GEMEENTE HOORN

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1889037
Steller: C.A.A.M. Plat
Datum commissie: 21 november 2023
Datum raadsvergadering: 12 december 2023

Team: ROWE
Teammanager: Tom Plat
Portefeuillehouder: A. A. M. Boomgaars
E-mail: c.plat@hoorn.nl

Onderwerp
Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Stationsgebied

Agendering
Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied inclusief bijlagen
2	Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Stationsgebied
3	Nota van wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied
4	Geactualiseerde rapporten en aanvullende notities

De raad besluit
1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen overeenkomstig de bijgevoegde Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied die onderdeel uitmaakt van dit besluit;
2. het bestemmingsplan Stationsgebied met plan-id NL.IMRO.0405.BPStationsgebied-va01, gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van wijzigingen waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruikgemaakt is van een ondergrond (ontleend aan de BGT en BRK 2021-01-26);
3. geen exploitatieplan vast te stellen;
4. dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Samenvatting
Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft van 18 februari 2022 tot en met 31 maart 2022 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon eenieder een zienswijze indienen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn 24 zienswijzen ingediend. Deze zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen. De reacties leiden tot aanpassingen in het plan. Er zijn ook enkele (ondergeschikte) ambtshalve aanpassingen van het bestemmingsplan. In de Nota van wijzigingen staan alle wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan opgesomd. De gemeenteraad wordt voorgesteld het bestemmingsplan Stationsgebied gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen. Omdat het kostenverhaal op een andere wijze is geregeld, wordt de raad voorgesteld om geen exploitatieplan vast te stellen.

De besluitvorming over het stationsgebied bestaat uit drie raadsvoorstellen die samen de uitvoeringskaders voor de realisatie vormen. Dit zijn voorliggend raadsvoorstel voor het vaststellen van het bestemmingsplan, het raadsvoorstel voor het vaststellen van de businesscase en het raadsvoorstel voor het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding
Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft ter inzage gelegen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 24 zienswijzen ingediend. De volgende stap in de procedure is de beantwoording van de zienwijzen en besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.

Belang
Het realiseren van woningen en voorzieningen in het stationsgebied is in strijd met de geldende bestemmingsplannen. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan nodig.

Centrale vraag
Hoe kan de gemeenteraad ervoor zorgen dat het stationsgebied een nieuwe invulling krijgt, met onder meer woningbouw en voorzieningen?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat
Het realiseren van (betaalbare) woningbouw en voorzieningen. In de Poort van Hoorn komen wonen, werken en verblijven samen in een aantrekkelijk stedelijk milieu, passend bij de vastgestelde ambities rond het thema 'Meer stad worden'. Dit gebied krijgt een enorme kwaliteitsimpuls. Van de versterking van het OV-knooppunt profiteren vele tienduizenden gebruikers uit Hoorn en de regio.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie
Dit aspect maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. In de nadere planuitwerking wordt dit verder uitgewerkt.

4. Kaders
Wet ruimtelijke ordening (Wro)
Hierin staat hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en waarvoor Rijk, provincie en gemeente verantwoordelijk zijn. De gemeentelijke instrumenten voor ruimtelijke ordening, zoals structuurvisie en bestemmingsplan staan in de Wro genoemd. De Wro stelt een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen. Een exploitatieplan maakt verplicht deel uit van het bestemmingsplanproces, tenzij het kostenverhaal op andere wijze (bijv. een anterieure overeenkomst of gemeentelijke grondexploitatie) is gegarandeerd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)
Dit is de nadere uitwerking van de Wro. Er staan bepalingen in over bestemmingsplannen en grondexploitatie.

Crisis- en herstelwet (Chw)
Op grond van artikel 1.1, eerste lid jo bijlage 1, categorie 3.1 Crisis- en herstelwet (Chw), gelden procedurele versnellingen die de beroepsfase inkorten. De Chw is van toepassing op plannen waarbij meer dan elf woningen worden gerealiseerd.

Omgevingsvisie Hoorn (2022)
Centrale doel van deze visie is een stad die op langere termijn vitaal en leefbaar is.

Structuurvisie Poort van Hoorn (2013)
Hier is de opgave in het plangebied Poort van Hoorn beschreven. Deze bestaat onder meer uit het realiseren van een goede bereikbaarheid van de binnenstad, het slechten van de barrièrewerking van het spoor en de Provincialeweg, het op peil houden en concentreren van de parkeervoorzieningen, het opwaarderen van de voetgangersverbinding over het spoor ter hoogte van het NS-station, het realiseren

van ruimtewinst door meervoudig ruimtegebruik met een attractief programma en het versterken van het kerngebied tot aantrekkelijke stedelijke verblijfs-, werk- en woonomgeving.

