GEMEENTE HOORN

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1888562
Steller: C.A.A.M. Plat
Datum commissie: 18 januari 2022
Datum raadsvergadering: 8 februari 2022

Team: ROWE
Teammanager: Tom Plat
Portefeuillehouder: S. Bashara
E-mail: c.plat@hoorn.nl

Onderwerp
Ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad

Agendering
Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad met bijlagen

De raad besluit

1. in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad;
2. de aanpassingen vanuit het participatieproces in het stedenbouwkundig plan en in het ontwerpbestemmingsplan te verwerken:
   - behoud van groen speelveld/Kometenstraat,;
   - meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw/De Weel en Kometenstraat;
   - aanpassing hoogte rondom bestaande woningen/Pelmolenpad;
   - het verplaatsen van het hoogteaccent van achter de Kometenstraat richting Pelmolenpad);
3. het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad daarna in procedure te brengen.

Samenvatting

Op 8 december 2020 is het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn door de gemeenteraad vastgesteld. De volgende stap is het opstellen en in procedure brengen van ontwerpbestemmingsplannen voor de deelgebieden. Het bestemmingsplan Pelmolenpad maakt de ontwikkeling van een nieuwe stadse woonwijk mogelijk. Voor de levendigheid worden ondergeschikt ook maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening mogelijk gemaakt. In het plan is een ruimtereservering opgenomen voor een nieuwe noord-zuid ontsluiting. Het plan is getoetst aan rijks-, provinciaal-, regionaal- en lokaal beleid. Uit onderzoeken blijkt dat er geen nadelige gevolgen voor het milieu zijn.
Gelijktijdig met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een uitgebreid participatieproces gevolgd. De participatie leidt tot een aantal aanpassingen: behoud van groen speelveld (Kometenstraat), meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw (De Weel en Kometenstraat), aanpassing hoogte rondom bestaande woningen (Pelmolenpad) en het verplaatsen van het hoogteaccent (van achter de Kometenstraat richting Pelmolenpad).
Het college stelt voor in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad, genoemde aanpassingen vanuit het participatieproces in het stedenbouwkundig plan en in het ontwerpbestemmingsplan te verwerken en het ontwerpbestemmingsplan daarna in procedure te brengen.
Dit voorstel is al eerder besproken in de algemene raadscommissie van 28 september. Hierin zijn diverse vragen gesteld en wensen ingebracht. Naar aanleiding hiervan heeft het college verzocht om het raadsvoorstel aan te houden in de gemeenteraad van 26 oktober 2021 en een extra processtap in te voegen in de vorm van een informatieve bijeenkomst met de gemeenteraad op 7 december. Op 25 november is schriftelijk gereageerd op de gestelde vragen en wensen. Dit is verwerkt in voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Om het Pelmolenpad en de voormalige Prisma-locatie te transformeren tot een gemengd gebied voor wonen en werken is het noodzakelijk het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen.

Belang

Het vlot doorlopen van de planologische procedure waardoor het gebied kan worden ontwikkeld.

Centrale vraag

Wat is er nodig om het Pelmolenpad en voormalige Prisma-locatie te transformeren tot een gemengd gebied voor wonen en werken?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Het ontwikkelen van woningbouw met bijpassende maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Duurzaamheid is een breed thema en gaat zowel over sociale, fysieke als organisatorische elementen. In de Poort van Hoorn wordt gestreefd naar een energiepositieve balans. Dit houdt in dat in het gebied meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken. Dit is in overeenstemming met het raadsbesluit van 24 september 2019 waarbij is ingestemd met de uitgangspunten voor de Poort van Hoorn. Het stedenbouwkundig plan geeft hier fysiek uiting aan door het plan op te bouwen vanuit het landschap, openbare ruimte naar bebouwing. Aangestuurd wordt op een energieconcept voor het gehele gebied zodat duidelijk wordt of energieleverend haalbaar is. In de nadere planuitwerking wordt dit aspect verder uitgewerkt.

