

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
A. Schütte

Zaaknummer: 1912942

Hoorn, **25 NOV. 2021**

**Onderwerp: Antwoorden vragen commissie ontwerp
bestemmingsplannen Poort van Hoorn 28 september 2021**

Beste leden van de raad,

Op dinsdag 28 september 2021 heeft u in de algemene raadscommissie de ontwerpbestemmingsplannen Stationsgebied en Pelmolenpad besproken. De portefeuillehouder zegde toe per brief nadere uitleg te geven op een aantal vragen en opmerkingen. Die uitleg vindt u in deze brief.

INLEIDEND

Wat ging vooraf?

Eerder genomen raadsbesluiten vormen cruciale kaders voor de nadere uitwerking van de Poort van Hoorn. De ontwerpbestemmingsplannen Stationsgebied en Pelmolenpad zijn een uitwerking van deze eerder genomen raadsbesluiten. De meest relevante besluiten voor de ontwerpbestemmingsplannen zijn:

- Raadsbesluit Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn – 24 september 2019
De raad stelde hiermee de ambities vast voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Belangrijke onderdelen van dit besluit waren de bouw van minimaal 1.000 woningen, het beperken van de ruimtelijke impact van de parkeeropgave in Stationsgebied-Noord en een ruimtereservering in gebied Pelmolenpad/Primalocatie voor een alternatieve ontsluiting van de binnenstad.
- Raadsbesluit Parkeren in de Poort van Hoorn – 25 februari 2020
Met dit raadsbesluit werden eerdere raadsbesluiten uit 2017 over de parkeeropgave geactualiseerd. Vanwege het vertrek van de huidige supermarkt uit het gebied werd de parkeeropgave aangepast van 1.250 naar 1.050 plaatsen. Ook besloot de raad: “...dat de parkeergarage qua ruimtelijke impact zo veel mogelijk beperkt vorm wordt gegeven. Hier wordt onder verstaan: gedeeltelijk ondergronds”.
- Raadsbesluit Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst – 8 december 2020
Met dit raadsbesluit stelde de raad het stedenbouwkundig plan vast, met als belangrijke kernpunten de ontwikkeling van het stationsgebied met 49.000 m² woonprogramma en 15.000 m² functies die bijdragen aan levendigheid, 53.000 m² woonprogramma in Pelmolenpad/Prisma, de parkeeroplossingen per gebied, een schaalbare parkeergarage én een kwalitatief hoogwaardig verbindend podium tussen Stationsgebied noord en zuid.

Ook de businesscase en de projectopdracht is met dit besluit door de raad vastgesteld. Daarbij is het gelukt om het volledige programma te passen binnen de eerdere financiële kaders die de raad in 2017 had vastgesteld (dus zonder extra benodigde bijdrage), zij het voor een nu veel uitgebreider plan (w.o. een geheel nieuwe traverse). De raad gaf met dit besluit ook opdracht om het stedenbouwkundig plan in nauw overleg met de omgeving uit te werken in bestemmingsplannen. Tot slot gaf de raad het college opdracht om de samenwerkingsovereenkomst met NS stations, ProRail en de Provincie Noord-Holland te sluiten.

- Naast deze besluiten in het proces rond de Poort van Hoorn zijn er ook andere beleidskaders die relevant zijn voor het project Poort van Hoorn. Voorbeelden zijn onder meer de Doelgroepenverordening (2019), de Woonvisie (2020), de Groenvisie (2020), de Mobiliteitsvisie (2021), de visie Hoornse Hoogte (2021), Toekomst van Hoorn/Meer Stad worden (2019), etc. Om misverstanden te voorkomen: in de voorliggende ontwerpbestemmingsplannen zitten geen strijdigheden met / afwijkingen van deze beleidskaders.

Waar staan we nu?

De afgelopen maanden hebben we het door u vastgestelde stedenbouwkundig plan uitgewerkt in twee ontwerpbestemmingsplannen. In deze bestemmingsplannen leggen we vast hoe de verschillende grondvlakken gebruikt mogen worden en wat er op de grond gebouwd mag worden. Het plan bepaalt dus of op een bepaalde plek bijvoorbeeld woningen gebouwd mogen worden, waar wegen komen of waar ander functies zijn toegestaan. Ook leggen we hier de maximale bouwvolumes (w.o. bouwhoogtes) vast.

