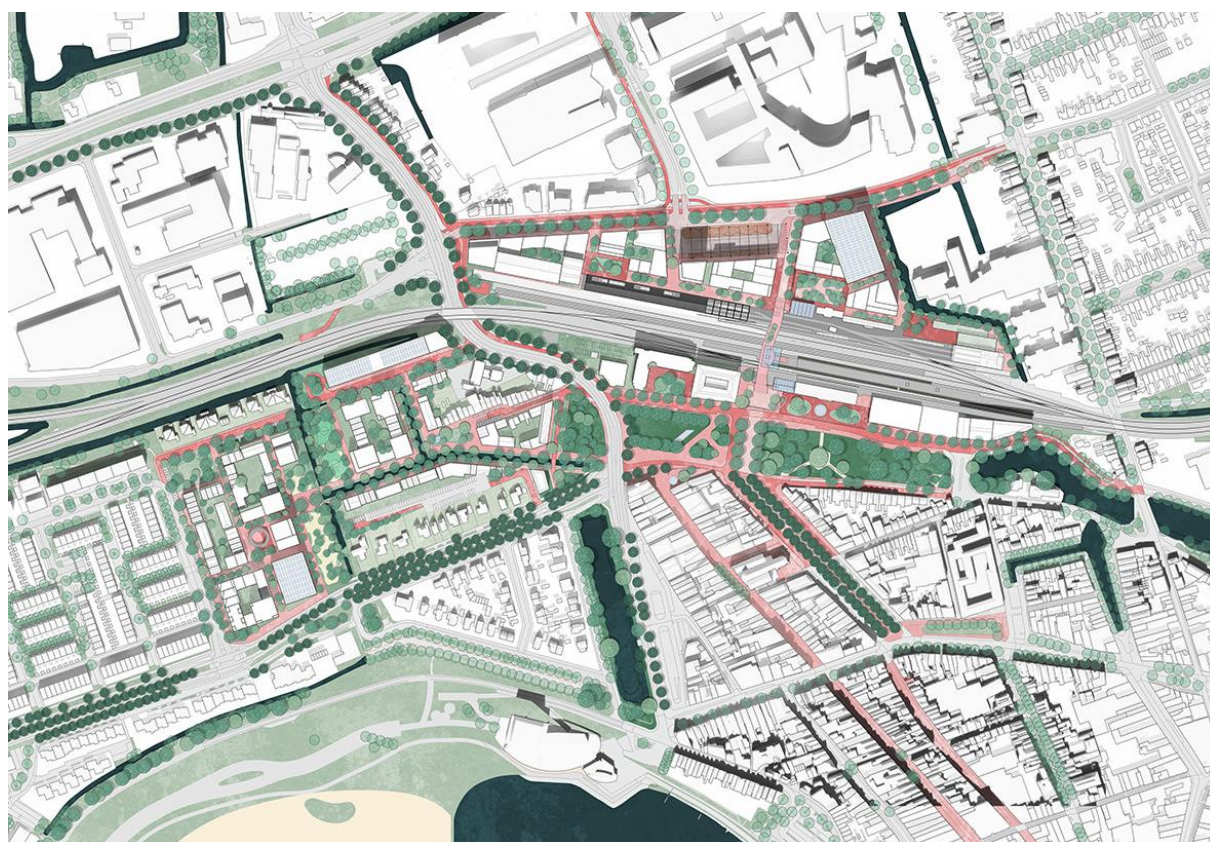


BIJLAGE 1: INHOUDELIJKE OPLEGGER

Poort van Hoorn | Partnerselectie stationsgebied



Door: Fakton & SITE urban development

Datum: 3 december 2024

Status: DEFINITIEF

Voorwoord

Voorliggend document betreft een inhoudelijke oplegger als onderdeel van de partnerselectie voor de herontwikkeling van het stationsgebied Poort van Hoorn. In deze oplegger wordt de opgave nader geduid samen met een selectie van inzichten en keuzes die het traject voorafgaand aan de tender hebben opgeleverd. De procesbrief en de oplegger vormen gezamenlijk het pakket dat de partnerselectie in proces en opgaven duidt.

Inhoudsopgave

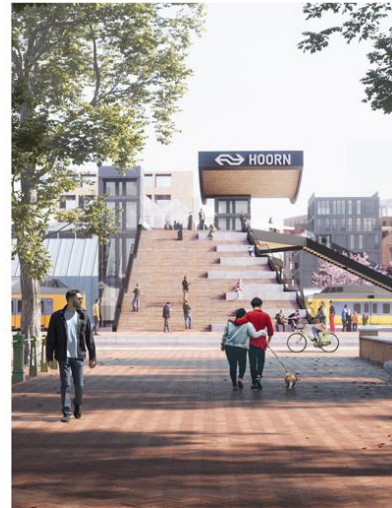
DEEL 1 | Ruimtelijk, financieel en juridisch

1.	Hogere doelen van de gebiedsontwikkeling	4
2.	Positionering en programmamix.....	5
2.1	Ambitiesprong als hogere context	5
2.2	Stationsgebied als stedelijke context	6
2.3	Positionering Stationsgebied	8
3.	Specificatie programma	9
3.1	Ontwikkelvelden wonen & voorzieningen	10
3.1.1	Programma wonen	10
3.1.2	Programma niet-wonen	12
3.2	Infrastructurele voorzieningen	13
3.2.1	Mobiliteit.....	13
3.2.2	Techniek	15
3.3	Openbare ruimte & bestaande functies.....	16
4.	Specificatie kaders ontwikkelveld 3c.....	17
4.1	Schetsontwerp van perceel 3c	17
4.2	Concept Programma van Eisen.....	18
5.	Financieel-juridisch kader	19
5.1	Planologische situatie.....	19
5.2	Rechtsverhouding gebiedspartners.....	20
5.3	Specificatie minimale grondprijs.....	20
6.	Rolverdeling en samenwerking gebiedspartners	21
7.	Rolverdeling en samenwerking gemeente – partner	22
8.	Ruimtelijke Kwaliteitsborging.....	23
9.	Participatie en communicatie	24
10.	Uitwerkingsvragen haalbaarheidsfase	25
11.	Opzet/ structuur ontwikkelplan	31
12.	Afsluitend.....	33

DEEL 1 | Ruimtelijk, financieel en juridisch

1. Hogere doelen van de gebiedsontwikkeling

Met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn (PVH) wordt simultaan aan twee hoofddoelen gewerkt. Het eerste hoofddoel is *#Meer stad worden*; dit gaat over nieuwe stedelijkheid en lange termijn aantrekkelijkheid van de gemeente (voor jongeren, starters en gezinnen) in relatie tot de regio en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Vanuit deze stedelijkheid wordt gestuurd op groei: stedelijk wonen, het verbinden van nieuwe economie, kennis- en onderwijsfuncties en voorzieningen. Het tweede hoofddoel gaat over het realiseren van een *vernieuwd knooppunt*. Niet alleen technisch en functioneel toekomstgericht maar, naar alle hedendaagse aanbevelingen, ook een plek met verblijfswaarde en levendigheid.