4. Kaders

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Hierin staat hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en welke bestuurslaag (Rijk, provincie, gemeente) voor wat verantwoordelijk is. De gemeentelijke instrumenten voor ruimtelijke ordening, zoals structuurvisie, bestemmingsplan en het afwijken van het bestemmingsplan staan in de Wro genoemd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Dit is de nadere uitwerking van de Wro en bevat onder meer bepalingen over bestemmingsplannen en grondexploitatie. In het Bro staat de zogenoemde "ladder voor duurzame verstedelijking" genoemd. De ladder is van toepassing als een plan wordt aangemerkt als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het toevoegen van meer dan elf woningen wordt gezien als nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

In afdeling 3.4 staan procedureregels voor het vaststellen van een beeldkwaliteitsplan.

Crisis- en herstelwet (Chw)

Deze wet vereenvoudigt, versnelt en verruimt de mogelijkheden om een ruimtelijk plan of innovatief project tot stand te brengen. In het kader van de gewenste versnelling is de rechtsbescherming van burgers en overheden en de toegang tot de rechter gewijzigd. Het beroepsrecht is op onderdelen beperkt. De Crisis- en herstelwet is van toepassing op plannen waarbij meer dan elf woningen worden gerealiseerd.

Grondexploitatiewet
Deze wet stelt als onderdeel van de Wro een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen. Een exploitatieplan maakt verplicht deel uit van het bestemmingsplanproces, tenzij het kostenverhaal op andere wijze is gegarandeerd. Dit kan in de vorm van een anterieure overeenkomst.
Structuurvisie Hoorn (2012)
Hierin staat het toekomstbeeld dat Hoorn per wijk voor ogen heeft met name in ruimtelijke zin.

Geldende bestemmingsplannen
Ter plaatse gelden de bestemmingsplannen Hoorn Noord-West 1971, Binnenstad, Uitbreidingsplan in hoofdzaken Hoorn 1961, Herziening uitbreidingsplan in onderdelen 1954 en Grote Waal 1971. Aanvullend zijn het paraplubestemmingsplan Parkeren & laden en lossen (2018) en het paraplubestemmingsplan Archeologie (2017) van toepassing.

Raadsbesluit van 6 juni 2019 - Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur gemeente Hoorn
Met deze verordening kan de gemeente in ruimtelijke plannen en exploitatieplannen eisen opnemen voor het realiseren van sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en middenhuurwoningen.

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.

Raadsbesluit van 20 oktober 2020 - Woonvisie 2020-2025
Op 20 oktober 2020 heeft de gemeenteraad de Woonvisie vastgesteld. De krapte op de Hoornse woningmarkt en de ambitie om meer stad te worden vraagt om een nieuwe koers. Kernpunten uit de visie zijn: inzetten op de groei van de stad, een gemengde bevolking naar leeftijd en sociaal-economische status per wijk, een duurzamer woningvoorraad, meer sociale huurwoningen en beteredoorstroming in de sociale- en middencategorie. Het college kreeg daarbij de opdracht een hoogbouwvisie op te stellen en deze ter besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad.

Woonakkoord Westfriesland 2020-2025
Het woonakkoord is een akkoord tussen de provincie en de zeven gemeenten in Westfriesland. De Westfriese woningmarkt heeft prioriteit. Door de enorme krapte op de woningmarkt is de urgentie groot. Ook de huidige vergrijzing en ontgroening (jongeren die de regio verlaten) hebben een negatief effect op de leefbaarheid en vitaliteit van de regio en daarmee een negatief economisch effect. De regio wil zich blijven ontwikkelen. De regio zet stevig in op het extra bouwen van woningen. Met voorliggend woonakkoord wordt met de provincie overeengekomen hiervoor gerichte acties uit te voeren. Hierbij wordt ook de samenwerking met de marktpartijen (ontwikkelaars en corporaties) gezocht.

Raadsbesluit van 8 december 2020 – Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn
Met dit besluit heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn vastgesteld. 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.

Raadsbesluit 20 april 2021 – kadernotitie Intensiverings- & Hoogbouwvisie
Op 20 april 2021 heeft de gemeenteraad de kadernotitie Intensiverings- & Hoogbouwvisie vastgesteld. In het raadsbesluit is vastgelegd dat de kaders uitgewerkt worden in een Hoogbouwvisie.

Met burgers en stakeholders is de conceptversie van 'de hoogbouwvisie 'Hoornse Hoogte, visie op stedelijke groei en hoogbouw' opgesteld. Deze visie ligt nu ter inzage. De planning om de visie vast te stellen staat nu gepland op eind 2021.

