



Businesscase Stationsgebied Poort van Hoorn

Raadsinformatiebijeenkomst
Donderdag 8 juni 2023



Opbouw presentatie

- I. Waar staan we met het bestemmingsplan Stationsgebied?
- II. Toelichting businesscase bij ongewijzigde uitvoering stedenbouwkundig plan 2020
- III. Toelichting knoppen businesscase
- IV. Mogelijke combinaties van maatregelen
- V. Vervolgstappen



I. Waar staan we?

- 8-12-2020 : Raadsbesluit Stedenbouwkundig plan, financiële kaders en kader voor samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn (SOK getekend 31 mei 2021)
- 8-2-2022 : Raadsbesluiten ontwerpbestemmingsplannen Pelmolenpad en Stationsgebied en moties second opinion en jongerenwoningen
- 1-9-2022 : Raadsinformatiebijeenkomst uitkomsten second opinion en stand van zaken (gevolgd door raadsbrieven 13-9-2022 en 2-12-2022)
- 7-2-2023 : Raadsbesluit vaststelling bestemmingsplan Pelmolenpad
- ?? : *Raadsbesluit vaststelling bestemmingsplan Stationsgebied*

Uitvoerbaarheid bestemmingsplan

Op grond van de wet dient een door de raad vast te stellen bestemmingsplan vergezeld te gaan van een financiële onderbouwing, waarin de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt aangetoond.

Bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was er perspectief op een sluitende businesscase. Het tekort op de grondexploitatie en de investeringen in de publieke parkeergarage en de Traverse konden worden gedekt uit de reserve Poort van Hoorn, het verwachte resultaat van de grondexploitatie Pelmolenpad en subsidies.

Als gevolg van marktontwikkelingen en een aantal tegenvallers in de uitwerking van het plan is dit perspectief veranderd. Bij ongewijzigde uitvoering van het programma uit het stedenbouwkundig plan is er nu een ongedekt tekort van € 37 mln.

II. Toelichting businesscase Stationsgebied 2020-2023

Vergelijkingstabel business case 2020 en 2023

<i>in miljoenen euro's</i>	2020	2023
Grondexploitatie Pelmolenpad		
kosten	-15,8	-24,5
opbrengsten	25,3	30,8
resultaat reële waarde	9,5	6,3
Grondexploitatie Stationsgebied		
kosten	-55,6	-49,7
correcties kosten ivm vergelijkbaar maken *1	16,0	
opbrengsten	45,7	35,4
resultaat reële waarde	6,1	-14,3
investering ten laste van de reserve Poort van Hoorn		
traverse	-15,0	-15,0
fietsparkeren	-3,5	-6,2
autoparkeren	-29,5	-43,7
dekking		
subsidies wbi + fietsparkeren		4,6
bijdrage gemeente (reserve Poort van Hoorn)	32,0	31,3
saldo investeringen	-16,0	-29,0
Saldo business case	-0,4	-37,0

*1 overlapping in grex, traverse en fietsparkeren tlv reserve poort van Hoorn



Belangrijkste verschillen businesscase

- Hogere kosten spoorse maatregelen (+8,6 mln)
- Hogere kosten openbare parkeergarage (+14,2 mln)
- Hogere kosten fietsparkeren (+2,7 mln)
- Lagere grondopbrengsten (-5,5 mln)
- Lager grondexploitatie resultaat Pelmolenpad (-3,2 mln)



Hogere kosten spoorse maatregelen

- Effect algemene bouwkostenstijging
- Hogere kosten door verplichting om te werken met door ProRail gecertificeerde aannemers
- Extra kosten inpassing (verplaatsing) Relaishuis



Hogere kosten openbare parkeergarage

- Kostenraming Witteveen+Bos (2021), gebaseerd op schetsontwerp parkeergarage door JHK architecten
- Verwerken bouwkostenstijging en inzichten second opinion Sweco (2022)
- Kostprijs bovengrondse parkeerplaats € 31.000, ondergrondse parkeerplaats € 68.000

Hogere kosten inpassing fietsparkeren

- Twee fietsenstallingen in stedenbouwkundig plan: gebouwd bovengronds naast openbare parkeergarage aan noordzijde (2.000 pp) en in Zuidegebouw (1.700 pp)
- In de uitwerking is gebleken dat er extra ruimte nodig is om het fietsparkeren in te passen, ruimte die in de gebouwen niet aanwezig is
- Kavelvorm bemoeilijkt efficiënte plattegrond fietsenstalling aan noordzijde
- Noodzaak alternatieve (verdiepte) oplossingen
- Verschillende inpassingsvarianten mogelijk aan zowel noord- als zuidzijde



