

Technische vragen business case stationsgebied 4 juli 2023

	Partij	Vraag	Antwoord
1a	Hoorn Lokaal	Stel dat we dit jaar niet tot een besluit komen over de Poort van Hoorn, wat zijn de consequenties met betrekking tot de nieuwe Omgevingswet? Of blijft de oude wet hierop van kracht? Op welke onderdelen moet er dan een beslissing genomen worden?	De al gestarte bestemmingsplanprocedure kan na 1 januari 2024 onder de huidige wetgeving (Wet ruimtelijke ordening) worden afgerond mits er geen grote wijzigingen worden doorgevoerd. Wel heeft het uitstellen van vaststelling risico's, waaronder het verliezen van commitment van de partners, het ontbinden van de samenwerkingsovereenkomst, het verliezen van subsidies, onderzoeken die gedateerd kunnen worden, onduidelijkheid over de juridische houdbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende participatie traject. Als er zodanig ingrijpende wijzigingen worden aangebracht bij de vaststelling van het bestemmingsplan, dat er gesproken moet worden van een wezenlijk ander plan, zal een nieuw ontwerpbestemmingsplan ter inzage moeten worden gelegd. Dat kan echter niet meer als de Omgevingswet in werking is getreden (per 1 januari 2024). Het instrument bestemmingsplan bestaat dan namelijk niet meer. Als deze situatie zich voordoet, is een wijziging van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning nodig om het stationsgebied te kunnen ontwikkelen.
1b	Hoorn Lokaal	Er wordt ook gesteld dat in verband met subsidies er besluiten genomen moeten worden, maar is hiervoor uitstel mogelijk bij de subsidieverstrekkers? Is dit al gepolst?	Vanuit het Rijk is een bijdrage uit de 1e tranche van de subsidieregeling woningbouwimpuls ontvangen. Aan het Rijk is onlangs via een wijzigingsverzoek gevraagd om de voorwaarde startbouw aan te passen van 1 september 2023 naar 1 november 2024. Voorafgaand aan dit verzoek zijn er gesprekken met het Rijk gevoerd. Verder uitstel is niet mogelijk. Vanuit de provincie Noord-Holland is een bijdrage van 5,5 miljoen beschikbaar. Als samenwerkingspartners in het stationsgebied zijn we nu samen aan de slag om de business case weer sluitend te krijgen. Echter wordt er vanuit provincie ook gestuurd op de afgesproken voorwaarden waarvoor de bijdrage is toegekend. De bijdrage van het Rijk uit het BO-MIRT voor de nieuwe binnenstadstoegang Keern is gekoppeld aan de woningbouw in het stadshart van Hoorn. De woningbouw binnen het stationsgebied is onderdeel van deze toegezegde bijdrage.
2	CDA	Wat gebeurt er met een bestaande (lopende) bestemmingsplanprocedure wanneer de Omgevingswet ingaat op 1 januari?	Zie antwoord op vraag 1a.
3	CDA	Kunt u een overzicht geven van de opbouw van de 1050 parkeerplaatsen?	Zie 11 voor een onderbouwing openbaar parkeren Poort van Hoorn inclusief was-woordt lijst. Daarin is de onderbouwing van 997 parkeerplaatsen opgenomen. De 1050 is door raad genoemd om enige ruimte in de parkeercapaciteit te voorzien.
4	CDA	In hoeverre waren de 1050 (deels) ter opvang van het verdwijnen van parkeerplaatsen in de binnenstad?	Zie 11 voor een onderbouwing openbaar parkeren Poort van Hoorn.

5	CDA	Wat zijn de kosten voor het totaal ondergronds brengen van 500-600 parkeerplaatsen?	Op basis van het beschikbare schetsontwerp voor de parkeergarage en de second opinion uit 2022 gaan we voor ondergronds parkeren uit van een investering van € 68.000 per parkeerplaats. De totale investering beweegt zich bij 500-600 parkeerplaatsen tussen € 34 en € 41 miljoen (prijspeil 2023).
6	CDA	In hoeverre kan het ontwerpbestemmingsplan wijzigen t.o.v. het definitieve bestemmingsplan. Welke speelruimte is daar?	Zie antwoord op vraag 1a. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen kan de raad bij vaststelling van het plan daarin wijzigingen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp, maar ambtshalve wijzigingen zijn eveneens heel gebruikelijk. Deze afwijkingen van het ontwerp mogen naar aard en omvang echter niet zodanig groot zijn dat een wezenlijk ander plan is vastgesteld, anders dan dient de wettelijke procedure (met inbegrip van de terinzagelegging van het ontwerp en de mogelijkheid van zienswijzen) opnieuw te worden doorlopen. Uit de rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) kan worden afgeleid dat van “een wezenlijk ander plan” niet snel sprake is. In de regel zijn de afwijkingen naar aard en omvang niet zodanig groot zolang het ontwerpplan en het vastgestelde plan in de kern nog steeds betrekking hebben op dezelfde ontwikkeling en/of de wijzigingen slechts een klein deel van het plangebied beslaan.