Samenwerkingsovereenkomst van 31 mei 2021
Gemeente Hoorn, Provincie Noord-Holland, NS Stations en ProRail zijn een samenwerkingsovereenkomst voor de Poort van Hoorn aangegaan. Hierin zijn afspraken gemaakt over de realisatie van het stedenbouwkundig plan voor het gebied rondom het stationsgebied.

Mobiliteitsvisie van 6 juli 2021
In het raadsbesluit over de Mobiliteitsvisie heeft de raad het college opdracht gegeven o.a. "het ontvlechten van de ontsluiting naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand/Poort van Hoorn, en daarbij de juiste inpassing van de nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer te onderzoeken en uit te werken in een voorstel ter besluitvorming". Deze planstudie is inmiddels gestart. In het (ontwerp) bestemmingsplan is een ruimtereservering voor de nieuwe ontsluiting opgenomen.

Brief van 7 september 2021 – nieuwe ontsluiting in bestemmingsplan Pelmolenpad
In deze brief is ingegaan op de ruimtereservering voor een nieuwe ontsluiting in het Pelmolenpad.

Brief van 25 november 2021 – antwoorden vragen commissie ontwerp bestemmingsplannen Poort van Hoorn
In deze brief zijn de vragen die zijn gesteld in de algemene raadscommissie van 28 september 2021 van een reactie voorzien.

5. Argumenten

De ontwikkeling betreft het transformeren van een parkeerterrein (grotendeels) tot een gemengd gebied voor wonen en werken. Het realiseren van woningbouw in combinatie met maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening en gebouwde parkeervoorzieningen is in strijd met de geldende bestemmingen. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.
De voorgenomen ontwikkeling moet worden gemotiveerd met een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin moet worden aangetoond dat de ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat het algemeen belang niet in het geding is. Het plan is getoetst aan de geldende beleidskaders. De voor het nieuwe bestemmingsplan relevante milieuaspecten zijn onderzocht.
Onderstaand wordt ingegaan op een aantal van belang zijnde aspecten.

Participatie
In het project Poort van Hoorn is uitgebreide participatie in het voorproces van de planvorming gevoerd. Bij punt zes (Maatschappelijk draagvlak) wordt hierop uitgebreid ingegaan. Een aantal aandachtspunten die in het participatieproces naar voren zijn gebracht, resulteren in een aanpassing van het stedenbouwkundig plan en het ontwerpbestemmingsplan. Dit zijn:
- behoud van groen speelveld (Kometenstraat);
- meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw (De Weel en Kometenstraat);
- aanpassing hoogte rondom bestaande woningen (Pelmolenpad);
- het verplaatsen van het hoogteaccent (van achter Kometenstraat naar richting Pelmolenpad).

Voorgesteld wordt om zowel het stedenbouwkundig plan als het ontwerpbestemmingsplan conform aan te passen.
Door het uitgebreide participatieproces is het voor de omgeving duidelijk wat de ontwikkeling gaat betekenen.

Stedenbouwkundig plan
Op 8 december 2020 heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan geeft concreet richting aan de ontwikkeling van de gebieden stationsgebied en Pelmolenpad.
Het stedenbouwkundig plan is in een uitgebreid participatietraject voorgelegd aan bewoners en andere belangstellenden. Uit de participatie volgt een aantal aanpassingen op het plan.

Woningbouwprogramma en -differentiatie
Het plan gaat uit van realisering van ongeveer 634 woningen.
De in dit bestemmingsplan voorziene woningbouwontwikkeling is op 7 oktober 2021 bestuurlijk regionaal afgestemd. De exacte verdeling van woningcategorieën (sociaal, middelduur en duur) over het gebied wordt niet in het bestemmingsplan opgenomen. De hiervoor geldende kaders zijn de door de raad vastgestelde Doelgroepenverordening en de Woonvisie.

Ladder van duurzame verstedelijking
-Wonen
Uit de ladderonderbouwing blijkt dat de geplande woningen op in dit plangebied passen binnen de geconstateerde woningbehoefte. Dit plan sluit aan op de veranderende bevolkingssamenstelling en veranderende woningvraag. Het woningtekort kan hiermee deels worden teruggedrongen en de ontwikkeling Poort van Hoorn speelt in op de verkrapte woningmarkt in zowel gemeente Hoorn, de regio Westfriesland als de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Voor de geplande woningen in een stedelijk woonmilieu op de locatie Pelmolenpad is voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond.