Lagere grondopbrengsten

- Gevolg van hogere bouwkosten en lagere VON-prijzen van woningbouw en voorzieningen
- Verdisconteren kosten geluidmaatregelen die bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan nog niet voorzien waren en volgen uit nadere geluidonderzoeken
- In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is gebleken dat de verhouding BVO-GBO van de woningen lager is dan eerder aangenomen



De opgave

Belangrijkste opgave is het weer sluitend maken van de businesscase, zonder sluitende businesscase kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en kan er geen verdere planuitwerking plaatsvinden.

Bij de te kiezen oplossingen zoveel mogelijk aansluiten bij het ontwerpbestemmingsplan, dit waar nodig beperkt aanpassen zodat dit bestemmingsplan najaar 2023 gewijzigd kan worden vastgesteld.

Bij grotere planwijzigingen is nieuwe participatie nodig en zal vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1-1-2024 een nieuw plan moeten worden gemaakt, hetgeen tot forse vertraging en extra kosten zal leiden.

Bijkomend vraagstuk is de inpassing van 50 jongerenwoningen (beantwoording motie, afspraak Intermaris)



III. Onderzochte knoppen businesscase

1. Uitstel van projectonderdelen
2. Vergroten ontwikkelvolume
3. Gedeeltelijke omzetting niet-woonprogramma naar wonen
4. Bijstelling uitgangspunten parkeren
5. Extra bijdrage samenwerkingspartners
6. Extra bijdrage gemeentebegroting (reserve Poort van Hoorn of reserve Grondbedrijf)

III.1 Uitstel projectonderdelen

- Zijn er projectonderdelen die geschrapt of uitgesteld kunnen worden?
- Samenhang en logica fasering stationsgebied noord en zuid
- Uitstel Traverse (€15 mln) betekent ook uitstel verplaatsing busstation en zuidgebouw. Is feitelijk een knip van het integrale bestemmingsplan en eerder genomen raadsbesluiten. Inzet partners blijft gericht op een integrale gebiedsontwikkeling, aanvraag cofinanciering Traverse /spoorse zaken door Rijk (komt terug bij de knop extra bijdragen).
- Uitstel overkapping nieuwe busstation (€ 2,8 mln) kan, maar is gezien vanuit kwaliteit OV-knooppunt en reizigerscomfort niet wenselijk
- Uitstel kan ook afstel betekenen

III.2 Vergroten ontwikkelvolume

- Meer ontwikkelvolume kan hogere opbrengsten opleveren
- Echter weinig speelruimte door beperkingen stedenbouwkundig plan, beperkingen vanwege geluid en regels ontwerpbestemmingsplan
- Een optie is om extra hoogteaccenten te maken, hierdoor kan circa 2.000m² extra wonen worden toegevoegd
- Geraamde opbrengst knop €1,2 mln
- Extra hoogteaccenten vereist aanpassing van de hoogte regels bestemmingsplan. Dit kan niet zonder participatie en kan leiden tot discussie en mogelijke bezwaren vanuit de omgeving (risico). Een optie is om dit niet nu maar later in de uitwerking via een aparte planologische procedure te regelen.

Verbeelding mogelijke extra hoogteaccenten

links: toren +18m (naar 56m)