In het stedenbouwkundig plan zijn drie hoofdambities geformuleerd:

- 1. Aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu** [SPACE]
= stationsomgeving met centrumgevoel, verblijfskwaliteit, infra & parkeren niet in sfeer dominant
> Vergt kwalitatief ruimtelijk plan én functiemix (levendigheid vanuit wezenlijk aandeel niet-woonfuncties)
- 2. Welkom in Hoorn** [LIFE]
= Sociaal-culturele betekenis van de plek, eigenheid & trots, visitekaartje
> Vergt inzet op plekactivatie, smaakmakers, vaandeldragers, partnerships, herkenbare verbinding lokaal en regio
- 3. Multi-modaal Knooppunt** [TECH]
= Toekomstbestendige functies (groei, comfort): bus, trein, fiets, auto
> Vergt technische kennis & verenigen deelbelangen en integrale kwaliteit

Space & Tech

De huidige stedenbouw vormt een weloverwogen uitwerking van [SPACE] & [TECH]. De diverse stedenbouwkundige puzzelstukken (fiets, bus, auto, vastgoed, traverse) zijn geordend vanuit een traject dat is doorlopen met de samenwerkingspartners (NS Stations, ProRail, Provincie, Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (vanaf nu: SHM)) en diverse relevante stakeholders (vervoersmaatschappij, concessieverlener, Dijklander, Omring, Ondernemersvereniging, welstand etc.). De formele kaders (bestemmingsplan, stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan) vormen daarom het startpunt voor de ontwikkeling.

Life

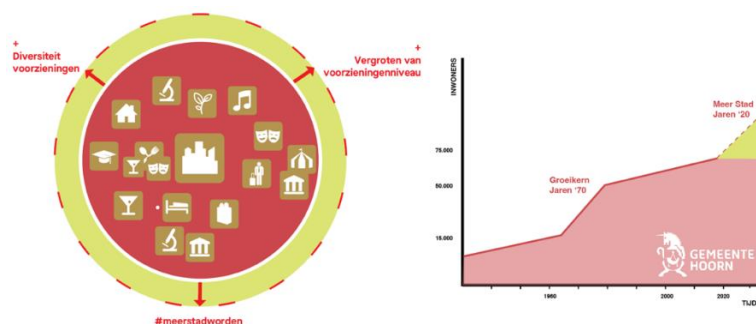
Tijdens de partnerselectie en het haalbaarheidstraject dient een programma-mix verder concreet te worden. Binnen de ambitie 'Welkom in Hoorn' zijn er nog verschillende hoofdkleuren in het niet-wonen mogelijk. Welke mix werkt hier het beste? Hoe verhoudt dit zich tot het wonen? Hoe wordt de betekenis van het stationsgebied maximaal vervuld? Marktonderzoek, positioneringsvarianten en eerste ruimtelijk-programamatische vlekkenplannen die reeds zijn uitgevoerd vormen het startpunt voor de gesprekken en verdieping met de partner. In deze oplegger worden algemene bandbreedtes van het programma beschreven.

2. Positionering en programmamix

Voor de invulling van het stationsgebied wordt ingezet op een programma-mix die recht doet aan een regionaal knooppunt. De verhouding wonen niet-wonen is gebaseerd op algemene aanbevelingen (Metro-mix, Maak Plaats Noord Holland) en marktinschattingen op dit plan in deze stedelijke context. Het programma moet inspelen op belangrijkste ambities: Aantrekkelijk verblijfsmilieu & Welkom in Hoorn zoals eerder in dit stuk beschreven. Voor de feitelijke uitwerking van het type programma is er speelruimte.

2.1 Ambitiesprong als hogere context

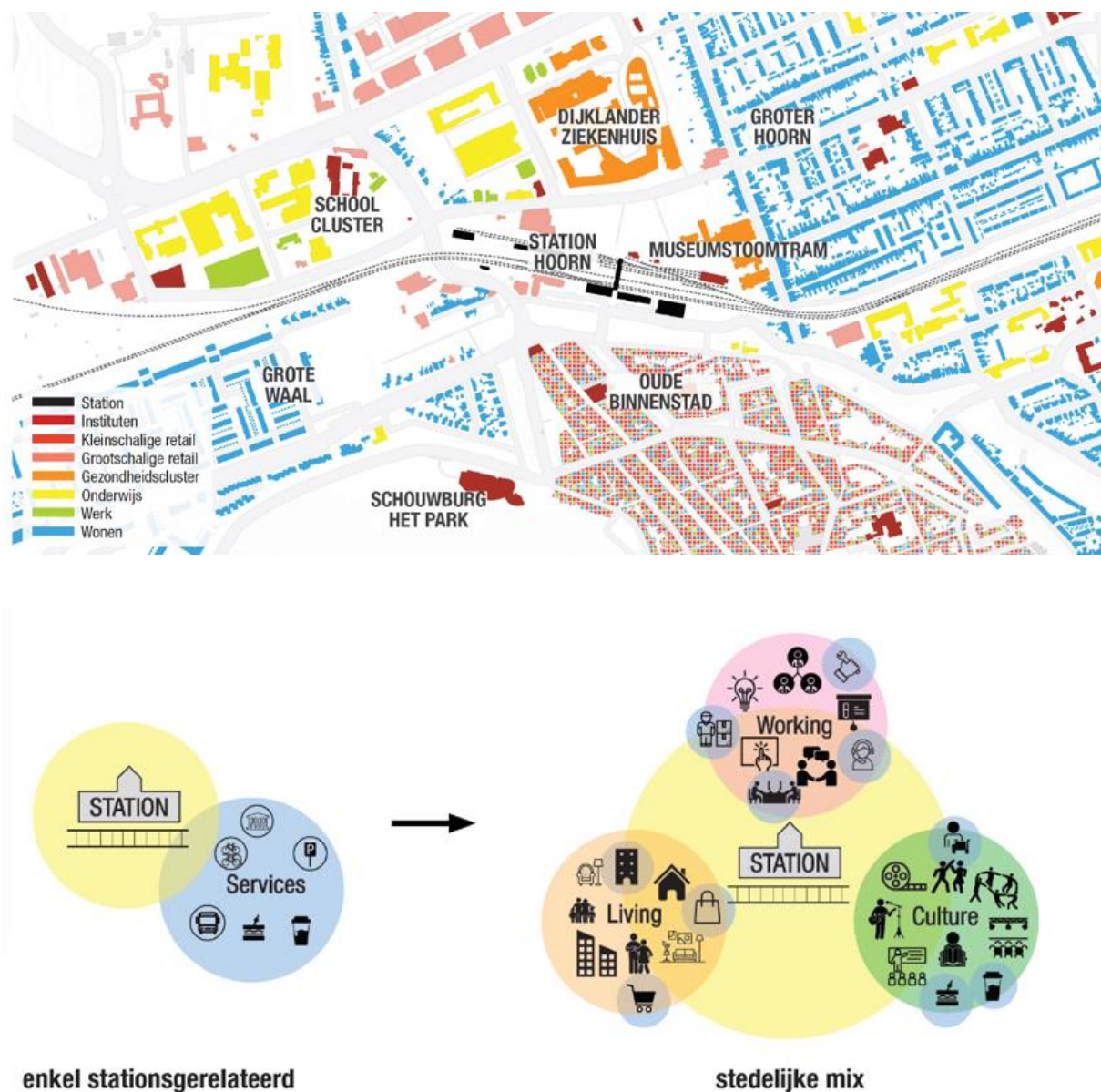
Hoorn groeit in gebruikersaantallen. De ambitiesprong "meer stad worden" is een programma met meerdere projecten die inzetten op een toekomstgerichte en aantrekkelijke gemeente. Diverse woningbouwprojecten in de gemeente zorgen voor een impuls in zowel bewonersaantallen als in type bewoners (verjonging). Stedelijke projecten zoals het *stadsstrand* en de *revitalisering van de binnenstad* versterken het algemene voorzieningenniveau. De nieuwe stedelijkheid van de Poort van Hoorn zet met name in op aantrekkelijkheid voor jongeren en mensen met een actieve levensstijl.