De voorliggende raadsvoorstellen zijn besluiten om de ontwerpbestemmingsplannen vrij te geven voor zienswijzen. De raad stelt hiermee de bestemmingsplannen dus nog niet definitief vast. Het vaststellen van de definitieve bestemmingsplannen gebeurt volgens de huidige planning na aanvang van de nieuwe bestuursperiode, vóór de zomer van 2022. Na het voorliggende besluit om de ontwerpbestemmingsplannen vrij te geven voor zienswijzen volgt een periode van zes weken waarin belanghebbenden hun zienswijzen kunnen indienen. Deze worden door het college van een reactie voorzien. De raad wordt daarna gevraagd om de bestemmingsplannen al dan niet gewijzigd vast te stellen. Tegelijkertijd stelt de raad op dat moment voor ieder gebied een grondexploitatie vast. En, indien noodzakelijk, een exploitatieplan.

Wat wordt NIET vastgelegd in een bestemmingsplan?

Het is ook goed om stil te staan bij wat er niet wordt vastgelegd in een bestemmingsplan (maar via andere kaders / besluiten):

- *De verdeling van woningcategorieën over het gebied*
De exacte verdeling van woningcategorieën (sociaal, middelduur en duur) over het gebied leggen we niet vast in een bestemmingsplan. Geldende kaders hiervoor zijn de Doelgroepenverordening en Woonvisie.
Het woonprogramma, waar ook de businesscase op is gebaseerd, voldoet aan deze kaders.
- *De verdeling van ondergronds en bovengronds parkeren*
In het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied wordt het volledige Stationsgebied Noord aangewezen als zoeklocatie voor ondergronds parkeren. Hetzelfde geldt voor het ontwerpbestemmingsplan Pelmolendpad. Beide bestemmingsplannen geven dus geen beperking voor het ondergronds parkeren.

Wij hebben onderzocht wat de kansen en mogelijkheden zijn voor het ondergronds oplossen van het openbaar parkeren in het Stationsgebied Noord binnen de technische, ruimtelijke en financiële kaders. De resultaten van dat onderzoek worden op de informatiebijeenkomst van 7 december aanstaande met u besproken.

- *De exacte vormgeving van gebouwen en openbare ruimte*

De vormgeving van de omgeving wordt van abstract naar concreet uitgewerkt in de volgende stappen:

Stedenbouwkundig plan

In december 2020 heeft u het stedenbouwkundig plan vastgesteld. Een stedenbouwkundig plan is een tekening van de gewenste inrichting van een bepaald gebied waarop alle elementen die ruimte vragen (de kavels, het groen, de wegen, de parkeerplaatsen en het water) zijn weergegeven. Aan deze tekening ligt een ontwerpproces ten grondslag waarin keuzes zijn gemaakt voor het type bebouwing en de vormgeving van de openbare ruimte. In het ontwerp wordt rekening gehouden met diverse aspecten, zoals aansluiting op het omliggende landschap en bebouwing, een goede bereikbaarheid, voldoende parkeerplaatsen, duurzaam groen en water, milieutechnische aspecten, veiligheidsaspecten, et cetera.

Beeldkwaliteitsplan

In een beeldkwaliteitsplan wordt, op hoofdlijnen, beschreven hoe het uiterlijk van gebouwen en de omgeving eruit moeten komen te zien, bijv. welke materialen en kleuren gebruikt moeten worden. Vaak wordt dit gedaan aan de hand van schetsen en afbeeldingen. Tijdens de informatiebijeenkomst op 7 december aanstaande wordt het Beeldkwaliteitsplan aan de raad gepresenteerd. Het (ontwerp)beeldkwaliteitsplan wordt volgens planning in de raadsvergadering van 8 februari 2022 samen met de ontwerp bestemmingsplannen vastgesteld, waarna het (gelijktijdig met de ontwerpbestemmingsplannen) voor zienswijzen ter inzage wordt gelegd. Daarna neemt de gemeenteraad een besluit over het (al dan niet gewijzigd) vaststellen van het beeldkwaliteitsplan.

Concreet planontwerp

Nadat de bestemmingsplannen en het beeldkwaliteitsplan onherroepelijk zijn, kunnen initiatiefnemers concrete plannen ontwikkelen binnen de gestelde kaders. Pas dan wordt op detailniveau duidelijk hoe de bebouwing en openbare ruimte eruit komen te zien.