rechts: 3 gebouwen ophogen met 6m



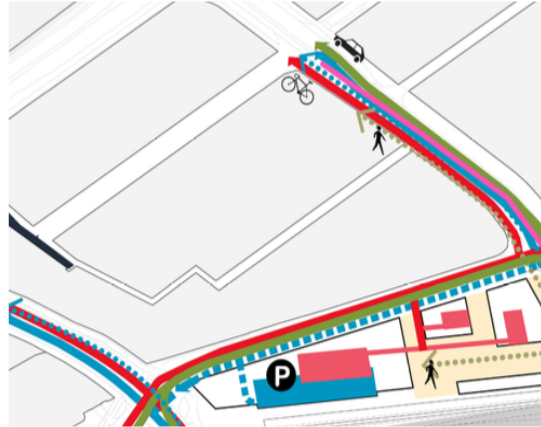
III.3 Omzetting niet-woonprogramma

- Stedenbouwkundig plan gaat uit van functiemix en heeft significant niet-woonprogramma: 12.500m² in noord en 5.000m² in zuid (28% niet-wonen, 72% wonen)
- Voor deze verhouding is gekozen toen er nog sprake was van de inpassing van het stadhuis. Nu dit niet meer aan de orde is zou een gedeeltelijke omzetting van niet-wonen naar wonen kunnen worden overwogen.
- Uit een verkenning blijkt dat in principe een omzetting mogelijk is tot maximaal 5.000m² (verdeling wordt dan 80% wonen - 20% voorzieningen en werken), echter in uitwerking is flexibiliteit nodig (vraag is moeilijk voorspelbaar)
- Een mogelijke keuze is om 3.000m² niet-wonen om te zetten naar wonen
- Omzetting van 3.000 m² naar wonen (30-30-40) past binnen de regels van het bestemmingsplan en heeft een geraamde opbrengst van € 1,1 mln

Overwegingen motie jongerenwoningen

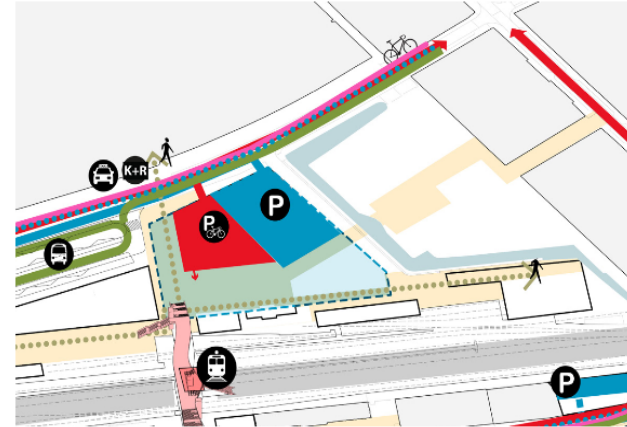
- Toevoegen van 50 jongerenwoningen brengt een ruimtevraag van 3.000m² BVO mee. Deze ruimte is in het vastgestelde stedenbouwkundig plan niet aanwezig en kan alleen worden vrijgespeeld door omzetting van niet-wonen naar wonen en/of indirect via extra hoogteaccenten (waarmee de opbrengst van de vorige knop weer teniet wordt gedaan)
- Jongerenwoningen stellen andere eisen aan voorzieningen en woonomgeving, dit kan conflicteren met de overige doelgroepen
- Jongerenwoningen moeten worden geclusterd in een apart gebouw(deel), dat na ontwikkeling bij Intermaris kan worden ondergebracht.
- De inpassing vraagt om nadere uitwerking tijdens de ontwikkelfase, in overleg met Intermaris, voordat definitief ja kan worden gezegd op de uitvoering van de motie.

III.4 Parkeerknop - parkeeropgave stedenbouwkundig plan



**OPGAVE
BEWONERS PARKEREN**

250 parkeerplaatsen



**OPGAVE
OPENBAAR PARKEREN**

1.050 parkeerplaatsen
bezoekers hoorn + ov-reizigers

2.000 fietsparkeerplaatsen

Openbare parkeergarage volgens stedenbouwkundig plan

HUIDIGE UITWERKING BOUWVLEK
DIT IS GEEN ONTWERP MAAR EEN VOORVERKENNING
TBV FINANCIEEL-TECHNISCHE RAMINGEN



**ZOEKGEBIED
BESTEMMINGSPLAN**



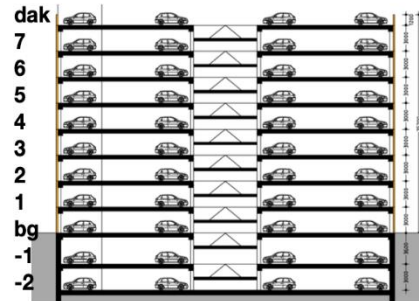
KELDERLAAG (x2)



BEGANE GROND



7 VERDIEPINGEN + DAK



DOORSNEDE

KWALITATIEVE WENS & UITWERKINGSVRAAG
= MINDER BOVENGRONDS PARKEREN

25,2 m = bovengrondse gevelhoogte
bg + 7 verdiepingen + dak

6,6 m = ondergrondse hoogte

Bezetting parkeerlocaties binnenstad mei 2023 (presentatie 6 juni)

	Mei	
Locatie	Maximale bezetting	
	Zaterdag	Ma-Vrij
Pelmolenpad	238	205
Prisma	110	100
Totaal	348	305

Zaterdag 27 mei rond 15:30 was het drukste moment.