Figuur 1 | Meer stad worden: een groei in stedelijkheid – figuur SITE

2.2 Stationsgebied als stedelijke context

Het stationsgebied vormt op dit moment een schakelgebied voor veel gebruikers: spoor, bus, fiets, ziekenhuis, zorginstelling, scholen, binnenstad en museum. Veel komt hier samen. Tegelijkertijd voelt het gebied op zichzelf nu nog als een identiteitsloze achterkant. De stationsontwikkeling van de Poort van Hoorn zet in op kwalitatieve verbinding van deze gebruikers vanuit de nieuwe stedenbouw en programma. De nieuwe plekken, routes en gebouwen in het plan dragen bij aan plekwaarde. Het beoogde “*aantrekkelijke verblijfsmilieu*” ontstaat alleen vanuit een doordachte “niet-wonen” mix die bijdraagt aan de plekwaarde. Zoals in het *Beeldkwaliteitsplan* staat omschreven is oog voor de menselijke maat een essentiële waarde. Daar waar programmering ontwerp van de ontwikkellocatie en het ontwerp van openbare ruimte samenkomen moet de beleving op straatniveau kloppen.



Figuur 2 | Stedelijke context & beoogde transitie in stedelijke mix. – figuur Studio for New Realities



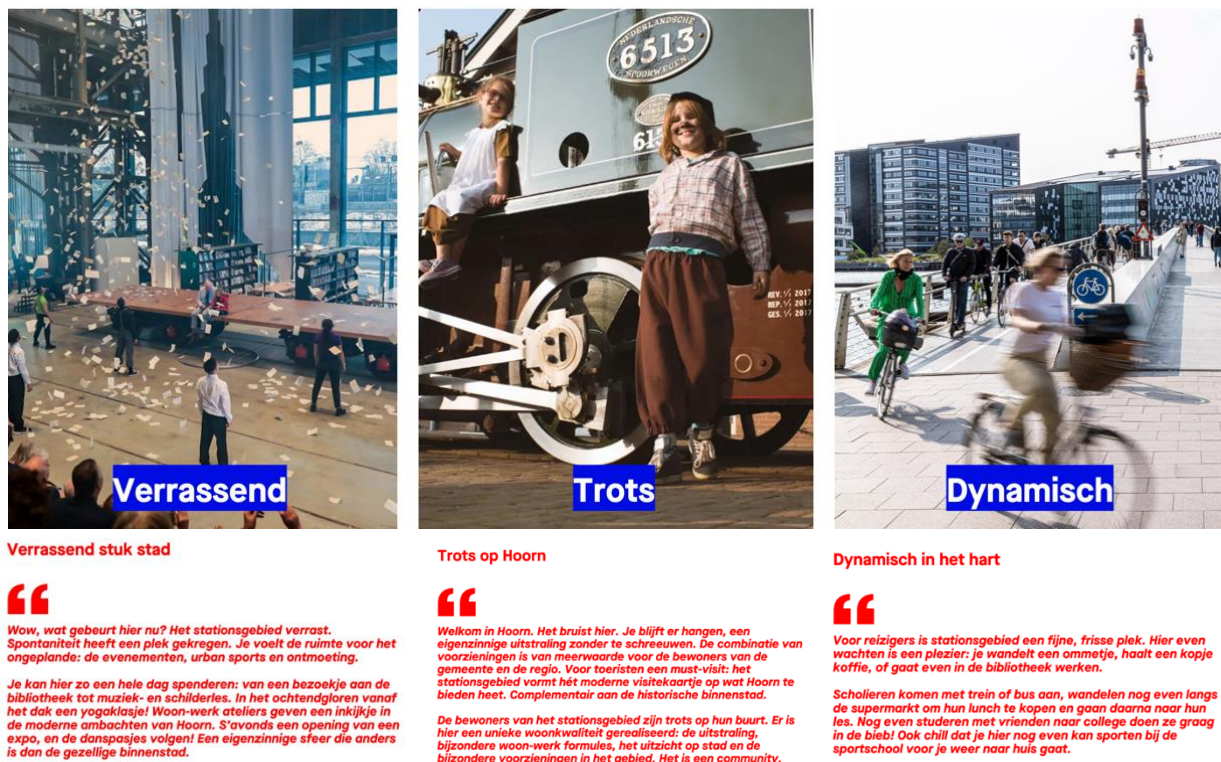
Figuur 3 | Stedebouwkundig plan: doorlopend stedelijk weefsel, 'rode loper' vanuit binnenstad tot ziekenhuis. Stationsplein Noord, Stationsplein Zuid, Stoomtrampromenade, Stoomtramplein. – Figuur Karres & Brands

2.3 Positionering Stationsgebied

In het voortraject hebben sessies met het gemeentelijke projectteam plaatsgevonden om te komen tot de concretisering van de ambities op type stedelijkheid. Deze ambities dienen als startpunt voor gesprekken over de nadere invulling van het gebied.

Kernwaarden

Voor dit stationsgebied ligt een uitgesproken ambitie op stedelijkheid en levendigheid. Meer dan een vervoersknoop, een plek die prettig weet te verrassen. Een plek waar bezoekers en bewoners trots ervaren: een modern visitekaartje van de gemeente en de regio. Een vervoersknoop is inherent een dynamische omgeving, deze dynamiek wordt omarmt als waarde. Uiteraard wordt de knoop efficiënt en functioneel ingericht, tegelijkertijd zal het plezier van beweging, interacties en spontaniteit de belevingswaarde moeten versterken.



Figuur 4 | Startpunt voor gesprek: Kernwaarden van het Stationsgebied

De kernwaarden vormen een startpunt voor het gesprek over doelgroepen en type gebruik. Deze waarden moeten helpen sturen op een complementaire mix van functies: wonen, werken, recreëren, verblijven. Er is bewust ruimte voor interpretaties en variatie aan invullingen. De waarden vormen samen een maatstaf voor een complementair totaal. Draagt elke functie volwaardig bij aan de beoogde gevoelswaarde van het gebied?

3. Specificatie programma

De totale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied Poort van Hoorn bestaat uit drie onderdelen:

1. Opstalontwikkeling van woningen en voorzieningen;
2. Realisatie van infrastructurele voorzieningen;
3. Realisatie van de openbare ruimte: groen, water, verblijven.