7	CDA	In hoeverre is het mogelijk om de bouw rondom het stationsgebied gefaseerd uit te voeren?	De bouw in het stationsgebied vindt noodzakelijkerwijs gefaseerd plaats. Dit heeft te maken met de verplaatsing van bestaande functies (railinzetplaats, relaishuis, AH) aan de noordzijde en de noodzakelijke bouw van de nieuwe traverse voordat het busstation van de zuid- naar de noordzijde kan worden verplaatst. De bouw van woningen en voorzieningen vindt verspreid over een periode van 6-7 jaar plaats en is gekoppeld aan zowel de termijnen uit de subsidiebeschikking woningbouwimpuls als de planning in de Samenwerkingsovereenkomst.
8	CDA	Welke subsidies lopen risico wanneer we eind dit jaar geen bestemmingsplan hebben aangenomen?	Woningbouwimpuls, Bijdrage OV-fonds Provincie Noord-Holland, Bijdrage BO-MIRT voor nieuwe binnenstadsontsluiting Keern.
9	CDA	Kunnen we nog extra subsidie krijgen uit de volgende tranche uit de woningbouwimpuls?	Nee, tot op heden is het niet mogelijk om voor dezelfde woningen, in dit geval het stationsgebied en Pelmolendpad, een nieuwe aanvraag voor een volgende tranche in te dienen.
10	CDA	Hoeveel lagen betreft een parkeergarage van 550 parkeerplaatsen?	Dit is afhankelijk van het ontwerp. Uitgaande van het beschikbare schetsontwerp en een volledig bovengrondse oplossing kan worden uitgegaan van zes bouwlagen.

11	n.v.t.	Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 8 juni is gevraagd om een vergelijking van de nu voorgestelde ca 550 parkeerplekken met eerdere besluitvorming van de raad.	Op 4 april 2017 is het raadsvoorstel (zknr. 1413606) voor “prioriteitenstelling Poort van Hoorn” aan de raad gepresenteerd. In dit voorstel was een openbare parkeergarage van 900 parkeerplaatsen gepland. Middels een aangenomen amendement van de raad is dit aantal aangepast naar 1250. Dit om eventueel parkeren in de binnenstad op te heffen en te faciliteren in de parkeergarage binnen het stationsgebied. Het ging daarbij om de parkeermogelijkheden op de Noorderveemarkt, Vale Hen en het Kerkplein. Ook zou dit ruimte kunnen bieden voor eventuele groei van de parkeervraag in de toekomst. Op 25 februari 2020 heeft de raad (voorstel “Parkeren Poort van Hoorn zknr. 1748811) besloten om de parkeeropgave van de supermarkt vanwege de verplaatsing daarvan niet op te nemen. Het uitgangspunt is toen bijgesteld van 1250 naar 1050. Dit herziene aantal is overgenomen in het stedenbouwkundig plan (2020) en ontwerpbestemmingsplan (2022). Nu in 2023 wordt er voorgesteld om een garage van 500-600 parkeerplaatsen te realiseren. De financiële doorrekening gaat uit van 550 parkeerplaatsen. De nu opgestelde parkeerbalans gaat uit van andere uitgangspunten dan in 2020 gehanteerd. De NS heeft bijvoorbeeld aangegeven minder parkeerplaatsen nodig te hebben in de toekomst. Er is ook anders invulling gegeven aan welke doelgroepen er worden gefaciliteerd in de parkeergarage. Zo wordt er geen rekening gehouden met bezoek en personeel van het Dijklander ziekenhuis. Die hebben immers een eigen parkeergarage bij de voorziening met vrije capaciteit. De parkeerbalans is ook bijgesteld naar de huidige programmering van het stationsgebied noord. Het huidige aantal vierkante meters voor de in het bestemmingsplan opgenomen functies leiden tot andere aantallen benodigde parkeerplaatsen. Daarnaast gaan we ervan uit dat het parkeerterrein aan de Vale Hen voorlopig blijft, om ook aan de parkeervraag dichterbij de winkels te voldoen. Bij de voorgestelde 500-600 parkeerplaatsen in de openbare parkeergarage wordt geen rekening gehouden met binnenstadsbezoekers. In de toekomst is het wel mogelijk om de parkeergarage in het stationsgebied uit te breiden. Het bestemmingsplan staat dit toe. Wel is er twijfel over de loopafstand voor binnenstadbezoek vanaf het stationsgebied Noord voor die betreffende parkeerder. In eerdere plannen werd uitgegaan van een parkeergarage tegen het spoor aan, met een directe aansluiting op de nieuwe traverse. In het huidige stedenbouwkundige plan ligt deze parkeergarage aan de Van Dedemstraat, dus op grotere afstand. Uit de analyse van de scanauto blijkt dat bezoekers aan de binnenstad niet op die afstand van de binnenstad parkeren. Zo staat het achterste gedeelte van het Pelmolenpad nagenoeg leeg. Daarom wordt voor eventuele groei van de parkeervraag van bezoekers in de toekomst gekeken naar mogelijke uitbreiding van de parkeervoorzieningen op andere plekken dicht aan de rand van de binnenstad. Dit kan dan gepaard gaan met het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad.