Donderdag 4 mei rond 14:30 was het drukste moment.

Locatie	Capaciteit	Geparkeerde auto's	Restcapaciteit	Geparkeerde auto's	Restcapaciteit
		Zaterdag	Zaterdag	Ma - Vrij	Ma - Vrij
Lambert Meliszweg	153	80	73	13	140
Noorderveemarkt	128	57	71	27	101
RAC locatie	87	49	38	40	47
t Jeudje	217	150	67	89	128
Het Park	124	53	71	13	111
P+R Hoorn	617	366	251	472	145
Stadsstrand	150	0	150	0	150
Totaal			571		672

Bijstellen uitgangspunten openbare parkeergarage

- Parkeertellingen wijzen uit (los van het vraagstuk businesscase) dat er voldoende parkeercapaciteit is ten zuiden van het spoor om het parkeren van bezoekers en werknemers voor de binnenstad op te vangen na ontwikkeling van het Pelmolenpad (raadsinformatiebijeenkomst 6 juni)
- Reductie aantal P&R-parkeerplaatsen (keuze NS, 300 pp in plaats van 450 pp)
- Geen noodzaak om parkeerplaatsen te bouwen voor bezoekers en werknemers Dijklanderziekenhuis (randvoorwaarde: hoger parkeertarief dan Dijklandergarage)
- Openbare parkeergarage kan met gewijzigde uitgangspunten worden verkleind naar 500-600 parkeerplaatsen (circa 6 bouwlagen)
- Optie schrappen ondergronds autoparkeren
- Mogelijke kostenbesparing publiek parkeren € 19,5 mln - € 25 mln

Overwegingen bij parkeerknop

- Impact knop parkeren is groot omdat er tegenover de investering in gebouwde P&R- en publieke parkeerplaatsen geen inkomsten staan. Parkeerinkomsten zijn nodig voor exploitatie garage en opvangen inkomstenverlies door opheffing maaiveldparkeren.
- Omvang van de publieke parkeergarage is van invloed op de exploitatiemogelijkheden. Vanuit exploitatie-oogpunt is een parkeergarage van max 500 parkeerplaatsen wenselijk. Vanwege loopafstanden, gebruikscomfort parkeerder en vermijden risico leegstand.
- Exacte omvang parkeergarage ligt nog niet vast en is mede afhankelijk van hoe met parkeerplaatsen in de binnenstad zal worden omgegaan.
- Door een kleinere parkeergarage zonder ondergronds autoparkeren ontstaat de mogelijkheid fiets- en autoparkeren in 1 gebouw op te lossen, waardoor een compacte mobiliteitshub kan worden gemaakt.

Vervolg overwegingen bij parkeerknop

- Een kleinere omvang van de openbare garage kan met de beschikbare data (nog aan te vullen met de zomermaanden) goed worden onderbouwd in de toelichting van het bestemmingsplan.
- In het bestemmingsplan kan een groter bouwvolume voor de parkeergarage worden gehandhaafd. Dit blijft beschikbaar voor eventuele latere uitbreiding van de parkeergarage.
- In principe zou het vrijkomende bouwvolume bovengronds ook voor andere functies kunnen worden benut. De mogelijkheden hiervoor zijn beperkt als gevolg van de plattegrond van de parkeergarage en veiligheidseisen.

III.5 Extra bijdragen partners

ProRail

Vanwege positie en financieringssysteem kan ProRail geen bijdrage toezeggen voor de Traverse en andere spoorse voorzieningen (behoudens onder voorwaarden een onderhoudsbijdrage aan de Traverse van €0,7 mln). ProRail is wel bereid in een gezamenlijke propositie bij het ministerie van I&W/BZK een bijdrage te vragen voor de spoorse investeringen. Voor de lopende kabinetsperiode zijn echter geen middelen meer te verdelen. Er is dus geen zekerheid over cofinanciering.

NS

Bij een kleinere openbare parkeergarage waarin het accent ligt op P&R-plaatsen kan NS mogelijk een rol spelen bij de investering. NS is hiertoe onder voorwaarden bereid, dient in de uitwerking nader te worden onderzocht. In businesscase uitgegaan van 100% investering door gemeente.