Een belangrijk onderdeel van de opgave is dat alle drie de onderdelen als **één kwalitatief geheel** gaat werken en aanvoelen. Figuur 5 geeft een eerste overzicht van de onderdelen van de drie opgaven. De opstalontwikkeling van de woningen en voorzieningen wordt gerealiseerd binnen zeven ontwikkelvelden (3a en 3c worden weliswaar in samenhang gezien maar het betreffen wel twee separate ontwikkelvelden). De opstalontwikkeling van deze ontwikkelvelden vormt de ontwikkelpotentie voor de te selecteren partner. De concrete verdeling van het voorgenomen programma over de ontwikkelvelden wordt tijdens een *haalbaarheidsfase* nader bepaald.

Voor de overige opgaven geldt dat hiervoor de gemeente dan wel een samenwerkingspartner (NS, ProRail of de provincie) aan de lat staat. Wezenlijk is het bereiken van samenhangende gebiedskwaliteit. Om die reden zoekt de gemeente een ontwikkelpartner die van toegevoegde waarde is op het realiseren van integrale kwaliteit op de drie de onderdelen. Een ontwikkelpartner die daarmee verder kijkt dan de formele lijntjes van de ontwikkelpercelen. Een eerste voorstel van de rolneming van de samenwerkingspartners per opgave is opgenomen in deel 2 van deze oplegger. Van de partner wordt verwacht dat zij haar toegevoegde waarde aantoon, in eerste instantie in de selectiefase en vervolgens gedurende de haalbaarheidsfase.

In de volgende paragrafen worden de kenmerken, ambities, risico's en afhankelijkheden van de drie onderdelen op hoofdlijnen toegelicht.



Figuur 5 | Overzicht en demarcatie van de programmaonderdelen en onderliggende projecten

3.1 Ontwikkelvelden wonen & voorzieningen

3.1.1 Programma wonen

Voorlopig woonprogramma

De kern van de Poort van Hoorn bestaat uit de deelgebieden *Pelmolenpad* (buiten scope partnerselectie) en het *Stationsgebied*. Voor het totaal wordt gestuurd op een woningbouw verdeling van 30% goedkoop, 30% middelduur en 40% duur. Vanuit de verdeling zal in het Stationsgebied op een verdeling van circa 20/35/45% gestuurd worden.

De exacte woningaantallen zijn nog niet vastgelegd. Deze zullen in het ontwikkeltraject met de partner worden bepaald. Het aantal woningen mag volgens het bestemmingsplan **maximaal 520** bedragen met een totaal metrage van **50.000 m2 bvo exclusief parkeren**. Een eerste planstudie binnen de kaders (bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, woningbouwverdeling) heeft geleid tot 479 woningen. Met deze telling is een verdeling mogelijk van circa 19% in het goedkope koop, circa 34% middeldure huur/koop en circa 47% in het dure koop segment (met bijbehorende parkeergarage). De onderstaande tabel toont een indicatieve verdeling die in ruimtelijke en financiële zin getoetst is. De tabel duidt daarnaast de woningaantallen en hun aangenomen minimale- en maximale bruto vierkante meters (m2 bvo). Het traject met de partner moet resulteren in definitieve aantallen en eigenschappen, er dient hiervoor een doordachte visie te zijn op doelgroepen, markt en de relatie tot mobiliteitsopgave/parkeren.

	Aantal	Minimaal	Maximaal
Goedkope koop	89	40 m2 bvo	50 m2 bvo
Middeldure koop	134	70 m2 bvo	100 m2 bvo
Middeldure huur	28	70 m2 bvo	100 m2 bvo
Dure en topsegment koop	228	100 m2 bvo	190 m2 bvo
Totaal	479		

Doelgroepenverordening

De gemeente heeft een doelgroepenverordening vastgesteld. Voor de categorie *goedkope koop* geldt in 2024 een maximale VON-prijs van € 248.500,- inclusief eventuele opbrengsten voor parkeren (*goedkope koop* laag 2 doelgroepenverordening). Het *middensegment koop* is 10% in de categorie hoog 1 en 2 met een maximale VON-prijs van € 320.500,- inclusief eventuele opbrengsten voor parkeren en 90% van het middensegment koop tot maximaal € 390.000,- VON exclusief eventuele opbrengsten voor parkeren. Het *middeldure segment huur* is voorzien in categorie middenhuur hoog 1 en 2 met een maximale huur van € 1.135,- per maand. Het dure en topsegment koop is vanaf € 390.000,- VON exclusief parkeren.

Genoemde bedragen worden jaarlijks geïndexeerd met uitzondering van de koopgrens betaalbaar. De koopgrens betaalbaar wordt door het Rijk vastgesteld. Op de koopappartementen wordt de *BDB-index nieuwbouw portiek* toegepast en voor de appartementen middeldure huur is de *CPI-index* of *CAO-loonindex* van toepassing. De index met de laagste stijging zal worden toegepast. Het moment van verkoop is daarbij bepalend. Ook wordt er een zelfbewoningsclausule en anti-speculatiebeding toegepast.

Uitgangspunten voor woningbouw

- Voor woningbouw in het Stationsgebied geldt een **parkeernorm van 0,6 per woning**; aan de noordzijde van het spoor. De zuidzijde volgt de binnenstadnormering.
- In het Stationsgebied wordt gestuurd op een woningbouw verhouding van ca **20/35/45%** (goedkoop, middelduur, vrij). De kern van de Poort van Hoorn (Stationsgebied in combinatie met Pelmolendpad) voldoet daarmee aan 30-30-40;
- Het plan kent een **diversiteit in typologie van de woningen** (indeling, uitstraling, etc.) om daarmee een zo goed mogelijke **mix van doelgroepen** en woningbouwprogramma te creëren;
- Op delen van de ontwikkeling zal voor de woningen een **onthefving voor hogere grenswaarde geluid** van toepassing zijn en mogelijk voorzieningen aan de gevel om het gewenste binnenklimaat te bereiken.
- Het **bewoners parkeren** voor alle woningen in het noordelijk deel stationsgebied is als bovengrondse gebouwde parkeerfaciliteit voorzien in **ontwikkelingsvlek 1**.
- De **bezoekers van de woningen en de voorzieningen** (zoals bv. hotel) zijn ingerekend in de balans van de **openbare parkeergarage op veld 3b**.
- Ontwikkelingsvlek 5 & 6 zal voor wat betreft woningen in haar **eigen parkeerbehoefte** moeten voorzien. Voor deze percelen aan de zuidzijde wordt aangesloten bij de binnenstad parkeernorm voor woningen.
- Autonomie van perceel 6 is theoretisch mogelijk, in praktijk dient een **logische relatie** gevonden te worden tot het **naastgelegen perceel (huidige busremise)** om tot optimale planvorming te komen.
- Voor het **fietsparkeren** voor bewoners is minimaal een gezamenlijke voorziening per ontwikkelveld vereist.

Aanvullende wensen/zoektocht

1/ Additionele starterswoningen/studio's

De gemeenteraad heeft de nadrukkelijke wens uitgesproken om **50 extra starterswoningen/studio's** toe te voegen aan het woonprogramma dat is voorzien in het Stationsgebied. De inpassing van extra woonprogramma past niet binnen het huidige bestemmingsplan. In het **haalbaarheidstraject dienen oplossingen hiervoor verkend te worden**. De gemeente zal dan met de partner onderzoeken hoe inpassing mogelijk wordt en wat hiervan de (ruimtelijke, financiële en planologische) consequenties van zijn.