-Publieksfuncties
Om een levendige stadswijk met een eigen identiteit waar te kunnen maken, is een mix van wonen met andere functies van belang. Enerzijds door wonen en werken te combineren, anderzijds dragen voorzieningen bij aan een succesvolle transformatie naar een gemengd woon-werkgebied. Het plangebied bestaat overwegend uit woningbouw en daarnaast maximaal 1.500 m² aan publieksfuncties.
Uit de quickscans ladderonderbouwingen blijkt dat:
a) de beoogde publieke functies voorzien in een (toenemende) behoefte;
b) de ontwikkeling past binnen de beleidskaders en -ambities van de gemeente;
c) van structurele leegstand, aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat als gevolg van de invulling met de beoogde publieksfuncties geen sprake zal zijn.

In het ontwerpbestemmingsplan is daarom ruimte opgenomen voor publieksfuncties in de vorm van maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.

Ecologie
Op Natura 2000-gebieden en overige beschermde gebieden zijn door het bestemmingsplan geen negatieve effecten te verwachten.
Nader onderzoek naar de vleermuizen toont aan dat (als gevolg van de sloop van het woongebouw aan de Zuiderkruisstraat) één paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis verloren gaat. Dit betekent dat voor de sloop van dit gebouw een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. Deze aanvraag om ontheffing met bijbehorend activiteitenplan wordt voorbereid.

Externe veiligheid
In de omgeving van het plangebied aan het Keern is een LPG-tankstation gesitueerd. Voor het vulpunt, het ondergronds reservoir en de afleverinstallatie gelden veiligheidsafstanden. Een LPG-tankstation kent bovendien een invloedgebied van 150 meter (zowel vanaf het vulpunt als vanaf het reservoir). De risico's en gevolgen van de ontwikkeling zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat een deel van de ontwikkelingen, vanwege de ligging binnen het plaatsgebonden risico van zowel het vulpunt als het ondergronds reservoir van dit LPG-tankstation, niet mogelijk is. Dit vraagt om een aanpassing aan het LPG-tankstation (verplaatsing vulpunt en reservoir of opheffen verkoop LPG) of om een wijziging van het

nieuwe bestemmingsplan. De gemeente is met de eigenaar van het tankstation in gesprek om te komen tot een beëindiging van de verkoop van LPG. Hiertoe wordt een overeenkomst gesloten. Met het beëindigen van de verkoop van LPG zal het aspect externe veiligheid geen belemmeringen meer opleveren voor de beoogde ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan.

Geluid
De ligging van het plangebied is geluidsbelast vanwege wegverkeer door een aantal (drukke) wegen en vanwege railverkeer door de ligging aan een doorgaand spoor en het treinstation Hoorn. Er is akoestisch onderzoek naar geluidshinder als gevolg (spoor)weginfrastructuur uitgevoerd. Hieruit blijkt dat niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Om deze reden zijn hogere waarden nodig.
De Wet geluidhinder biedt het college de mogelijkheid een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels van woningen vast te stellen. Het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden moet gelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Het definitieve besluit over het vaststellen van de hogere waarden moet worden genomen vóór de vaststelling van het bestemmingsplan. Zonder een besluit hogere waarden kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en kan de planontwikkeling niet worden uitgevoerd.

Verkeer en parkeren
-Verkeer
De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Poort van Hoorn zijn onderzocht. Het gaat hierbij zowel om de effecten op de omliggende wegen en kruispunten als om de invloed op het parkeren die het plan tot gevolg heeft. De effecten zijn berekend met het vigerende verkeersmodel van de gemeente Hoorn. Het totale effect van het plan Poort van Hoorn op bestaande en nieuwe wegen is in beeld gebracht.