- *Bodemsanering*

De wijze waarop de bodemsanering wordt uitgevoerd, maakt geen onderdeel uit van de ontwerpbestemmingsplannen. Van het Stationsgebied Noord is bekend dat deze locatie in het verleden gebruikt is als stortplaats en er sprake is van bodemverontreiniging. Er zal dus moeten worden gesaneerd voordat er kan worden gebouwd. Op basis van bodemonderzoeken zijn de verwachte kosten voor die sanering geraamd en opgenomen in de businesscase van het gebied. Hoe er gesaneerd wordt, is een uitvoeringsvraagstuk waarbij de wettelijke richtlijnen en verplichtingen leidend zijn.

- *Klimaatadaptatie/waterberging*

Vanzelfsprekend dient bij de verdere planuitwerking rekening te worden gehouden met de weerbaarheid van het gebied tegen klimaatverandering. Hoewel dit van groot belang is, heeft dit geen relatie met de voorliggende raadsbesluiten over de bestemmingsplannen.

WONINGBOUWPROGRAMMA

Er zijn verschillende vragen gesteld over het woningbouwprogramma in de Poort van Hoorn, voornamelijk gericht op de verdeling van woningcategorieën in de gebieden van de twee ontwerpbestemmingsplannen.

Welke raadsaders zijn van toepassing op het woningbouwprogramma in de Poort van Hoorn?

In de *Doelgroepenverordening* (2019) zijn de normbedragen voor de verschillende woningcategorieën vastgelegd. In de *Woonvisie* de streefwaarden van 30% goedkope woningen (huur en/of koop), 30% middeldure en 40% dure woningen. Deze zijn dus ook van toepassing op het gebied Poort van Hoorn.

De normbedragen per 1 januari 2021 zijn:

	Maximale huur / verkoop	Inkomensgrens
Sociale huur	€ 752,33	tot € 39.055,-
Sociale koop	€ 200.000,-	tot € 46.866,-
Middenhuur laag	€ 931,-	tot € 58.583,-
Middenhuur hoog	€ 1.138,-	vanaf € 58.583,-
Middeldure koop	Van 200.000 – NHG-grens	n.v.t.
Duur huur	Boven € 1.138,-	n.v.t.
Duur koop	Boven NHG-grens	n.v.t.

Bij het raadsbesluit over de *Uitgangspunten Poort van Hoorn* heeft u de ambities en stedenbouwkundige uitgangspunten bepaald en de opdracht gegeven minimaal 1.000 woningen in het gebied te realiseren. Verder gelden de financiële kaders c.q. het bereiken van een sluitende businesscase.

In het raadsbesluit *Meer Stad Worden* heeft de raad de opdracht gegeven woningbouwprojecten voor jongeren tot 28 jaar bij voorkeur en rondom de stationsgebieden te (laten) realiseren.

Hoe zijn we tot de woningverdeling over het Poort van Hoorn gebied gekomen?

Vanuit bovengenoemde kaders is, als onderdeel van het stedenbouwkundig plan, gewerkt aan het daarbinnen passende woonprogramma. Het is gelukt een hierop aansluitend woonprogramma samen te stellen. Ten aanzien van de verdeling 30-30-40 is dit gerealiseerd in de gezamenlijke gebieden Stationsgebied Noord, Zuid en Pelmolenpad/Prisma, die samen één ontwikkelgebied vormen. De raad heeft dit ook samenhangend als "groot project" vastgesteld.

		Pelmolendpad		Stationsgebied Noord		Stationsgebied Zuid		Totaal	
	type	aantal	% van totaal plandeel	aantal	% van totaal plandeel	aantal	% van totaal plandeel	aantal	% van totaal
WOONPROGRAMMA									
koop									
goedkope koop	mgw	131	22%	69	18%		0%	200	20,3%
middeldure koop	mgw	51	9%	120	31%		0%	171	17,4%
dure koop	mgw	135	23%	120	31%	39	100%	255	26,0%
top segment koop	mgw	19	3%	22	6%		0%	41	4,2%
EG grondgebonden	egw	78	13%		0%		0%	78	8,0%
subtotaal koop		414	70%	331	86%	39	100%	745	76%
huur									
sociale huur	mgw	121	20%		0%			121	12,3%
vrije sector laag	mgw	30	5%	55	14%			85	8,7%
vrije sector hoog	mgw	30	5%		0%			30	3,1%
subtotaal huur		181	30%	55	14%	-	0%	236	24%
		595	100%	386	100%	39	100%	981	100%