Onder starters/studio's verstaat de gemeente betreffende deze specifieke woningen het volgende:

- Omvang betreft woningen van 60m² bvo/42m² GBO;
- Prijssegment, onderliggende grondprijs is eerder bepaald op €16.986 per woning, dit bedrag is echter prijspeil 2022 en zal nog geïndexeerd worden;
- Parkeernorm = 0;
- Afname door *Intermaris*.

De motie is hier in te zien: <https://hoorn.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/4f070775-61a5-479d-8280-8053dc5d7a3a?documentId=45871101-4c76-4d8b-9d11-d354c68f95b0>

2/ Levensloop bestendige woningen

De gemeente wenst een deel van de woningen te realiseren als **levensloopbestendige woningen**, geschikt voor senioren. Dat is een rollator- en rolstoelvriendelijke woning met ruime balkons en brede gangen.

3/ Gemeenschappelijke ruimte

In één van de gebouwen wenst de gemeente een **gemeenschappelijke ruimte** die beschikbaar is voor de seniorenbewoners in het gebied. Deze ruimte krijgt een invulling die ontmoeting stimuleert.

4/ Bijzondere woonformules

De woningbouw van het stationsgebied zal een heldere relatie moeten aangaan met de omgeving. Welke woonformules zijn van toegevoegde waarde op de positionering en als onderdeel van de totaalmix? Woon-werk, short-stay, logies etc.

3.1.2 Programma niet-wonen

Algemeen

In het gestelde plangebied wordt gerekend met een minimum van 13.500 m² BVO voorzieningen. Een maximum van 17.500m2 is vastgelegd in het bestemmingsplan d.d. 12 december 2023.

Indicatieve bandbreedte van functies

Het projectteam heeft een eerste schikking gemaakt van functies in diverse hoofdkleuren (tabel 1). Deze is indicatief en bedoeld als gespreksstarter in het ontwikkeltraject met een gebiedspartner. De minima die beschreven zijn vormen richtlijnen voor een bredere functiemix. Een basismix van ca 4.500m2 is daarmee geduid, de overgebleven 9.000 m2 is als schuifruimte in te zetten voor een totaalconcept van het gebied. Het totaal van 13.500 m2 dient maximaal bij te dragen aan de hogere doelen van het gebied.

			Minimum	Maximum
	Maatschappelijk 1 Cultuur	Museum, Bibliotheek, expo, maatschappelijk/sociaal	1.000	-
	Maatschappelijk 2 Zorg & onderwijs	Mbo-hbo onderwijs, opvang, zorg, apotheek, tandarts etc.	1.000	-
	Com1 dienstverlening	Kapper, fietsenmaker, kleding, copyshop, maken/reperties	500	-
	Com2 winkels/retail	Buurtsuper, detailhandel (bloemen etc), stationsfuncties 2go	500	1.300
	Com3 kantoor/werken	Werkfuncties kantoor/co-working	500	-
	Com4 leisure	Poppodium, gamehal, fitness, boules/pingpong, sport etc	500	-
	Com 5 horeca	Hotel [max 6.000m2], Restaurants,Cafes	500	-
	Utilitair / Overig	Parkeren, nuts, infra		
		sub	4.500	

Tabel 1| Minimaal aantal m2 per functies (indicatief)

Belangrijke voorwaarden:

- In de meest recente ladderonderbouwing¹ wordt een duiding van behoeften van Hoorn en het stationsgebied gemaakt in relatie tot verzorgingsgebieden. De ladderonderbouwing vormt het huidige formele kader, afwijking hierop is mogelijk wanneer een concrete (actuele) marktbehoefte op programmaonderdelen wordt aangetoond. In deze ladderonderbouwing worden maxima beschreven die nu niet altijd in de bovenstaande indicatieve verdeling terugkomen. De partner wordt gevraagd om vanuit een heldere visie en aanpak op niet-wonen toe te werken naar een wenselijke en realistische totaalmix.
- De exacte verdeling van wonen- niet wonen dient ook rekening te houden met een uitwerking van mobiliteitsbehoefte.
- Onder meer in relatie tot de beschikbare ruimte in de balans van de openbare parkeergarage.

De gemeente Hoorn ziet verschillende kansen om in het stationsgebied verschillende functies te huisvesten. In deel 3 worden kansen gekoppeld aan uitwerkingsvragen die in de haalbaarheidsfase opgepakt.

¹ Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk. Tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn vijf beroepen ingediend die o.a. betrekking hebben op de verplaatsing van de supermarkt, ontwikkelveld 5, het parkeren en de financiële haalbaarheid. Op enkele onderdelen zijn de beroepen aanleiding voor de gemeente om een herstelbesluit te nemen (naar verwachting januari 2025). Het herstelbesluit is technisch van aard en betreft minimale inhoudelijke planwijzigingen. Nog onduidelijk is wanneer de raad van state een uitspraak doet over de beroepen. De ladderonderbouwing (dd. oktober 2024) waarnaar hier wordt verwezen is de geüpdatet onderbouwing als onderdeel van het herstelbesluit en is op het moment van schrijven nog niet vastgesteld.

3.2 Infrastructurele voorzieningen

Ten aanzien van deze alinea merken wij op dat alle publieke investeringen die nodig zijn voor de nog te realiseren spoor gerelateerde aanpassingen (en met name voor de traverse) onder voorbehoud zijn van het verkrijgen van een bijdrage vanuit het Rijk. Recente inzichten in kosten & risico's door ProRail hebben geleid tot een hogere kostenraming dan waar aanvankelijk mee is gerekend. Over de benodigde bijdrage heeft het Rijk de intentie uitgesproken om met een oplossing te komen. De ministers van VRO en I&W gaan in gesprek met regionale bestuurders en maken naar verwachting investeringsafspraken. Deze besluitvorming vindt naar verwachting plaats in het voorjaar 2025.

3.2.1 Mobiliteit

Perceel 3b (parkeergarage en fietsparkeerkelder noord) en relatie tot 3a en 3c

Ontwikkelveld 3 in de noordoostelijke hoek omvat het grootschalig publiek fiets- en auto parkeren (3b). Diverse onderzoeken hebben geleid tot uitgangspunten voor het (verkeerskundig) ontwerp, (bouw)techniek, financiële haalbaarheid en exploitatie/beheer. De schetsontwerpen omvatten verkeerstechnische keuzes (interne en externe routing) en bouwtechnische principes (bouwconstructie, fundering o.b.v. sonderingen, kelderprincipes, brandscheidingsprincipes) die de naastgelegen percelen beïnvloeden.

De gebouwde en bewaakte fietsenstalling die in Noord wordt voorzien zal bestaan uit circa 2.400 fietsparkeerplaatsen. Het auto parkeren omvat maximaal 550 parkeerplekken. De indeling, het ontwerp als mede de exploitatie van deze ketenfuncties zijn nog niet vastgeklikt. Samen met NS en ProRail werkt de gemeente, parallel aan deze uitvraag, aan de uitwerking van de station domeinen. Mogelijk heeft de uitkomst van dit verdiepende onderzoek effect op de definities van de kavelgrenzen van 3a en 3b.