De functionele verandering die het plangebied zal ondergaan, behelst een verdichting van ruimtelijke functies. Ondanks de zeer gunstige ligging ten opzichte van een multimodale mobiliteitsknoop zal dit leiden tot een toename van het autoverkeer. Het onderzoek is overwegend gericht op de verkeerseffecten van dit autoverkeer.
Voor het rijdende autoverkeer zijn zowel de effecten op wegvakken als op kruispunten in beeld gebracht. Het gaat hierbij om het planeffect ten opzichte van een autonome situatie (zonder Poort van Hoorn). De verkeerseffecten van de Poort van Hoorn hebben slechts in zeer beperkte mate effect op wegen buiten het studiegebied. Het studiegebied is daarmee maatgevend voor de effectbepaling. De intensiteit op de wegvakken neemt binnen het studiegebied op veel wegen toe maar blijft binnen intensiteitscriteria die passend zijn bij het type weg (volgens Duurzaam Veilig).
Op diverse kruispunten en wegvakken in het studiegebied worden maatregelen genomen om de verkeersafwikkeling in de toekomst te verbeteren. Deze maatregelen vloeien voort uit diverse studies die in het verleden rondom het plan Poort van Hoorn zijn uitgevoerd. Deze hebben uiteindelijk geleid tot de plansituatie. Deze plansituatie is getoetst. Ondanks de toegenomen intensiteit, maar dankzij de genomen verkeersmaatregelen, is in de plansituatie op de meeste kruispunten sprake van een goede verkeersafwikkeling.

-Parkeren
Op basis van de opgestelde parkeerbalans blijkt dat binnen de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.
Parkeren is bovengronds mogelijk in enkele gebouwde parkeervoorzieningen aan de randen van het plangebied. In het gehele plangebied is ondergronds parkeren mogelijk. In het bestemmingsplan Pelmolenpad wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1.0 parkeerplaats per woning. In het besluit van

de gemeenteraad van 8 december 2020 waarbij het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn is vastgesteld, is de keuze voor het deze parkeernorm gemotiveerd.

Beeldkwaliteitsplan

Voor het Stationsgebied en het Pelmolenpad wordt een plan gemaakt waarin wordt ingegaan op de gewenste beeldkwaliteit. Hierin wordt gedetailleerd ingegaan op richtlijnen en wensbeelden voor architectuur, materiaalkeuze en de inrichting van de openbare ruimte. Met dit plan wordt de gewenste ruimtelijke kwaliteit geborgd. Het beeldkwaliteitsplan wordt een formeel toetsingskader voor bebouwing en inrichting van het plangebied voor de Commissie voor Monumenten en Welstand.
Het ontwerp van dit beeldkwaliteitsplan wordt u afzonderlijk ter besluitvorming aangeboden.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

De boordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van de relevante criteria in de Wet milieubeheer en de bijbehorende richtlijn. Er is gekeken naar de kenmerken van de activiteit, de locatie van de activiteit en de gevolgen van de activiteit voor het milieu. Een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling hoeft niet te worden opgesteld. Gezien de te verwachten effecten kan worden geconcludeerd dat vanwege de aard van de activiteit en de zorgvuldigheid waarmee het plan kan worden ingepast en gerealiseerd, het uitgesloten is dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen met zich mee brengt voor het milieu. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu, is het niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

Crisis- en herstelwet (Chw)

De Chw is van toepassing op de ontwikkeling van het Pelmolenpad. Dit betekent dat vaste regels voor het verloop van beroepsprocedures vereenvoudigd zijn en dat de procedure sneller verloopt. Het gaat om de toegang tot de beroepsprocedure, de toetsing door de rechter en de termijn voor de uitspraak. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd. De rechter doet (in geval van beroep) binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak.

Concluderend

Met het nieuwe bestemmingsplan heeft de gemeente een actueel juridisch instrument in handen voor het ruimtelijk beleid in het plangebied.
Het alternatief is dat er geen bestemmingsplan in procedure worden gebracht.
Dit betekent dat in het betreffende gebied geen woningen kunnen worden gerealiseerd.

6. Maatschappelijk draagvlak

Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet is ervoor gekozen om voor de Poort van Hoorn een uitgebreide participatie in het voorproces van de planvorming te doen. Het stedenbouwkundig plan is begin 2021 in informatieavonden gedeeld met bewoners en andere belangstellenden. Hierbij stond het ophalen van informatie centraal. In de periode mei/juni 2021 is teruggekoppeld wat er met opgehaalde informatie is gedaan en zijn mogelijke aanpassingen getoond. Volgend jaar februari worden nogmaals bijeenkomsten gehouden waarin informatie wordt gedeeld over het definitieve stedenbouwkundig plan.