----	--------	--	--

			In de tabel hieronder wordt de vergelijking gegeven tussen de eerder opgestelde parkeerbalans uit 2020 en de nieuwe uit 2023. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2020</th><th>2023</th><th>Verklaring</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bezoekers binnenstad</td><td>265</td><td>0</td><td>Geen rekening gehouden met opheffen parkeerplaatsen binnenstad. Afgeleid aan bezetting vergelijkbare parkeerterreinen zijn andere locaties geschikter.</td></tr> <tr> <td>Treinreizigers</td><td>450</td><td>300</td><td>Naar aanleiding van nieuwe berekeningen NS</td></tr> <tr> <td>Bezoekers en werknemers ziekenhuis</td><td>85</td><td>0</td><td>Ziekenhuis heeft onbenutte eigen parkeercapaciteit. Sturing vindt plaats met tarieven.</td></tr> <tr> <td>Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving</td><td>49</td><td>0</td><td>Er is voldoende capaciteit op andere parkeerterreinen</td></tr> <tr> <td>Bewoners nieuwe woningen</td><td>0</td><td>0</td><td>Geen rekening mee gehouden. Parkeren in eigen exclusieve parkeergarage</td></tr> <tr> <td>Bezoekers nieuwe woningen</td><td>16</td><td>9</td><td>Bijstelling norm van 0,15 naar 0,1. Woningaantal bijgesteld naar huidig plan.</td></tr> <tr> <td>Bezoekers hotel, Huis van de Stad, maatschappelijke functies</td><td>82</td><td>119</td><td>Hotel bijgesteld naar CROW richtlijnen. Tevens minder kamers dan bedacht in 2020. Huis van de Stad komt niet in stationsgebied Noord. Voor maatschappelijke functies is de parkeernormennota gebruikt.</td></tr> <tr> <td>Restcapaciteit</td><td>50</td><td>65</td><td>Ruimte voor gebruik vanuit omgeving en binnenstad</td></tr> <tr> <td>Lindendael</td><td>0</td><td>50</td><td>Contractuele afspraken met Lindendael over gebruik P+R Hoorn</td></tr> <tr> <td>Totaal</td><td>997</td><td>543</td><td></td></tr> </tbody> </table>		2020	2023	Verklaring	Bezoekers binnenstad	265	0	Geen rekening gehouden met opheffen parkeerplaatsen binnenstad. Afgeleid aan bezetting vergelijkbare parkeerterreinen zijn andere locaties geschikter.	Treinreizigers	450	300	Naar aanleiding van nieuwe berekeningen NS	Bezoekers en werknemers ziekenhuis	85	0	Ziekenhuis heeft onbenutte eigen parkeercapaciteit. Sturing vindt plaats met tarieven.	Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	49	0	Er is voldoende capaciteit op andere parkeerterreinen	Bewoners nieuwe woningen	0	0	Geen rekening mee gehouden. Parkeren in eigen exclusieve parkeergarage	Bezoekers nieuwe woningen	16	9	Bijstelling norm van 0,15 naar 0,1. Woningaantal bijgesteld naar huidig plan.	Bezoekers hotel, Huis van de Stad, maatschappelijke functies	82	119	Hotel bijgesteld naar CROW richtlijnen. Tevens minder kamers dan bedacht in 2020. Huis van de Stad komt niet in stationsgebied Noord. Voor maatschappelijke functies is de parkeernormennota gebruikt.	Restcapaciteit	50	65	Ruimte voor gebruik vanuit omgeving en binnenstad	Lindendael	0	50	Contractuele afspraken met Lindendael over gebruik P+R Hoorn	Totaal	997	543	
	2020	2023	Verklaring																																												
Bezoekers binnenstad	265	0	Geen rekening gehouden met opheffen parkeerplaatsen binnenstad. Afgeleid aan bezetting vergelijkbare parkeerterreinen zijn andere locaties geschikter.																																												
Treinreizigers	450	300	Naar aanleiding van nieuwe berekeningen NS																																												
Bezoekers en werknemers ziekenhuis	85	0	Ziekenhuis heeft onbenutte eigen parkeercapaciteit. Sturing vindt plaats met tarieven.																																												
Werknemers/ondernemers binnenstad en omgeving	49	0	Er is voldoende capaciteit op andere parkeerterreinen																																												
Bewoners nieuwe woningen	0	0	Geen rekening mee gehouden. Parkeren in eigen exclusieve parkeergarage																																												
Bezoekers nieuwe woningen	16	9	Bijstelling norm van 0,15 naar 0,1. Woningaantal bijgesteld naar huidig plan.																																												
Bezoekers hotel, Huis van de Stad, maatschappelijke functies	82	119	Hotel bijgesteld naar CROW richtlijnen. Tevens minder kamers dan bedacht in 2020. Huis van de Stad komt niet in stationsgebied Noord. Voor maatschappelijke functies is de parkeernormennota gebruikt.																																												
Restcapaciteit	50	65	Ruimte voor gebruik vanuit omgeving en binnenstad																																												
Lindendael	0	50	Contractuele afspraken met Lindendael over gebruik P+R Hoorn																																												