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 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.

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

Raadsbesluit Procedure ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied (8 februari 2022)
De gemeenteraad heeft besloten het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen.

5. Argumenten

Besluitpunt 1 Zienswijzen

De over het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen zijn in de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied van een reactie voorzien. Onderstaand wordt op een aantal onderwerpen uit de zienswijzen nader ingegaan:

A. Zuidgebouw
B. Parkeernomen
C. Ondergronds parkeren
D. Parkeergarage

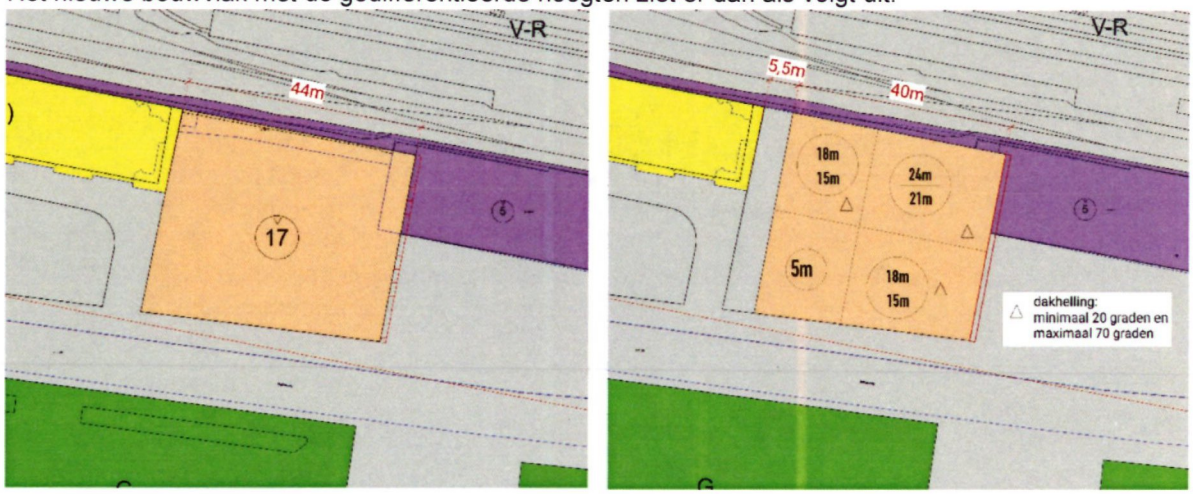
Ad A. Zuidgebouw
Meerdere zienswijzen gaan over het zuidgebouw. Dit is de locatie die ligt aan de zuidzijde van het spoor, ten westen van het stationsgebouw en ten oosten van het bestaande appartementencomplex. De bestemming is 'Gemengd'. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om op deze locatie onder andere woongebouwen en maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Het bestemmingsvlak heeft in het ontwerpbestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 17 meter en een bebouwingspercentage van 100%. De zienswijzen gaan onder meer in op de grootte van het bouwvlak, de ligging van het bouwvlak, de bouwhoogte, de toegestane functies, bezonning en privacy.

Ook is de motie Bebouwing Zuidzijde Stationsgebied aangenomen met betrekking tot het zuidgebouw. Over de beantwoording van deze motie bent u recent schriftelijk geïnformeerd. Op basis van deze motie, de gesprekken met de bewoners en het advies van Bureau Spoorbouwmeester is gestudeerd op mogelijke aanpassingen in het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan.
Rekening houdend met de businesscase zijn de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan mogelijk voor het zuidgebouw:

1. Op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt ter plaatse van het zuidgebouw een differentiatie in bouwhoogtes aangebracht. Het verlagen van de bouwhoogte, vooral aan de zuidwestelijke kant van het zuidgebouw, draagt in sommige gevallen bij aan het beperken van uitzichtverlies. Hierdoor wordt het zicht in mindere mate beperkt dan in het oorspronkelijke voorstel;

2. In het bestemmingsplan wordt naast een maximale bouwhoogte ook een goothoogte voorgeschreven voor het zuidgebouw die 3 meter lager ligt dan de maximale bouwhoogte;
3. In de planregels wordt een dakhelling van minimaal 20 graden en maximaal 70 graden voorgeschreven voor het zuidgebouw op de delen waar hoger gebouwd wordt dan 5 meter. Daardoor krijgt het gebouw een minder massieve uitstraling;
4. De ligging van de bestemming 'Gemengd' van het zuidgebouw wordt gewijzigd. Aan de westzijde wordt 5,5 meter ruimte aangehouden tussen de bestemming 'Gemengd' en het bestemmingsvlak van de bestemming 'Wonen-Woongebouw'. Aan de oostzijde wordt de bestemming 'Gemengd' (inclusief de aanduiding 'wetgevingszone-afwijkingsgebied') 1,5 meter uitgebreid.
5. De ruimte van 5,5 meter breed tussen het zuidgebouw en het appartementencomplex word bestemd als 'Verkeer-Verblijf'.