De gesprekken zijn (en worden) per deelgebied. Vanuit het gebied Pelmolenpad is het volgende aangegeven:
- de impact van grote woonblokken op de woningen aan het Pelmolenpad;
- de impact van bebouwing achter de woningen aan De Weel op zonlicht, uitzicht en privacy;
- de impact van het acht-verdiepingen hoge woongebouw op woningen en tuinen van de Kometenstraat op privacy, zonlicht en uitzicht;
- het verdwijnen van groen en speelplaats in Kometenstraat;
- het doorgaande karakter van de weg voor de Kometenstraat;
- de bereikbaarheid;
- het parkeren.

De naar voren gebrachte aspecten zijn uitgebreid doorgenomen. Dit heeft geresulteerd in de volgende aanpassingen: behoud van groen speelveld (Kometenstraat), meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw (De Weel en Kometenstraat), aanpassing hoogte rondom bestaande woningen (Pelmolenpad) en het verplaatsen van het hoogteaccent (van achter Kometenstraat naar richting Pelmolenpad).
De bewoners van de Kometenstraat willen graag nog meer bestaand groen en willen ook het karakter van de straat behouden.
Uit de participatie volgt een aantal aanpassingen op het plan.
Door het uitgebreide participatieproces is het voor de omgeving duidelijk wat de ontwikkeling gaat betekenen. Voornoemde aanpassingen in het bestemmingsplan en in het stedenbouwkundig worden doorgevoerd na een positief besluit van de gemeenteraad hierover.

7. Financiële consequenties

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld moet gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Voor onderhavig plan zal minimaal gelijktijdig met de vaststelling van dit bestemmingsplan ook aan de gemeenteraad een grondexploitatie ter vaststelling worden aangeboden. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is via de gemeentelijke grondexploitatie voor het onderhavig plan verzekerd. De grondopbrengsten vanuit de gronduitgifte zijn naar verwachting voldoende om de kosten van grondexploitatie af te dekken.

De gronden in het plangebied zijn grotendeels in eigendom van de gemeente Hoorn. Het kostenverhaal voor deze gronden is dan ook verzekerd via gronduitgifte. Een aantal percelen is echter nog in eigendom van derden. De Grondexploitatiewet, als onderdeel van de Wro, stelt echter de verplichting van een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen.
Over deze nog te verwerven percelen vinden nog gesprekken plaats om te komen tot anterieure overeenkomsten waardoor de inbreng van deze gronden en kostenverhaal via gronduitgifte is voorzien. Gelet hierop is er op dit moment geen directe aanleiding voor een kostenverhaal anderszins. Andere grondeigenaren dan de gemeente kunnen, volgens het stedenbouwkundig plan, op de gronden die zij in eigendom hebben, naar het oordeel van een deskundige, geen afrondend deel van de woningbouw realiseren en hebben daarom geen wettelijk recht op zelfrealisatie. Kortom, gemeente en overige grondeigenaren zijn afhankelijk van elkaar om tot planontwikkeling te komen. Er is door deze wederzijdse afhankelijkheid geen aanleiding een exploitatieplan in procedure brengen omdat het kostenverhaal anderszins via anterieure overeenkomsten verzekert lijkt te worden. In dat geval zal de gemeenteraad expliciet besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Mocht het sluiten van genoemde anterieure overeenkomsten onverhoopt niet mogelijk zijn, dan ontstaat een nieuwe situatie, en dan stelt de gemeenteraad, op grond van artikel 6.12 Wro, uiterlijk gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan, wel een exploitatieplan vast voor gronden waarop dat moment nog geen anterieure overeenstemming met de grondeigenaar is bereikt. Op basis hiervan wordt het planvoornemen van dit bestemmingsplan als bouwplan aangemerkt.

8. Communicatie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt openbaar gemaakt door middel van een publicatie in het Hoorns Nieuwsblad en in het Gemeenteblad.

9. Realisatie

Het ontwerp bestemmingsplan en het stedenbouwkundig plan worden op de onder zes (Maatschappelijk draagvlak) genoemde punten geactualiseerd.
Het ontwerpbestemmingsplan wordt daarna in procedure gebracht. Het ontwerp ligt na de publicatie voor zes weken ter inzage. In die periode kunnen over het ontwerp zienswijzen worden ingediend. Na afloop daarvan besluit de gemeenteraad over vaststelling van het plan.
Op het besluit over het bestemmingsplan is rechtstreeks beroep bij de Raad van State mogelijk.

Gelijktijdig worden ook het ontwerp beeldkwaliteitsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage gelegd.

Hoorn, 21 december 2021

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris, de burgemeester