Totaal	997	543																																													

12	PvdA	Tijdens het raadsweekend in Groningen hebben wij gekeken naar de kengetallen bouwkosten parkeergarages nieuwbouw en daar kwam men in september 2020 uit op Bovengronds: 523/m2, Verdiept onder plein: 989/m2 en Gecombineerd Met Bebouwing: 587/m2. Nu gaat het ons niet zozeer over de prijs per m2, maar over de verhouding tussen Bovengronds en Gecombineerd met bebouwing. Kunt u dit kleine verschil verklaren en zou u -indien dit te maken heeft met het verschil tussen bouw- en investeringskosten- dit in lekttaal uit kunnen leggen, evt. met een calculatie erbij?	Wat direct opvalt aan het document kengetallen is dat het gaat om kengetallen die de gemeente gebruikt voor het bepalen van de bouwkosten om de bouwleges te heffen. De kengetallen hebben dus als doel om te gebruiken voor het bepalen van de bouwsom bij het heffen van leges. Dit is een andere invalshoek dan dat je als gemeente zelf voor een investering staat. Vaak is het ter voorkoming van discussie een kengetal die niet aan de bovenkant van de feitelijke kosten is gepositioneerd. Het stuk is bovendien gedateerd en bedoeld voor gebruik tot en met 1 maart 2021. Een recentere versie van 2022 laat zien dat er een meer gedifferentieerd beeld is: <table><tr><th colspan="3"><i>Parkeergarages nieuwbouw</i></th></tr><tr><td></td><td>Overdekte fietsenstalling</td><td>€211/m2</td></tr><tr><td></td><td>Meerlaagse fietsenstalling</td><td>€274/m2</td></tr><tr><td></td><td>Bovengronds, open (tot 4 lagen)</td><td>€572/m2</td></tr><tr><td></td><td>Bovengronds, open (vanaf 4 lagen)</td><td>€586/m2</td></tr><tr><td></td><td>Bovengronds, dicht (tot 4 lagen)</td><td>€692/m2</td></tr><tr><td></td><td>Bovengronds, dicht (vanaf 4 lagen)</td><td>€710/m2</td></tr><tr><td></td><td>Oppervlakteparkeren (woonwijk)</td><td>€78/m2</td></tr><tr><td></td><td>Oppervlakteparkeren (openbaar)</td><td>€116/m2</td></tr><tr><td></td><td>Onder plein (tot 1.000 m²)</td><td>€1.221/m2</td></tr><tr><td></td><td>Onder plein (tot 5.000 m²)</td><td>€1.140/m2</td></tr><tr><td></td><td>Onder plein (tot 10.000 m²)</td><td>€1.043/m2</td></tr><tr><td></td><td>Onder plein (vanaf 10.000 m²)</td><td>€849/m2</td></tr><tr><td></td><td>Onder bebouwing (tot 1.000 m²)</td><td>€725/m2</td></tr><tr><td></td><td>Onder bebouwing (vanaf 1.000 m²)</td><td>€601/m2</td></tr><tr><td></td><td>Half verdiept (tot 750 m²)</td><td>€761/m2</td></tr><tr><td></td><td>Half verdiept (vanaf 750 m²)</td><td>€688/m2</td></tr><tr><td></td><td>Geheel verdiept (tot 1.000 m2)</td><td>€971/m2</td></tr><tr><td></td><td>Geheel verdiept (vanaf 1.000 m2)</td><td>€823/m2</td></tr><tr><td></td><td>Geheel verdiept (tot 2.500 m2)</td><td>€989/m2</td></tr><tr><td></td><td>Geheel verdiept (vanaf 2.500 m2)</td><td>€916/m2</td></tr><tr><td></td><td>Op dak</td><td>€300/m2</td></tr></table> De geheel verdiepte parkeerplaats vanaf 2.500 m2 bvo komt uit op € 916/ m2 bvo en de bovengrondse die dicht is vanaf 4 lagen € 710,-/ m2 bvo. Dit laatste komt heel dicht bij de € 31.000,- die we in de business case gebruiken voor de bovengrondse parkeervoorziening. De bouwkosten binnen de investeringskosten bedragen € 738,-/ m2 bvo excl. btw (€ 31.000/30 m2 pp/1,4). De term gecombineerd met bebouwing komt niet meer voor in de opsomming. Vermoedelijk is dat vervangen door half verdiept parkeren. Dat is echter een parkeervorm die in het stationsgebied niet mogelijk is	<i>Parkeergarages nieuwbouw</i>				Overdekte fietsenstalling	€211/m2		Meerlaagse fietsenstalling	€274/m2		Bovengronds, open (tot 4 lagen)	€572/m2		Bovengronds, open (vanaf 4 lagen)	€586/m2		Bovengronds, dicht (tot 4 lagen)	€692/m2		Bovengronds, dicht (vanaf 4 lagen)	€710/m2		Oppervlakteparkeren (woonwijk)	€78/m2		Oppervlakteparkeren (openbaar)	€116/m2		Onder plein (tot 1.000 m²)	€1.221/m2		Onder plein (tot 5.000 m²)	€1.140/m2		Onder plein (tot 10.000 m²)	€1.043/m2		Onder plein (vanaf 10.000 m²)	€849/m2		Onder bebouwing (tot 1.000 m²)	€725/m2		Onder bebouwing (vanaf 1.000 m²)	€601/m2		Half verdiept (tot 750 m²)	€761/m2		Half verdiept (vanaf 750 m²)	€688/m2		Geheel verdiept (tot 1.000 m2)	€971/m2		Geheel verdiept (vanaf 1.000 m2)	€823/m2		Geheel verdiept (tot 2.500 m2)	€989/m2		Geheel verdiept (vanaf 2.500 m2)	€916/m2		Op dak	€300/m2
<i>Parkeergarages nieuwbouw</i>																																																																					
	Overdekte fietsenstalling	€211/m2																																																																			
	Meerlaagse fietsenstalling	€274/m2																																																																			