goedkoop	321	33%
middelbaar	286	29%
duur	374	38%
	981	100%

In *Stationsgebied Noord* zien wij vanuit het geheel van de gestelde kaders geen mogelijkheden voor sociale huur. De belangrijkste reden hiervoor is de bij sociale huurwoningen behorende parkeeropgave. Ruimtelijk gezien zijn er geen mogelijkheden voor maaiveldparkeren voor sociale huurwoningen, gezien het gewenste totale ontwikkelprogramma (parkeren, wonen en maatschappelijke/economische functies) en de beperkt beschikbare ruimte in Stationsgebied Noord. Budgettair gezien zijn er geen mogelijkheden om een huurwoning van een gebouwde parkeerplaats te voorzien.

In het gebied *Pelmolendpad/Prisma* is gekozen voor een autoluw woonmilieu met twee mobiliteitshubs. Aanvullend hierop kan voor de sociale huurwoningen in dit gebied wél ruimte worden gereserveerd voor maaiveldparkeren. In dit gebied worden daarom wel sociale huurwoningen toegevoegd.

In Hoorn is bovendien veel behoefte aan betaalbare koopwoningen. Juist in de Poort van Hoorn bestaan hiervoor veel kansen. Dit sluit ook aan op het raadsbesluit Meer Stad Worden (juni 2019) om woningbouw voor jongeren tot 28 jaar rond het station te realiseren.

Vanwege bovengenoemde redenen bestaat de streefwaarde uit de Woonvisie van 30% goedkope woningen in dit gebied uit een wat groter deel "sociale koopwoningen" en een wat kleiner deel "sociale huurwoningen".

In de nabijheid van deze twee plangebieden zijn verder enkele woningbouwontwikkelingen (o.a. aan het Dampden en aan de Berkhouterweg), die naar verwachting een aanzienlijke bijdrage zullen leveren aan het totaal aantal sociale huurwoningen in deze omgeving. Het gaat om de Tensen-locatie, waar een plan in ontwikkeling is voor circa 100 tot 120 sociale huur- en sociale koopwoningen voor studenten en starters. Daarnaast wordt gewerkt aan het plan 'Buiten stad Hoorn' op de locatie van Van der Linden van Sprankhuizen, waarin rekening wordt gehouden met ca. 180 sociale huur- en koopwoningen. We gaan ervan uit dat in deze plannen gezamenlijk minimaal 150 *sociale huurwoningen* worden gerealiseerd.

Daarnaast zijn we met Intermaris in gesprek over de realisatie van de ambitie voor het totaal aantal sociale huurwoningen in Hoorn en de spreiding hiervan in dit deel van de stad. Het vaststellen van deze ontwerpbestemmingsplannen vormt daarbij geen belemmering.

PARKEREN

De Poort van Hoorn biedt mogelijkheden voor een wat intensiever, stedelijk woonmilieu. Juist vanwege de aanwezigheid van het OV-knooppunt en een daarbij passende parkeeroplossing is het mogelijk een goede mix van aantrekkelijk wonen met een kwalitatieve openbare ruimte te realiseren.

Wat zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden van ondergronds parkeren?

In het stedenbouwkundig plan van december 2020 gaan we uit van de het door u vastgestelde uitgangspunt van 1.050 openbare parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening. In de bijbehorende businesscase is op basis van kengetallen voor wat betreft de investeringskosten aangenomen dat 300 parkeerplaatsen ondergronds gerealiseerd kunnen worden en 750 bovengronds.

Mogelijkheden ondergronds parkeren

Tijdens de raadsbehandeling van het stedenbouwkundig plan in december is gevraagd of de mogelijkheden van meer ondergronds parkeren onderzocht kunnen worden. De afgelopen periode hebben wij onderzoek gedaan naar de technische mogelijkheden en de kosten. Dit onderzoek is afgerond en wordt tijdens de informatiebijeenkomst op 7 december a.s. aan u gepresenteerd.

In het algemeen geldt dat een ondergrondse parkeerplaats duurder is dan een bovengronds gebouwde parkeerplaats. En hoe dieper en/of hoe complexer de bodemsituatie, hoe duurder het wordt. Meer ondergronds parkeren betekent dat aanvullende financiële dekking moet worden gevonden.