Provincie

Levert reeds bijdrage van € 5,5 mln, eventuele extra bijdrage afhankelijk van coalitieakkoord en extra bijdragen andere partijen.



Overwegingen extra bijdrage Traverse

- In businesscase 2020 en SOK is vastgelegd dat de kosten van de spoorse maatregelen volledig uit het project worden gedekt. Dit was toen financieel haalbaar.
- Voor de kosten van het versmallen van de spoorbundel is dit uitgangspunt reëel aangezien deze kosten volledig zijn toe te rekenen aan het plan
- Dit uitgangspunt is niet reëel voor de Traverse en in mindere mate de verplaatsing van het Relais huis. Voor het niet aan het plan toe te rekenen deel zou ProRail/NS voor dekking moeten zorgen, echter is hiervoor nu geen geld bij het ministerie.
- Financieel-juridische aspecten (PTP-criteria en vervangingsovereenkomst 1980)
- Perspectief op latere rijksbijdrage aanwezig, optie om een stelpost van minimaal € 5 mln vanuit I&W/BZK in te rekenen in de businesscase en de gemeentelijke bijdrage aan de Traverse te maximaliseren.



III.6 Extra bijdrage gemeentebegroting

Dekkingsmogelijkheden:

- Benutten extra reserve van €20 mln die in de begroting 2023 is opgenomen voor de Poort van Hoorn en cofinanciering van de Toegangsweg samen.
- Inzet reserve Grondbedrijf

Samenvatting mogelijke opbrengst knoppen (indicatieve bedragen)

1. Fasering planonderdelen, uitstel van		
a) Buskap	2,8 mln	
2. Extra woonprogramma		
a) 3.000m2 niet-wonen naar wonen	1,1 mln	
b) 2.000m2 extra wonen (hoogteaccenten)	1,2 mln	
3. Bijstellen uitgangspunten parkeren		
a) 150pp ondergronds +400pp bovengronds	19,5 mln	
b) 550pp bovengronds	25 mln	
4. Extra bijdragen		
a) Gemeente (inzet reserves)	NTB	
b) ProRail voor spoorse zaken (via Rijk)	5 mln (stelpost)	
c) NS voor bijdrage P&R-plaatsen	NTB	
d) Provincie	NTB	

IV. Mogelijke combinaties

Combinatie 1

Inrekenen minimale bijdrage spoorse voorzieningen (+5 mln)

Publiek parkeren circa 550 pp bovengronds (+25 mln)

Omzetting 3.000m² niet-wonen naar wonen (+1,1 mln)

Nog te dekken tekort ca 6 mln

Toelichting

- *Bedragen zijn indicatief*

- *Als spoorse bijdrage in de tijd niet mogelijk blijkt, dan loopt het nog te dekken tekort op.*

Als de spoorse bijdrage hoger uitvalt wordt het tekort kleiner

- *Bij een volledig bovengronds parkeergarage ontstaat de mogelijkheid om het fietsparkeren in het parkeergebouw te combineren (compact mobiliteitsknooppunt)*

Vervolg mogelijke combinaties

Combinatie 2

Inrekenen minimale bijdrage spoorse voorzieningen (+5 mln)

Publiek parkeren circa 150 pp ondergronds en 400 pp bovengronds (+19,5 mln)

Omzetting 3.000m² niet-wonen naar wonen (+1,1 mln)

Nog te dekken tekort ca 11,5 mln

Toelichting

- Bedragen zijn indicatief

- Als spoorse bijdrage in de tijd niet mogelijk blijkt, dan loopt het nog te dekken tekort op.

Als de spoorse bijdrage hoger uitvalt wordt het tekort kleiner

- Bij ondergronds autoparkeren is er geen mogelijkheid om het fietsparkeren in het parkeergebouw te integreren (aparte fietsparkeerkelder)

V. Vervolgstappen

- 13 juni: collegebehandeling raadsvoorstel meningsvormende bespreking
- 21 juni: bestuurlijk overleg samenwerkingspartners
- 28 juni: optie extra raadsinformatiebijeenkomst (indien nodig)
- 4 juli: meningsvormende bespreking raadscommissie
- Afhankelijk van uitkomsten raadscommissiebehandeling worden businesscase en bestemmingsplan aangepast en een raadsvoorstel voor vaststelling van het bestemmingsplan opgesteld
- 12 december 2023: vaststelling bestemmingsplan Stationsgebied

Vragen?