	Bovengronds, open (tot 4 lagen)	€572/m2																																																																			
	Bovengronds, open (vanaf 4 lagen)	€586/m2																																																																			
	Bovengronds, dicht (tot 4 lagen)	€692/m2																																																																			
	Bovengronds, dicht (vanaf 4 lagen)	€710/m2																																																																			
	Oppervlakteparkeren (woonwijk)	€78/m2																																																																			
	Oppervlakteparkeren (openbaar)	€116/m2																																																																			
	Onder plein (tot 1.000 m²)	€1.221/m2																																																																			
	Onder plein (tot 5.000 m²)	€1.140/m2																																																																			
	Onder plein (tot 10.000 m²)	€1.043/m2																																																																			
	Onder plein (vanaf 10.000 m²)	€849/m2																																																																			
	Onder bebouwing (tot 1.000 m²)	€725/m2																																																																			
	Onder bebouwing (vanaf 1.000 m²)	€601/m2																																																																			
	Half verdiept (tot 750 m²)	€761/m2																																																																			
	Half verdiept (vanaf 750 m²)	€688/m2																																																																			
	Geheel verdiept (tot 1.000 m2)	€971/m2																																																																			
	Geheel verdiept (vanaf 1.000 m2)	€823/m2																																																																			
	Geheel verdiept (tot 2.500 m2)	€989/m2																																																																			
	Geheel verdiept (vanaf 2.500 m2)	€916/m2																																																																			
	Op dak	€300/m2																																																																			

		omdat daar in het stedenbouwkundig plan niet voor is gekozen vanwege het belang van levendige plinten. Het bovenstaande overzicht maakt overigens geen onderscheid tussen een publieke garage of een private stallingsgarage. Een publieke parkeergarage is sowieso duurder omdat het moet voldoen aan strengere bouwnormen. Bijvoorbeeld de lay-out van een openbare parkeergarage moet voldoen aan de normen. Als er ook nog sprake is van bovengelige ontwikkelingen dan heeft dat ook invloed op de lay-out van de ondergelegen parkeergarage. Kolommenstructuren dienen dan afgestemd te worden. Qua metrage per parkeerplaats kom je dan uit op 30 – 34 m2 bvo per parkeerplaats. Het hanteren van kengetallen is echter, in het stadium waarin we qua planvorming zitten, niet meer gewenst. De afgelopen drie jaar heeft de gemeente op basis van het stedenbouwkundig plan verder verfijning aangebracht. Er is een architect ingeschakeld om de uitwerking te doen en er zijn tot twee keer toe adviezen geweest van gerenommeerde bureaus op het gebied van gebouwde parkeeroplossingen. Als u verdere onderbouwing heeft van deskundigen, ontvangen wij deze graag. Echter, het hanteren van kengetallen betekent in feite een stap terug in het denken en helpt de onderhavige discussie niet. Binnen de ramingen van de adviesbureaus is er sprake van maatwerk gebaseerd op een specifiek plan. Iets wat een vergelijking met kengetallen complicerend maakt. Bijvoorbeeld het specifieke geohydrologisch profiel waar met ondergronds bouwen in Hoorn rekening gehouden moet worden. Hier heeft de stad Groningen een voordeel ten opzichte van Hoorn. Er is daar in de bodem een niet waterdoorlatend pakket. Iets wat in Hoorn ontbreekt en juist zeer waterdoorlatend is, waardoor dreigt dat de bodem door de waterdruk omhoog gaat komen tijdens de bouw. Hierdoor moeten in Hoorn tijdens de bouw specifieke bouwmethoden en bemalingstechnieken worden toegepast. Ook houdt een kengetal geen rekening met meerkosten die een gevolg zijn van het verontreinigd zijn van uitkomende grond en die slechts tegen hoge kosten afgevoerd kunnen worden. Een verschil in bouwkosten, voor een tweelaagse ondergrondse bak, is ook terug te voeren naar de vorm van de parkeerbak. Onze adviseurs zijn uitgegaan van een parkeerbak, welke rekening houdt met bovengrondse ontwikkelingen, zoals in het stedenbouwkundig plan is opgenomen. Dit leidt ertoe dat zij uitgaan van minimaal gemiddeld 30 tot 34 m2 per parkeerplaats in plaats van gemiddeld 25 m2 per parkeerplaats waar kengetallen meestal vanuit gaan.