Het nieuwe bouwvlak met de gedifferentieerde hoogten ziet er dan als volgt uit:



ONTWERP BESTEMMINGSPLAN 2022 **VOORSTEL BESTEMMINGSPLAN 2023**

Van dit nieuwe bouwvlak is ook een bezonningsstudie gemaakt. Deze laat zien dat slechts enkele woningen benadeeld worden in de bezonning en nog steeds wordt voldaan aan normering voor lichtinval. Dit is een verbetering van de situatie in het ontwerpbestemmingsplan. De overgebleven nadelige gevolgen van de bezonning achten wij redelijk en aanvaardbaar.
Met genoemde wijzigingen in het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan wordt voldaan aan de motie Bebouwing Zuidzijde Stationsgebied.

De nieuwe situatie is in lijn met het advies dat Bureau Spoorbouwmeester over deze locatie heeft uitgebracht. Dit bureau adviseert de gemeente het gebouw verfijnd te ontwerpen door het opdelen (parcelleren) van volume, een rijker palet aan materialen en meer toegankelijke typologie.
Qua maat en schaal adviseert het bureau een samengesteld volume: een diep blok en met een aanzicht aan de singelzijde van 25-30 meter is beter passend in de reeks van gebouwen in de singelstrook. Een samengesteld volume biedt daarnaast ook de mogelijkheid om meer afstand te nemen tot het bestaande appartementengebouw en om in hoogte te variëren.

Hoewel de gemeente heeft geprobeerd om de bewoners met de aanpassingen zoveel mogelijk tegemoet te komen, blijft het hoofdpunt van de bewoners, de rooilijn van het zuidgebouw, ongewijzigd. De rooilijn vervult een belangrijke functie voor de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de ruimtelijke kwaliteit. Verdergaande wijzigingen aan de locatie van het zuidgebouw zijn binnen de uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan daarom niet mogelijk of wenselijk.

Ad B. Parkeernormen
Binnen het plangebied moet worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Het is niet de bedoeling dat het plangebied een parkeerbuffer vormt voor functies uit de omgeving. Binnen het plangebied wordt immers een stadse woonwijk nagestreefd.

Voor de bezoekers van de woningen wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. Deze norm voor bezoekers is ook vastgelegd in het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Pelmolenpad d.d. 7 februari 2023). Deze norm voor bezoekers is ook in het stationsgebied aanvaardbaar. Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Een waarde van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning is in stedelijk gebied vaak al voldoende. Dit komt ook overeen met het bezoekersdeel wat in steeds meer andere gemeenten in stedelijk gebied gehanteerd wordt. Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat in het stationsgebied 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers van woningen naar verwachting voldoende is. Dit cijfer sluit ook goed aan op de nieuwste (nog te verschijnen) parkeerkencijfers van CROW die begin 2024 worden gepubliceerd.

Voor het zuidelijk deel van het plangebied wordt aangesloten bij het parkeerbeleid voor woningen in de binnenstad. Dit is verdedigbaar omdat deze woningen aan de zijde van de binnenstad grenzen.

Voor de overige functies zijn de parkeernormen zoals opgenomen in de Parkeernormennota Hoorn van toepassing.

Op basis van de geactualiseerde parkeerbalans door Goudappel en de ambtelijke toets hiervan (oktober 2023) blijkt dat binnen de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente Hoorn een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten.

Ad C. Ondergronds parkeren
Ondergrondse parkeermogelijkheid is in het bestemmingsplan toegestaan bij de aanduiding 'overige zone-parkeren ondergronds'. Deze aanduiding ligt op het gehele noordelijk deel van het plangebied van dit bestemmingsplan.