De percelen 3a en 3c vormen een (visuele) schil rondom het parkeergebouw op perceel 3b. Er bestaat een nauwe relatie tussen de "3" percelen: ontwerp, ontwikkeling en realisatie dienen vanuit de raakvlakken in samenhang doordacht te worden zodat ontvlechting van percelen daarna mogelijk wordt. Ze zijn als ontwerp-opgave verbonden, tegelijkertijd kunnen ze vanuit scherpe afbakeningen autonoom functioneren. De 3a en 3c percelen kunnen ingevuld worden met wonen en niet-wonen en zijn onderdeel van de uitwerkingsvraag aan de partner. Perceel 3c dient als eerste te worden ontwikkeld, hier ligt een belangrijke uitwerkingsopgave bij de partner.

Busstation

Er is een verkenningstraject doorlopen voor de vorm, locatie en omvang van het busstation. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursmodel dat in samenwerking met concessieverleners en busmaatschappijen tot stand is gebracht. Het busstation ligt aan, en deels op, de Van Dedemstraat. In het vervolgtraject zal het voorkeursmodel in nauwe samenwerking met de Provincie (concessieverlener) verder worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Het busstation is het sluitstuk van de fasering van de werkzaamheden aan de noordzijde van het station. Het stedenbouwkundig plan voorziet het busstation van een overkapping wat nog uitwerking en inpassing vraagt. Het busstation dient eind 2033 in gebruik te worden genomen. **Dit is een bepalende mijlpaal in de planning en fasering voor de provincie!**

Van Dedemstraat

Van Dedemstraat functioneert als belangrijkste verkeersas voor het stationsgebied. Via deze weg wordt het nieuwe busstation, taxiverkeer, het treinstation en de fiets- en autoparkeervoorzieningen ontsloten. Aan deze weg ligt ook een ingang naar het *Dijklander ziekenhuis* en de weg verbindt het station tot diverse instellingen ten noorden van het gebied. De druk op deze weg is op piekmomenten hoog. De belangrijkste basiskeuzes (profiel, richtingen, gebruik) zijn doordacht met verkeerskundigen en stedenbouwkundigen. De inpassing van de taxistandplaatsen, busbufferplekken, kiss & ride en de eventuele laad- en losplekken voor het niet-woonprogramma zijn onderdeel van het ontwerp en zijn verbonden tot het busstation en de inrichting van de Van Dedemstraat. In de nadere vervolgstappen moeten definitieve keuzes worden gemaakt die de kruispunten van fiets, auto, bus en wandelaar gaan balanceren. Met het stedenbouwkundig plan ontstaat een stationsgebied waar fiets- en wandelaar prioriteit genieten, onderlangs de Van Dedemstraat is een autovrije/-luwe zone. Er dienen nog onder meer definitieve keuzes gemaakt te worden over dit totale ontwerp, belangrijk daarin is ook de (vernieuwde) hoogte ligging van de van Dedemstraat in relatie tot het busstation en stationsgebied.

Fietsvoorziening zuid

Een tweede, publieke fietsvoorziening is voorzien in ontwikkelveld 5 (het Zuidgebouw). De omvang van deze fietsenstalling wordt nog bepaald door de gemeente en de spoorse partijen. Het gaat hier om circa 1.200 - 1.500 fietsparkeerplaatsen, de omvang hangt samen met de aantallen die aan de noordzijde gerealiseerd worden.

Er zijn diverse varianten onderzocht voor de uitwerking optievoorkeursvariant is om (een deel van) het fietsparkeren verdiept onder het maaiveld te laten doorlopen: onderlangs de bovenbouw en eventueel het voorplein van de vernieuwde traverse. Het Zuidblok staat op een beeldbepalende plek naast de nieuwe traverse. De combinatie met het publieke fietsparkeren vraagt om een heldere definitie van programma dat hier goed mee mengt.

De gemeente en de spoorse partijen trekken de nadere uitwerking van de voorziening; ruimtevraag, ontsluiting, plattegrond en uitgang op het stations domein. De voorziening is vanuit publiek karakter een aanbestedingsplichtig werk. Om een integrale ontwikkeling van het Zuidgebouw (ontwikkelveld 5) mogelijk te maken dienen aanbestedingsregels te worden doorgelegd naar de ontwikkelende partij. Gemeente of ProRail neemt de fietsenstalling af na realisatie. Van de partner wordt in de haalbaarheidsfase een samenhangend voorstel van het perceel verwacht.

Spoorse projecten: spoorbundelversmalling en -voorzieningen

De spoorbundel wordt efficiënter en compacter ingericht in samenwerking met ProRail en SHM. Er worden daarnaast ook diverse spoorse voorzieningen verplaatst. ProRail werkt aan:

- Het realiseren van het *onderstation* aan zuidzijde van het station. De huidige voorziening staat nu op het parkeerterrein van de AH. Deze werkzaamheden zijn reeds in uitvoering, naar verwachting wordt het medio 2025 opgeleverd.
- Realiseren van een *Railinzetplaats (RIP)* aan het Dampten. De huidige RIP heeft toegang via het parkeerterrein van de AH en wordt gebruikt door zowel de SHM als ProRail.
- Het realiseren van een *Relaishuis* aan de zuidzijde van het station (direct naast het onderstation). De huidige voorziening staat op het zuid westelijke deel van het P&R parkeerterrein en dient verplaatst te worden om woningbouw mogelijk te maken.

- Het functievrij maken van de *sporenbundel* (7 t/m 13) om het efficiënter inrichten mogelijk te maken.
- Als de voorzieningen van ProRail buiten gebruik zijn, het sporentracé functievrij is en SHM eigenaar in van de gronden kan SHM de sporen efficiënter inrichten. De efficiëntere inrichting is voorwaardelijk om de ontwikkeling grotendeels uit te kunnen voeren.

Het efficiënter inrichten door SHM betreft:

- De bestaande loodsen (3 stuks) verwijderen;
- Het verwijderen en herschikken van spoor 7 t/m 13;
- De bouw van het expositiedepot welke direct aan de stoomtramboulevard ligt.

Voor de partner is van het belang dat de efficiëntere inrichting voorwaardelijk is voor de uitvoering en vertragingen van een van de partijen directe gevolgen heeft op de fasering en planning. Een uitwerkingsvraag die nog voorligt is het inpassen van de voorzieningen voor het onderhouden en schoonmaken van de treinen. Deze worden vooralsnog ingepast in de ruimte achter de stoot blokken maar een inpassende oplossing ter hoogte van de bewonersparkeergarage in ontwikkelveld 1 kan niet worden uitgesloten.

3.2.2 Techniek

Grondcondities

Er zijn diverse onderzoeken verricht om de bodem- en grondwatercondities in beeld te brengen. Onder meer hoogtemetingen, inventarisatie van vervuilingen en sonderingen. Deze onderzoeken en rapporten (Wareco, Fugro, Witteveen+Bos) worden in goed overleg waar logisch gedeeld met de partner. Voor het gebied als geheel is de nieuwe hoogteligging nog in onderzoek vanuit verbonden onderdelen: de afwatering, ondergrondse infrastructuur, aanlanding traverse, aansluitingen op bus en Van Dedemstraat.