--	--	--

			Als laatste is er een verschil tussen bouwkosten en investeringskosten. De bedragen die we gebruiken binnen de business case betreffen investeringskosten. Hiernavolgend zal worden toegelicht wat het verschil is tussen de beide kosten. De bouwkosten bestaan uit de kosten die de aannemer maakt inclusief de staartkosten van de aannemer zoals bouwplaatskosten, AK, Winst en Risico aannemer, CAR-verzekering. Investeringskosten dat zijn de bouwkosten (aanneemsom) plus de kosten van: a) engineering, administratie, toezicht; b) bijkomende kosten zoals leges, verzekeringen, aansluit en/of verleggingskosten kabels en leidingen, rentekosten; c) nader te detailleren kosten; d) object onvoorzien; ad a. De engineeringskosten omvatten alle kosten voor het ontwerp, de contractvoorbereiding en de begeleiding van de uitvoering. Deze kosten kunnen zowel aan opdrachtgeverszijde (en haar adviseurs) verschijnen als ook detailengineering van de aannemer in het geval een Design & Construct contract. ad c. Nader te detailleren betreft een opslag voor ontbrekende zaken (maar wel voorziene) welke past bij de projectfase en het uitwerkingsniveau van het project. Dit betreft een opslag voor de dekking van de kosten voor werkzaamheden of voorzieningen die in dit stadium van het project nog niet zijn ontworpen of benoemd, maar wel moeten worden uitgevoerd. Bij deze kosten moet onder meer worden gedacht aan bijkomende elementen bij nader uitwerken ontwerp zoals afwerking installatieruimte, beheerderruimte, bebording, meubilair, aansluiting damwand op vloeren, droog houden bouwkuip en dergelijke. Ad d. Voor de niet benoemde object risico's is, in dit stadium van ontwikkeling, is een risicoreservering opgenomen van 15 %. Bij elkaar bedraagt, in dit stadium van planontwikkeling, de opslag om van bouwkosten naar investeringskosten te komen ca. 40% over de bouwkosten. Samenvattend kunnen investeringskosten worden omschreven als: "Alle kosten die gemaakt moeten worden om tot een product te komen dat turnkey kan worden geleverd aan de opdrachtgever".
--	--	--	--

13	PvdA	Is de geplande overkapping van het busstation met of zonder glas, zoals in Heerlen? Indien met glas, wat zijn dan de jaarlijkse kosten voor onderhoud en schoonmaak? Indien zonder glas, dan nemen wij aan dat het onderhoud goedkoper zal zijn, maar is het dan nog wel functioneel en passend?	Over de exacte wijze van uitvoering van de busoverkapping is op dit moment weinig meer bekend dan een opgenomen stelpost in de business case en een kwaliteitsbeeld dat refereert aan de overkapping in Heerlen. De business case is gebaseerd op het tot stand brengen van een nieuwe situatie. Beheer, onderhoud en exploitatiekosten zijn niet meegenomen in de stelpost maar kunnen natuurlijk bij de toekomstige afweging van de investering wel worden meegewogen.
14	PvdA	Vraag over fiets parkeren: in een eerder onderzoek sprak men over 1,3 m2 per fiets. Wanneer en waarom is dat ooit teruggebracht naar 1 m2 per fiets en gaan we nu weer terug naar die 1,3 m2 per fiets?	Ter toelichting: de norm van een bepaald aantal vierkante meter per fiets is een vormfactor die gebruikt wordt om vooraf aan het ontwerpproces een schatting te maken van het nodige aantal vierkante meter voor een fietsenstalling. Hoe lager het aantal vierkante meter, hoe efficiënter de stalling ingericht moet worden. Aan het begin van het ontwerpproces is dit een aanname. We werken van grof naar fijn. Hoe verder we zijn met ontwerpen, hoe scherper de ruimtevraag in beeld is. De vormfactor wordt bepaald door verschillende dingen. Het gaat niet alleen om de ruimte die een fiets gemiddeld inneemt. Ook de verdere inrichting van de stalling heeft hierop effect. Denk aan het soort rekken (enkel of dubbel) en de breedte per fiets in het rek, de breedte van de gangpaden, de vormgeving van de entree en het servicepunt en zo verder. Ook de vorm van het kavel is sterk bepalend. Een rechthoekig kavel is veel efficiënter in te richten dan een kavel waar scheve hoeken in voorkomen. Het is dus niet zo dat de vormfactor is aangepast (omhoog of omlaag) waardoor er minder fietsen in de stalling passen. De uitgangspunten van de ontwerpogave zijn in het werken van grof naar fijn scherper geworden en daarmee komen we uit op een andere vormfactor. In de businesscase zijn we uitgegaan van 1,3 m2. Een zeer efficiënte fietsenstalling komt uit op 1m2, dat was het uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan. Het kavel waar de fietsenstalling in het stedenbouwkundigplan is gedacht is dermate inefficiënt dat we op een factor van 1,5 m2 uitkomen (en dat het nodige aantal fietsen niet in te passen is). Als het mogelijk wordt de fietsenstalling onder de parkeergarage te realiseren dan is er sprake van een zeer efficiënte vorm van het kavel en dan schuift de vormfactor weer richting 1 vierkante meter per fiets.