In het door de raad vastgestelde stedenbouwkundig plan (en uitgangspunt voor dit bestemmingsplan) is aangegeven dat de parkeervoorziening vormgegeven is in een ondergronds én een bovengronds deel. Het streven is om het aandeel ondergronds zo groot mogelijk te maken. Aangegeven is dat dit een belangrijk aandachtspunt is bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Daarbij moet een balans worden gezocht tussen ruimtebeslag, functionaliteit (comfort en sociale veiligheid) en kosten. Tijdens de raadsvergadering op 8 februari 2022 heeft de raad via een motie gevraagd om een second opinion naar een aantal onderdelen van de Poort van Hoorn. Deze second opinion is uitgevoerd en de uitkomsten zijn op 16 september 2022 gedeeld met de raad.

De conclusie van deze second opinion over ondergronds parkeren is kortweg dat meer of volledig ondergronds parkeren in het stationsgebied niet dekkend te financieren is met meeropbrengsten van woningbouw. Het zou een groot financieel tekort opleveren met grote negatieve gevolgen voor de haalbaarheid van de planvorming.

Gelet hierop houden wij vast aan de mogelijkheid in het bestemmingsplan om parkeren bovengronds te realiseren en daar is in de businesscase ook van uitgegaan. Hierbij geldt dat ondergronds parkeren nog steeds mogelijk is.

Ad D. Parkeergarage
Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om bovengronds een publieke parkeergarage van maximaal acht lagen (ongeveer 730 parkeerplaatsen) te realiseren. In de herziene businesscase, die onderdeel is van het gelijktijdig aangeboden raadsvoorstel voor vaststelling van de grondexploitatie, wordt gerekend met ongeveer 550 publieke parkeerplaatsen bovengronds (zes lagen) en een voorziening voor het parkeren van fietsen ondergronds. Hiermee wordt aan de parkeerbalans van dit bestemmingsplan voldaan. Om in de toekomst een eventuele groei van het aantal benodigde parkeerplaatsen te kunnen faciliteren, houden we dus rekening met de mogelijkheid om de garage later uit te breiden met twee lagen. Deze uitbreidingsoptie brengt een extra voorinvestering met zich mee van € 1 miljoen. Deze extra investering is verwerkt in de herziene businesscase en is onderdeel van het raadsvoorstel voor vaststelling van de grondexploitatie en voorbereidingskredieten voor het stationsgebied.
In het ontwerpbestemmingsplan is voor de parkeergarage nog uitgegaan van een bouwhoogte van 26 meter. De hoogte van een parkeergarage met acht lagen en een afgesloten dak is maximaal 24 meter. Voorgesteld wordt de maximumhoogte van de parkeergarage te wijzigen van 26 meter naar 24 meter. Hiermee wordt enigszins tegemoetgekomen aan de zienswijzen uit de omgeving.

<u>Besluitpunt 2 Bestemmingsplan</u>
Actualisatie(milieu)onderzoeken
Diverse (milieu) onderzoeken zijn uitgevoerd en geactualiseerd. De zienswijzen gaven hier ook aanleiding toe. De onderzoeken hebben geleid tot enkele aanpassingen in het bestemmingsplan.

Vanuit geluid is sprake van een complex plangebied. In het bestemmingsplan zijn regels toegevoegd over geluid dat afkomstig is van het ziekenhuis, het emplacement van ProRail, de museumstoomtram en het treinstation. Uitgangspunt is dat sprake moet zijn van een goed woon- een leefklimaat. In het bestemmingsplan is daarom, naast hogere waarden voor geluid, een regeling opgenomen over de binnenwaarde van het geluid in woningen. In het milieuspoor zijn maatwerkvoorschriften of milieuvergunningen nodig die, los van het bestemmingsplan, worden opgelegd of aangepast voor zover nodig. Dit waarborgt (ook) de activiteiten van de betrokken partijen.

Vormvrije mer-beoordeling
Op 21 december 2021 heeft het college besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld omdat geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die aanleiding geven voor het opstellen van een nadere milieueffectbeoordeling. Deze beslissing is bekendgemaakt op 2 juni 2022.

Wijzigingen
Het bestemmingsplan is op onderdelen gewijzigd door zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Het gaat hier onder andere om wijzigingen in verschuiving van bestemmingsvlakken en aanduidingen op de verbeelding, hoogtebepalingen en nadere detaillering in planregels ten aanzien van onder andere geluid. Door de wijzigingen ontstaat, juridisch gezien, geen wezenlijk ander plan. Voor een volledig overzicht van wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve, wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen. Hierbij zit ook een wijzigingskaart die de wijzigingen op de verbeelding weergeeft.

Hotel
In de motie Bebouwing Zuidgebouw wordt gevraagd om te bekijken of een reguliere hotelfunctie beter past op deze locatie in plaats van een short stay concept. In de ladderonderbouwing naar de publieke functies is onderbouwd dat er marktruimte is voor zowel een hotel dan wel een hotel in combinatie met een short stay concept. In het bestemmingsplan zijn hiervoor regels opgenomen.