In het gebied bevindt zich lichte vervuiling, daarnaast is er een risico op asbest vanwege de voormalige functie van het terrein als stortplaats. In de uitvoering moet rekening worden gehouden met het reiken van de gronden om grote brokstukken te verwijderen voordat er damwanden geplaatst kunnen worden of voordat er heiwerkzaamheden kunnen plaatsvinden. Daarnaast is er mogelijk asbest aanwezig. Dit kan nu niet onderzocht worden vanwege de bovenliggende verharding.

Energie en nuts

Het betreft een gebied zonder aansluiting op gas. In het gebied dienen de bestaande nutsaansluitingen van SHM gewaarborgd te worden. Daarnaast dient er in de uitwerking van de plannen rekening te worden gehouden met benodigde nutstracés en leidingen voor het riool. Uitgangspunt is een driedelig stelsel: vuilwater, regenwater en drainriool.

Hoorn is bezig met de aanleg van een warmtenet maar op het moment van schrijven is de verwachting dat dit niet op tijd bij het Stationsgebied is. In het gebied moet per bouwkwavel een individuele oplossing gezocht worden. Een optie is ook een plaatselijk warmtenet aan te brengen met een centrale bron of bronnen. Mogelijk is er qua warmte en koude een samenwerking mogelijk met het *Dijklander ziekenhuis*.

Het is van belang dat er tijdig een herziene opgave komt van de benodigde capaciteiten qua elektra om zodoende een voorlopige stroomaanvraag te doen bij Liander.

Duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling vraagt om integraal werken en samen opzoek gaan naar kansen en uitdagingen. Omdat dit in alle elementen van een stedelijke herontwikkeling terugkomt zoekt Hoorn een partner die duurzaamheid in haar DNA heeft zitten. Graag zien wij het verankeren van duurzaamheid terug in uw aanpak. Duurzaamheid omvat vier cruciale pijlers: energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Onder andere het stedenbouwkundig plan omvat op gebiedsniveau handreikingen op deze vier pijlers. Aan de partner wordt gevraagd om hier vanuit expertise invulling aan te geven, bijvoorbeeld:

- Welke systeemkeuzes op gebiedsniveau stelt de partner voor?
- Welk ambitieniveau stelt de partner voor, vanuit welke methodiek?
- Hoe wordt duurzaamheid verankerd in het planproces?
- Hoe worden kansen blootgelegd waar anderen obstakels zien?

In het haalbaarheidstraject (na selectie), dient het thema duurzaamheid integraal verdiept te worden. De gemeente vraagt dan om (in stappen) te komen tot een (vormvrije) invulling van een duurzaamheidsvisie en -plan.² Deze producten dienen rekening te houden met verschuivende ambitieniveaus. U laat zien hoe u met de gemeente Hoorn vooraan gaat lopen in plaats van enkel het wettelijk vereiste te doen. Een en ander wordt vertaald naar afspraken in de SOK. De volgende zaken worden door u concreet gemaakt:

- Een aanpak op en monitoring van duurzaamheidsambities;
 - Duurzaamheid als principe/sturing op type stedelijke ontwikkeling: opstal en openbare ruimte;
 - Duurzaamheid als hefboom voor bredere stedelijke verbeteringen (impact ook buiten het plan);
 - Innovatieve oplossingen die verder gaan dan de standaard;
 - Concrete voorbeelden te geven van hoe u duurzaamheid heeft geïntegreerd in eerdere projecten
- Bewijslast over hoe deze u voorgestelde ambities kunt vertalen naar tastbare resultaten.

3.3 Openbare ruimte & bestaande functies

Openbare ruimte

De kracht van het stationsgebied wordt sterk bepaald door de wisselwerking van de gebouwen tot de openbare ruimte. In de opzet van het stedenbouwkundig plan zijn veel principekeuzen gemaakt. De intenties van het plan kunnen het beste worden begrepen vanuit de vastgestelde producten: het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan.

Voor de diverse opstalontwikkelingen dient een nauwe relatie gezocht worden tot de diverse gebruikersstromen die het gebied rijk is. Op de diverse plekken zijn uitwerkingsvragen voor de partner ten aanzien van relatie van programma en het functioneren van in- en uitgangen, zichtrelaties etc. Korte tijdshorizonten worden deze vragen in dit document onder het kopje 'uitwerkingsvragen haalbaarheidsfase' beschreven.

² De "Handreiking Duurzaamheid Bouwontwikkelingen" wordt door de gemeente Hoorn gehanteerd bij huidige planuitwerkingen en kan hierin worden meegenomen. Echter, deze verhoudt zich niet tot een langjarige gebiedsontwikkeling omdat deze uitgaat van de (technische) mogelijkheden van die op dit moment realiseerbaar zijn. In een snel veranderende wereld evolueert duurzaamheid continu. Wat vandaag ambitieus is, wordt morgen de norm.

Historisch stationsgebouw en bestaande busremise

De nieuwe traverse en de ontwikkelingen aan de noordzijde leiden ertoe dat het gebruik van het historische stationsgebouw wijzigt. De herbestemming/ontwikkeling van het stationsgebouw valt buiten de scope van de tender.

De huidige busremise bevindt zich tussen het historische stationsgebouw en ontwikkelveld 6. Het perceel is in privaat eigendom. De locatie is van strategisch belang gezien de huidige functie en relatie met het nieuwe busstation. Tegelijkertijd is het een bepalende locatie voor de programmering van het zuidelijke stationsplein en ontwikkelveld 6. De bestaande loods is gemeentelijk monument. Ontwikkelveld 6 is ook in gebruik voor het parkeren van bussen.

4. Specificatie kaders ontwikkelveld 3c

Een voorwaarde voor het verkrijgen van de WBI-subsidie is dat startbouw van woningen in het Stationsgebied uiterlijk plaatsvindt in 2026. Om te voldoen aan deze voorwaarde heeft de gemeente besloten om één van de ontwikkelvelden in de tijd naar voren te halen, en parallel te laten lopen aan de haalbaarheidsfase van de partnerselectie. Perceel 3c leent zich hier goed voor omdat de afhankelijkheden met de directe omgeving beperkt zijn en de programmering verkend is. Het is van belang dat de percelen “3”, zoals benoemd onder 3.2.1. Stadscluster, in samenhang bekeken worden. Daarbij speelt de ligging aan het zogenoemde Fruitbomenplein een grote rol omdat het samenkomt met de verschillende stationsdomeinen en bijkomende (keten)voorzieningen. Om perceel 3c naar voren te halen vraagt de gemeente inschrijvende partijen om tijdens de partnerselectie naast een visie op het gebied ook een schetsontwerp (SO) voor 3c aan te leveren. Dit perceel vormt als eerste project een bepalende bouwsteen voor de identiteit van het gebied. De kwaliteit van programma en architectuur in relatie tot de omgeving is sfeerbepalend, de uitwerking van dit perceel vormt daarmee eerste bewijslast voor het realiseren van alle ambities van het gebied.