15	PvdA	Er is een studie gaande naar het aantal parkeerplaatsen voor auto's d.m.v. de scanauto. Dat is uiteraard een goede zaak, want meten is weten, maar is er ook een dergelijk studie naar fiets parkeren gedaan? De rekken staan zowel overdag als 's nachts vol en dat verdient nadere studie.	In het stationsgebied (Noord en Zuid) is nu plek voor 2000 fietsen in de rekken. De bezetting hiervan wordt gemonitord. Afgelopen jaar heeft er een telling plaatsgevonden in juni, de drukste fietsmaand. Gebleken is dat de bezetting varieert tussen de 60 en 80 procent overdag en rond de 30 procent 's nachts.
16	PvdA	Wat doen de winkeliers en ondernemers in de binnenstad zelf om het aantal parkeerplaatsen omlaag te krijgen? Je kunt dan denken aan personeel stimuleren op de fiets te komen, zodat er meer plek voor de klanten overblijft. Wordt hier over gesproken?	Bij de binnenstadstafel bereikbaarheid, mobiliteit en parkeren is dit geen onderwerp geweest. We kunnen dit wel zelf bespreekbaar maken bij de volgende gesprekken.
17	PvdA	Er schijnt met het Dijklander ooit de afspraak gemaakt te zijn dat het ziekenhuis de parkeergarage met twee lagen zou verhogen als de bezettingsgraad naar 90% zou stijgen. Wij weten inmiddels wel dat een deel van hun bezoekers en medewerkers nu op de goedkopere P+R staan, en dat zij weer in de parkeergarage van het Dijklander gaan parkeren zodra de P + R (of de vervangende parkeergarage) duurder wordt. Wij begrijpen dat daar inmiddels over gesproken wordt, maar sinds wanneer gebeurt dat en zijn er al vordering over te melden, aangezien haast geboden is. Hoe snel zouden die twee lagen toe te voegen zijn op de parkeergarage van het Dijklander?	Met het ziekenhuis ligt er inderdaad een overeenkomst met de verplichting dat het ziekenhuis de p-garage moet uitbreiden als deze boven een gesteld percentage komt. In de laatste gesprekken met Dijklander geven zij aan dat na Corona hun vraag naar parkeerplekken is verlaagd. Dit komt doordat er meer werkzaamheden vanuit huis worden gedaan en ook consulten per telefoon gaan. Daarnaast is er een mobiliteitsplan uitgerold. Op dit moment is de parkeergarage niet zo vol dat wij op basis van de overeenkomst Dijklander kunnen aanspreken op het realiseren van een extra parkeerlag(en).

18	PvdA	In de businesscase 2020 rekt het college 1,5 miljoen aan inkomsten voor het hotel en 2,1 miljoen aan woningbouw in de Poort van Hoorn Zuid. Waar is dat deel van de woningbouw geprojecteerd en is die grond wel van ons?	Het betreffende perceel staat aangegeven in de cirkel op bijgevoegde tekening hieronder. Het betreffende perceel is eigendom van de gemeente, zie de uitsnede van de kaart daaronder. 
----	------	--	--

19	PvdA	Vraag over de vormfactor, wat we netto aan bewoonbare m2 overhouden bij nieuwbouw, dat was 0,7, onze vraag is of dat is bijgesteld en -zo ja- naar welk getal?	De vormfactor van 0,7 was bij het opstellen van de business case het uitgangspunt. Het streven is om deze vormfactor toch te halen. Momenteel wordt er onderzoek gedaan of dit met kleine wijzigingen van het bestemmingsplan mogelijk is.
20	PvdA	De Traverse stond op 1 januari 2021 al voor 15 miljoen in de boeken en nu in 2023 nog steeds. Met hoeveel is die prijs in de afgelopen twee en een half jaar gestegen en waarom is die indexering niet opgenomen in de meest recente businesscase? Ter informatie: de grote broer van onze Traverse (ook door Karres & Brand) staat in Zwolle en is enige tijd geleden aanbesteed voor 27,6 miljoen. Die was iets groter, maar misschien kunt u daar een formule op los laten?	De kostenraming voor de traverse is van oktober 2020 met als prijspeil 1 januari 2020. Het betreft een SSK raming (standaardsystematiek kostenraming) waarin de investeringskosten zijn gesteld op 12,2 miljoen euro excl. BTW. Rekening houdende met een onzekerheidsmarge zijn de investeringskosten toen gesteld op 15 miljoen. De tussentijdse bouwkostenstijging komt op basis van BDB kunstwerken uit op 14,7%. Rekening houdende met de bouwkostenstijging komen de investeringskosten op huidig prijspeil uit op 14 miljoen euro. Dit ligt nog binnen de 15 miljoen euro. Als de uitgangspunten van 2020 veranderen, zou dat nog effect op de kosten kunnen hebben.