Als bovengronds parkeren afneemt, ontstaat in theorie meer ruimte voor het bouwen van woningen. Die extra woningen leiden wel weer tot een extra parkeervraag. De opbrengst van deze extra woningen is een voor de hand liggende dekkingsoptie voor de hogere kosten van ondergronds parkeren, zoals ook tijdens de commissie werd benoemd. Het is echter zeer de vraag of aanvullend woningprogramma deze meerkosten ook volledig kan dekken. Een andere of aanvullende dekkingsoptie is een extra financiële bijdrage in de businesscase (indicatief €35-50K per parkeerplaats extra). Deze dekkingsopties worden momenteel in kaart gebracht en op 7 december met u besproken.

Zoals al eerder in deze brief is aangegeven, wordt het in de ontwerpbestemmingsplannen in ieder geval planologisch mogelijk gemaakt om onder vrijwel het gehele Stationsgebied Noord en voor het gehele plangebied Pelmolenpad ondergronds parkeren te realiseren. Een besluit over de concrete uitvoering is nú dus niet noodzakelijk. De besluitvorming hierover zal worden voorbereid naar aanleiding van de uitkomsten van het genoemde onderzoek. Dit kan dus los van de bestemmingsplanprocedure plaatsvinden.

Mogelijkheden half verdiept parkeren

De optie van half verdiept parkeren onder het hele gebied Stationsgebied Noord is om verschillende redenen niet haalbaar en wenselijk. Dit zou betekenen dat het maaiveld in het gebied 1,5 tot 2 meter wordt verhoogd. Dat veroorzaakt een enorm hoogteverschil in de aansluiting met de omgeving. Vanuit het vastgestelde stedenbouwkundig plan is dit niet oplosbaar en uitvoerbaar. Wij beschouwen dit stedenbouwkundig en qua technische uitvoerbaarheid dan ook als een onwenselijke optie. Het is daarom niet opgenomen in de verdere uitwerking van de mogelijkheden (met uitzondering van een incidentele toepassing op een paar specifieke plekken).

NIEUWE ONTSLUITINGSWEG

Een aantal fracties heeft aandacht gevraagd voor de manier waarop de nieuwe ontsluitingsweg is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad.

Eén van de kaders voor dit bestemmingsplan is de "Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 met doorkijk naar 2040" zoals u die op 6 juli 2021 heeft vastgesteld. Daarbij heeft u het college onder andere de opdracht gegeven om 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. Dat is op dit moment in volle gang.

Voor de nieuwe ontsluiting is conform het raadsbesluit van 24 september 2019 over de Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling voor de Poort van Hoorn in het Stedenbouwkundig plan al ruimte gereserveerd in het Pelmolenpad. Daarmee is een nieuwe ontsluiting door het gebied (conform een eerder opgesteld ontwerp) ruimtelijk inpasbaar. Met de hiervoor genoemde opdracht wordt dit verder uitgewerkt voor advies aan en besluitvorming in de raad in de eerste helft van 2022, vóór de Kadernota. Hierna zullen de resterende onderzoeken worden uitgevoerd.

Op het moment dat er sprake is van:

- een raadsbesluit tot het daadwerkelijk voorbereiden van de nieuwe ontsluiting (inclusief financiering);
- een verdere, concrete uitwerking hoe de nieuwe ontsluiting wordt vormgegeven;
- volledig afgeronde onderzoeken naar de effecten van de nieuwe ontsluiting;
- een afgerond participatieproces
- een economisch uitvoerbaar plan

kan de ruimtelijke procedure worden gevolgd om het uiteindelijke tracé te bestemmen als "Verkeer" om zo de nieuwe ontsluiting planologisch mogelijk te maken.

Met de ruimtereservering voor een nieuwe ontsluitingsweg is in het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad de basis gelegd voor de verdere besluitvorming over de ontsluitingsweg volgend jaar. Tegelijkertijd blijft er met vaststelling van dit plan voortgang op de andere onderdelen, zoals de woningbouwontwikkeling. Nu het ontwerpbestemmingsplan niet vaststellen leidt tot vertraging, wat ook gevolgen kan hebben voor de toekenning van de 7,5 miljoen euro vanuit de Woningbouwimpuls. Het tracé op dit moment verdergaand opnemen in dit ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad is dus niet mogelijk. Dat is geen kwestie van willen, maar van kunnen.