Supermarkt Van Dedemstraat
De huidige supermarkt aan de Van Dedemstraat (Albert Heijn) is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de realisatie van het bestemmingsplan Stationsgebied is het nodig dat de supermarkt van de huidige locatie vertrekt. In het bestemmingsplan wordt nog slechts voorzien in een beperkte mogelijkheid voor een supermarktfunctie van 200 m2 winkelvloeroppervlak. Hiermee wordt een

to-go formule mogelijk gemaakt. Meer ruimte voor een supermarktfunctie kan via een binnenplanse afwijking mogelijk worden gemaakt. Hiermee is het in de toekomst niet uitgesloten dat naast de to-go formule, de supermarktfunctie in de vorm van een binnenstadssupermarkt mogelijk is, ook als de bestaande supermarkt is verplaatst. Dit moet dan wel regionaal worden afgestemd.

Niet-woonprogramma (voorzieningen)
Het woonprogramma in het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van maximaal 520 woningen. Dit geeft voldoende flexibiliteit voor het minimaal te realiseren woonprogramma. Om voldoende ruimte te houden voor de realisatie van het woonprogramma met enige mate van flexibiliteit in uitwisseling van functies, is het niet-woonprogramma (de voorzieningen) aangepast van maximaal 20.000 m2 naar 17.500 m2. Dit biedt voldoende ruimte om voorzieningen te realiseren binnen de stedenbouwkundige kaders. De omvang van het niet-woonprogramma is ook bijgesteld in de businesscase.

Besluitpunt 3 Exploitatieplan
Gelijktijdig met een besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan moet de gemeenteraad besluiten al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Aangezien voor dit bestemmingsplan een gemeentelijke grondexploitatie is geopend, is het kostenverhaal daarmee anderszins verzekerd. Op basis daarvan is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar en is het opstellen van een exploitatieplan in de zin van de Wet ruimtelijke ordening dan ook niet noodzakelijk. Het college stelt voor om geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan Stationsgebied.

Besluitpunt 4 Crisis- en herstelwet
De Crisis- en herstelwet (Chw) is van toepassing. Er is namelijk sprake van de bouw van meer dan 11 woningen. De werking van deze wet moet bij het besluit worden aangegeven. Het brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder wordt het beroepschrift eerder door de Raad van State behandeld.

6. Maatschappelijk draagvlak en participatie
Over het ontwerpbestemmingsplan zijn 24 zienwijzen ingediend. Deze zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen. De ingekomen zienswijzen hebben op onderdelen tot wijzigingen geleid. De wijzigingen leiden niet tot een wezenlijk ander plan.

7. Financiële gevolgen
Het vaststellen van het bestemmingsplan heeft op zichzelf geen financiële gevolgen voor het begrotingsresultaat. Voor de realisatie van het bestemmingsplan wordt een grondexploitatie geopend. Dit voorstel wordt gelijktijdig aan u voorgelegd. Voor de investeringen die niet worden gedekt uit de grondexploitatie zijn middelen gereserveerd in de bestemmingsreserve Poort van Hoorn.

8. Communicatie
Het raadsbesluit over het vaststellen van het bestemmingsplan wordt openbaar bekendgemaakt door een publicatie in het Hoorns Nieuwsblad en in het Gemeenteblad. Het plan is dan digitaal in te zien op de landelijke voorziening (www.ruimtelijkeplannen.nl). Ook wordt het plan beschikbaar gesteld via de website van de gemeente. Alle stukken liggen ook fysiek ter inzage. De indieners van de zienswijzen worden schriftelijk geïnformeerd over het raadsbesluit en de beantwoording van de zienswijzen.

9. Realisatie
De ontwikkeling van het stationsgebied is een grote en complexe opgave met een lange looptijd (8-10 jaar). De ontwikkeling omvat verschillende deelprojecten: woningbouw, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, infrastructuur, OV- en spoorgerelateerde voorzieningen, openbaar gebied en auto- en fietsparkeervoorzieningen. Om de integrale kwaliteit en de haalbaarheid van de ontwikkeling te kunnen borgen, onderzoekt het college samen met de projectpartners hoe de markt wordt betrokken

bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan en de realisatie van de deelprojecten. Het college informeert de raad daar apart over.
Na bekendmaking van het raadsbesluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het besluit treedt, na afloop van de beroepstermijn, in werking.

Hoorn, 7 november 2023

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris, de burgemeester,