21	PvdA	Als de grond in de Poort van Hoorn om welke reden dan ook minder waard wordt, heeft dat dan ook effect op de inbrengwaarde voor NS en ProRail? Zo nee, waarom niet?	Nee, dit heeft geen effect. Dit is niet opgenomen in de afspraken met NS en ProRail. De overeengekomen inbrengwaarde is gebaseerd op de waarde die de grond heeft op basis van huidige functie en niet op basis van ontwikkelingsperspectief.

22	PvdA	In uw brief staat het aantal m2 voorzieningen (dus niet wonen) op 17.500, maar in de toelichting specificeert u vervolgens 15.000 m2 Noord + 500 m2 station + 700 m2 supermarkt + 5 tot 6.000 m2 Zuid. Dan komen wij minimaal op 21.200 uit. Graag een verklaring of aanpassing.	Niet duidelijk is naar welke toelichting in de voorliggende stukken wordt verwezen. In het raadsvoorstel en bijbehorende presentatie (bijlage 1) is aangegeven dat het huidige stedenbouwkundig plan en businesscase uitgaan van 17.500m2 niet-woonfuncties (voorzieningen), verdeeld over stationsgebied noord (12.500m2) en stationsgebied zuid (5.000m2). Het voorstel is om 3.000m2 hiervan om te zetten naar wonen en in de aangepaste businesscase uit te gaan van 14.500m2 voorzieningen. Er wordt in de stukken niet ingegaan op de onderverdeling naar type voorzieningen, hierover zijn regels opgenomen in het bestemmingsplan.
23	CDA	Zou u de onderzoeken naar een onderdoorgang (i.p.v. traverse) kunnen delen met de raad?	In november 2019 werd een grove inschatting gemaakt van de investeringskosten voor een onderdoorgang. De reden van deze verkenning was om antwoord te geven op ideeën van het CDA om onderdoorgangen aan te brengen onder de sporen. Het betreft hier een ruwe schatting van de kosten, waarvan het rapport apart als bijlage met de raad wordt gedeeld. De gemeenteraad heeft in 2019 de uitgangspunten vastgesteld voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied Poort van Hoorn. Een van deze principes was de realisatie van een traverse die het noordelijke en zuidelijke deel van het stationsgebied met elkaar verbindt als een podium. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid werd het niet wenselijk geacht om een onderdoorgang te creëren. De onderdoorgang zal aanzienlijk lang zijn, aangezien deze niet alleen de sporen van NS moet overspannen, maar ook die van de Museum Stoomtram en de onderhoudssporen van NS.
24	CDA	In de technische vragensessie is aangegeven dat het hotel minder kamers heeft dan bedacht in 2020. Kunt u aangeven wat de reden hiervan is en welke consequenties dat heeft?	In 2021 is een zogenoemde quickscan ladderonderzoek uitgevoerd naar de publieksfuncties in de Poort van Hoorn. Een van de onderdelen daarin is de verblijfsaccommodaties. Uit deze quickscan komt naar voren dat in het onderzoeksgebied tot 2031 behoefte is aan 150 tot 181 hotelkamers. Er is echter al harde plancapaciteit aanwezig (deze is hard bestemd in de bestemmingsplannen), waardoor een behoefte resteert van 68 tot 99 hotelkamers. De locatie nabij het station leent zich uitstekend om een groot deel van deze behoefte te benutten. Rekening houdend met het huidig aanbod in Hoorn zal een hotel van circa 50 kamers passend zijn in het gebied. Dit betekent een ruimtevraag van 3250 tot 6000m2.

25	PvdA	Deze vraag komt n.a.v. een opmerking over ondergronds parkeren in Buitenstad. U stelt dat openbare parkeergarages duurder zijn om te ontwikkelen dan die voor particulier gebruik. Kunt u aangeven waarom die duurder zijn, welke extra maatregelen er in openbare parkeergarages genomen moeten worden en met welk bedrag of percentage deze maatregelen de kostprijs per vierkante meter verhogen?	Een openbare parkeergarage moet voldoen aan extra NEN-normen. Deze extra eisen hebben onder andere invloed op: • Hogere vrije hoogte in verband met installaties; • Brandwerendheids- en beheersbaarheids eisen bij brand. • Layout van de parkeergarage; • Vluchtveiligheid (noodtrappen); • Toegangspoorten en verwijzingssystemen; Het noemen van een bedrag per parkeerplaats aan extra kosten is moeilijk omdat het afhankelijk is van teveel variabelen.
----	------	--	--