OVERIGE PUNTEN

Gebouw Stationsgebied-Zuid

In de raadscommissie zijn ook enkele vragen gesteld en opmerkingen geplaatst over het nieuw te realiseren gebouw aan de westzijde van de traverse in het Stationsgebied-Zuid. Met name voor wat betreft het belemmeren van de zichtlijnen en de privacy van de bewoners in het naastgelegen woon-winkelgebouw.

Het is duidelijk dat het Stationsgebied-Zuid een enorme kwaliteitsimpuls krijgt. Het busstation en de chaotische fietsenstalling maken plaats voor een aantrekkelijk groen verblijfsgebied waarmee de oude singelstructuur als cultuurhistorische kwaliteitsdrager weer duidelijk zicht- en voelbaar wordt. De insteek van de stedenbouwkundige opzet is om meerdere aantrekkelijke plekken en pleinen te maken. Vanuit de herestelde singel wil je zo min mogelijk zicht hebben op het spoor en de beslotenheid van een singelpark ervaren. Langs de singel ontstaan in de voorgestelde opzet twee afzonderlijke pleinen met een stadse maat met aantrekkelijke en levendige plinten.

De bebouwing aan de westzijde van de traverse is, naast de ruimtelijke inpassing van de fietsenstalling, ook nodig om het stationsgebied te verlevendigen. Het huidige 'niemandsland' maakt plaats voor een entree naar de binnenstad en markeert het station.

Het gebouw moet architectonisch nog worden uitgewerkt. Vanzelfsprekend in overleg met architecten, welstand en zeker ook de bewoners van het gebied. Privacy en andere aspecten zijn dan belangrijke uitgangspunten voor het definitieve ontwerp.

Het bestemmingsplan biedt in de huidige opzet voldoende mogelijkheden om nog ontwerpkeuzes te kunnen maken, die -rekening houdend met de verschillende belangen- de kwaliteit van het gebied voor generaties zeker stellen. Wij vinden het vanuit die optiek belangrijk om vooruitlopend op het architectonisch ontwerp in het bestemmingsplan nu nog geen fundamentele keuzes vast te leggen voor wat betreft de vormgeving van het gebouw.

Klimaatadaptatie (waterberging, waterafvoer en voorkomen hittestress)

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is een concreet plan voor klimaatadaptatie nog niet nodig. Het projectteam heeft de volgende punten echter al wel in het vizier:

- Stationsgebied zuid: Aan de zuidkant van het station komt veel meer groen. In het ontwerp is hier een uitbreiding van de singelstructuur ingetekend, waar nu nog asfalt, parkeren en een busstation is. De uitbreiding van de singelstructuur en de toevoeging van groen in het gebied zorgen straks voor een aangenaam verblijfsklimaat. Het geplande groen is naar verwachting voldoende voor afwatering bij hevige regenval.
- Stationsgebied noord: In dit gebied is sprake van een hoge grondwaterstand en weinig mogelijkheid voor natuurlijke afvloeiing van water. Op dit moment is het gebied sterk versteend, in de toekomst wordt dit vanuit herontwikkeling een nieuw stuk stad. In het ontwerp van dit gebied moet rekening worden gehouden met klimaatadaptatie. Mogelijkheden die het projectteam voorziet, zijn: verticaal groen, verdiepte goten in het openbaar gebied, groene daken en polderdaken voor de buffering van het regenwater, extra afwatering door een regenwaterriool en de toevoeging van de (fruit-)bomen en groenvoorzieningen. Ontwikkelaars krijgen de opdracht mee om zowel uit te kijken naar afwatering als naar verkoeling door groen in het gebied. Ondergrondse kelders (bijvoorbeeld parkeren) moeten in balans gebracht worden met ruimte voor waterberging, afwatering en groen.
- Pelmolenpad/Prismalocatie: In het ontwerp zijn zowel water als groen ingetekend. In het openbaar gebied wordt gedacht aan verdiepte goten en /of wadi's voor de waterbuffering en groene (polder)daken voor de bebouwing. Beiden zorgen voor afwatering en voor verkoeling in het gebied. Ondergrondse kelders (bijvoorbeeld parkeren) moeten in balans gebracht worden met ruimte voor waterberging en groen.

Breedte Podium

In het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied staat dat het Podium als noord-zuidverbinding maximaal 10 meter breed kan worden. De breedte van het podium is echter een uitwerkingskwestie die in het bestemmingsplan niet beperkt of begrenst hoeft te worden. Hier werd tijdens de commissievergadering ook een opmerking over gemaakt. We halen deze begrenzing uit het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.

