *kosten* van het ondergronds parkeren door Stichting de Betrokken Poorter is te volgen, echter gebaseerd op verouderde kengetallen. Het recente onderzoek heeft duidelijk gemaakt, dat deze kengetallen voor de daadwerkelijke kosten ontoereikend zijn.

In de verwachting van Stichting de Betrokken Poorter voor de *opbrengsten* van het wonen op de vrijkomende locatie, lijken een aantal wezenlijke aspecten niet of onvoldoende meegenomen te zijn. De opbrengsten zullen significant lager uitvallen.

Het blijkt op basis van de uitgevoerde onderzoeken in het stationsgebied niet mogelijk om, binnen de huidige financiële kaders, het parkeren volledig ondergronds te realiseren. Dat geldt vooral voor de 1.050 plaatsen voor bezoekers en forensen. Voor de 250 parkeerplaatsen die bestemd zijn voor bewoners zien wij wel kansen om deze te integreren met de bebouwing.

Zoals eerder ook is aangegeven zal nog voor de zomer een marktconsultatie worden georganiseerd, waarbij marktpartijen zoals aannemers en ontwikkelaars worden uitgedaagd tot mogelijke optimalisatie van het plan. Het ondergronds parkeren zal daarbij een belangrijk onderwerp zijn. Mocht uit de consultatie of uit enige andere ontwikkeling blijken, dat er kansen zijn tot meer ondergronds parkeren met daarboven extra woningen, dan kan het bestemmingsplan, zoals eerder toegelicht, eenvoudig gewijzigd worden.

Extern doorrekenen plannen
Verzoek: opnieuw technisch/financieel doorrekenen van de businesscase met meer ondergronds parkeren (met de cijfers van DPB), extra sociale woningbouw en (kleine) woningen zonder parkeren

Reactie:
Het is cruciaal dat de raad vertrouwen heeft in de ontwikkeling van de Poort van Hoorn, de gemaakte keuzes en de advisering hierover. Mocht dat, op basis van voorgaande informatie (gebaseerd op advisering van diverse gerenommeerde adviesbureaus) en de uitkomsten van de komende marktconsultatie onvoldoende het geval zijn, dan is de voorgestelde 'second opinion' het overwegen waard. Ook dat kost tijd en geld. Echter, twijfel in de raad leidt tot grotere schade, zowel in de voortgang van het ontwikkelproces, als in de beeldvorming in de stad.

Zoals gesteld, planologisch is het ondergronds parkeren en bovenliggende woningbouw als optie opgenomen of met een relatief eenvoudige wijzigingsprocedure mogelijk te maken.

Gezien de veelheid aan deskundige derden, die reeds bij de ontwikkeling van de Poort van Hoorn betrokken zijn, achten wij een extra doorrekening inhoudelijk overbodig. Mocht de raad deze motie desondanks steunen, adviseren wij dit te beperken tot het ondergronds parkeren en dit te koppelen aan de besluitvorming over de uiteindelijke uitvoering. Het vormt dan ook sowieso geen beletsel om nu de ontwerp bestemmingsplannen vast te stellen.

Overige specifieke vragen
Tijdens de commissievergadering heeft wethouder Bashara de meeste van de gestelde vragen beantwoord. Graag verwijzen wij u nog eens naar onze brief van 25 november jl. waar op verschillende van de vragen antwoord is gegeven.

Didam-arrest
Fractie Tonnaer heeft gevraagd om de advisering naar aanleiding van het zogenaamde 'Didam arrest'. U ontvangt deze in een separate, vertrouwelijke brief.

De Weel
Bij de woningen tegenover de woningen aan de Weel is in het bestemmingsplan een bouwhoogte van 11 meter aangehouden, in maximaal 3 bouwlagen. Dat is twee meter hoger dan het eerdere uitgangspunt van 9 meter. Om voldoende flexibiliteit te houden in de planvorming is er 2 meter extra ruimte

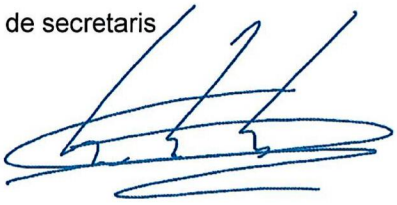
gereserveerd. Deze twee meter extra ruimte is gereserveerd om het half verdiept parkeren mogelijk maken. Daarbij krijgen sommige woningen in de rij een kap. Met 1 meter extra ruimte (10 meter) wordt ook de kapverdieping beter bruikbaar.

Vervolg
Tot zover onze reactie op de verschillende aangekondigde raadsinstrumenten en gestelde vragen. Wij hopen dat deze informatie bijdraagt in een goede afweging en besluitvorming op dinsdag 8 februari. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u deze uiteraard stellen via griffie@hoorn.nl

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris



de burgemeester