Q-team Poort van Hoorn

Tijdens de commissievergadering vroeg u ook om terug te komen op het zogenaamde Q-Team. Voor het bewaken van de kwaliteit van de gebouwen en openbare ruimte in de Poort van Hoorn worden twee adviesorganen actief: de welstandscommissie en het Q-Team Poort van Hoorn.

De welstandscommissie is een onafhankelijk adviesorgaan dat het gemeentebestuur gevraagd en ongevraagd adviseert over ruimtelijke kwaliteit binnen de gemeente. Zij bewaakt en stimuleert de ruimtelijke kwaliteit en esthetische samenhang en baseert zich daarbij op het door de gemeente

opgestelde welstandsbeleid. Haar taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn wettelijk vastgelegd. De formele, wettelijke bevoegdheid tot welstandstoetsing ligt bij de welstandscommissie.

Het nog op te richten 'Q-Team Poort van Hoorn' krijgt als taak erop toe te zien dat de ruimtelijke kwaliteitsambities binnen de kaders van het Stedenbouwkundig Plan en het Beeldkwaliteitsplan op een goede manier worden uitgewerkt. Daarbij bewaakt het Q-Team de integrale stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van het plan en heeft zij een rol bij het selecteren van architecten.

Het Q-Team is geen vastomlijnd begrip of wettelijke term. Voor het Q-Team wordt door het college een reglement van orde vastgesteld, waarin onder andere de taken en samenstelling worden vastgelegd. Er is nog geen definitieve samenstelling bekend, maar u kunt hierbij denken aan stedenbouwkundigen vanuit de gemeente, Karres en Brands en bijvoorbeeld de Spoorbouwmeester (namens NS en ProRail, voor zover het raakt aan de spoorse projecten). Beide organen hebben een eigen verantwoordelijkheid. Vanzelfsprekend wordt er waar nodig collegiaal overlegd.

TOT SLOT

Wat is het belang van voortgang in het proces rond de bestemmingsplannen?

Vanuit de raad wordt regelmatig opgeroepen om snelheid te maken met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Die snelheid maken we, uiteraard met inachtneming van de nodige zorgvuldigheid. De Poort van Hoorn is voor onze stad een atypisch project qua omvang en complexiteit. Tientallen experts van binnen en buiten de gemeente zijn dagelijks bezig om onze ambities voor de Poort te verwezenlijken.

Om die zorgvuldige snelheid vast te houden, is het minstens zo belangrijk dat wij als stadsbestuur (college en raad) een consistente koers volgen en eerder genomen besluiten telkens een robuuste basis vormen voor de volgende stap. Tijdens de commissie werden door verschillende raadsfracties punten benoemd die strijdig zijn met eerder genomen besluiten en vastgestelde raadskaders. Ook werden geheel nieuwe wensen ingebracht, met grote consequenties; financieel, voor de voortgang, of voor de kwaliteit van onze plannen.

Het is van groot belang dat de ontwerpbestemmingsplannen in februari in procedure worden gebracht. Genoemde vragen en vraagtekens zijn, zoals uitgelegd in deze brief, veelal (nog) niet aan de orde bij de voorliggende besluiten. Aan de andere kant zijn de risico's van uitstel en vertraging groot. Dit besluitmoment is ook belangrijk vanwege de verkregen cofinanciering van de Provincie NH voor de businesscase en capaciteit. Een voorwaarde van de Rijkssubsidie van 7,5 miljoen euro vanuit de Woningbouwimpuls is verder, dat de (voorbereiding van de) bouw van de woningen start in 2023. Daarnaast sluit de huidige besluitvorming aan op de planning van de nieuwe concessie van de provincie voor het busvervoer, wat bepalend is voor de planning van de verplaatsing van het busstation naar stationsgebied-noord. Dit zijn maar enkele van de afhankelijkheden in dit complexe project.

Wij vragen uw raad daarom om de ontwerpbestemmingsplannen te beoordelen aan de hand van de kaders die u eerder heeft gesteld en de aspecten die relevant zijn voor de ontwerpbestemmingsplannen. Wij gaan er vanuit dat deze brief helderheid geeft over de belangrijkste punten en hopen dat deze bijdraagt aan een voorspoedige besluitvorming in de raad in februari 2022.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hoorn



de secretaris



de burgemeester