4.1 Schetsontwerp van perceel 3c

Werkzaamheden in schetsontwerp

1. **Concept & Programma van Eisen (PvE):**
 - Programmatisch concept wonen/niet-wonen.
 - Uitgangspunten voor de plek (kwaliteiten) en omgang met belangrijkste randvoorwaarden (duurzaamheid, techniek, logistiek)
 - Uitgangspunten voor programma: ruimtebehoeften en functionele eisen.

Uitwerkingen in schetsontwerp

1. **3D visualisaties en geveltekeningen:**
 - Eenvoudige 3D-modellen of perspectiefschetsen om een ruimtelijk beeld te krijgen van het.
 - Impressies op belevingswaarde maaiveld en traverse. Basale aanzichten van het gebouw om de vorm, verhouding en esthetiek te verkennen.

- Nog geen gedetailleerde detaillering van materialen en afwerkingen, maar wel met een globaal beeld van gevelindelingen (ramen, deuren, gevelbekleding). Principes ten aanzien van te hanteren materialen.
- 2. **Plattegronden:**
 - Indeling van de ruimten per verdieping op een simpele en abstracte manier.
 - Duidelijke positionering van kamers, gangen, trappen en andere ruimtes om de functionaliteit en routing inzichtelijk te maken.
- 3. **Doorsneden:**
 - Een of meerdere doorsneden door het gebouw om inzicht te geven in de hoogte, de relatie tussen verdiepingen en eventuele hoogteverschillen in de ruimtes.
 - Uitgangspunten ruimtelijke kwaliteiten en techniek (plafonds/vloeren)
- 4. **Schematische situatietekening:**
 - Plaatsing van het gebouw in zijn omgeving (bijv. op de kavel, ten opzichte van andere gebouwen, groenvoorzieningen en infrastructuur).

4.2 Concept Programma van Eisen

Concept en Programma

De symboliek van het 3c perceel is groot: een eerste mijlpaal in het noordelijk stationsgebied. Tegelijkertijd is het (voor lange tijd) nog perceel op een parkeerterrein en bouwlocatie. Wat stelt de partner hierin voor?

Programma

1. Gemeente heeft als uitgangspunt een ontwikkeling dat met name gericht is op woningbouw.
2. Niet-wonen: Wat is straks het publieke karakter van deze plek? Een knooppunt van gebruikers (museum, stad, spoor, etc.) biedt ook kansen voor niet-woon programma. In korte tijd zal een inschatting gemaakt moeten worden van de omvang en aard van dit programma. Waarbij een balans in flexibiliteit en specificiteit gevonden moet worden. Wat geeft deze plek op een passende manier kleur?

Randvoorwaarden

1. Woningbouw als aandeel is nodig i.v.m. startbouw-voorwaarden van de WBI-subsidie toekenning.
2. Een belangrijk deel van de gevels is de geluidsbelasting. > Zie bijlage 7 dataroom
3. Gebruiksstromen van SHM (bezoekers, leveringen) zijn doordacht buiten de rooilijnen van het perceel, deze dienen gerespecteerd te worden. > Zie bijlage 7 dataroom t.a.v. perceelgrenzen.
4. Eisen van het beeldkwaliteitsplan, het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan. > Zie bijlage 7 dataroom voor een (niet-uitputtende) vereenvoudigde samenvatting.
5. Een duiding van in- en uitgangen van omliggende percelen 3a en 3b is als indicatie meegegeven. > Zie bijlage 7 in dataroom voor een (niet-uitputtende) vereenvoudigde samenvatting.

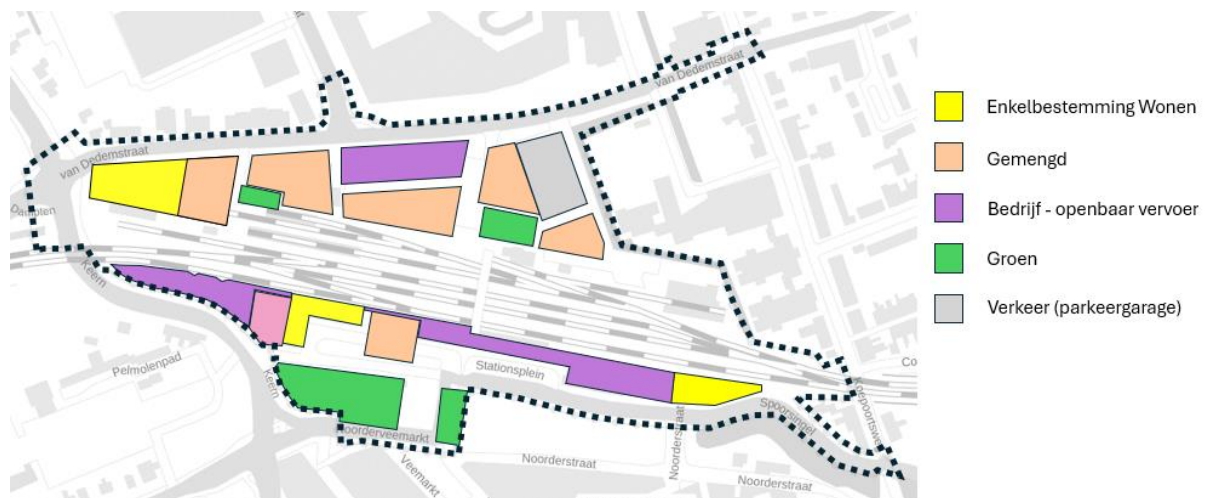
5. Financieel-juridisch kader

5.1 Planologische situatie

De juridisch-planologische mogelijkheden zijn vastgelegd in het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig plan. Op diverse percelen is de bestemming *gemengd* aangemerkt. De exacte clustering en/of verdeling van het niet-wonen is niet bepaald. In de uitwerking is een visie op het samenkomen van niet-woon programma met het wonen en de diverse technisch/functionele ruimtes nodig. De met geel aangegeven delen van de ontwikkelvlekken hebben de enkelbestemming wonen met daarbij behorende voorzieningen. Het parkeren voor alle woningen aan de noordzijde is voorzien in ontwikkelvlek 1. Ontwikkelvlek 7 aan de zuidzijde zal in haar eigen parkeerbehoefte voorzien. Voor het bezoekers parkeren wordt een openbare parkeervoorziening gebouwd op ontwikkelvlek 3b.

De totale bruto vloeroppervlakte van de woonfuncties mag niet meer bedragen dan 50.000 m² en in aantal maximaal 520 woningen. Het aantal m² aan niet woonfuncties (exclusief parkeren) mag niet meer bedragen dan 17.500 m². De parkeernorm voor woningen is 0,6 parkeerplaats per woning aan de noordzijde, de zuidzijde volgt de binnenstad-norm, te weten 0. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het raadpleegbare bestemmingsplan in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO)

Herstelbesluit check hier toevoegen uit procesbrief.



Figuur 7 | Verbeelding spelregels bestemmingsplan

NB: aan deze beelden kunnen geen rechten worden ontleend.

5.2 Rechtsverhouding gebiedspartners

De samenwerkingspartners gemeente Hoorn, NS Vastgoed, NS Stations, ProRail, en provincie Noord-Holland hebben een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarin zij de juridische afspraken hebben geborgd. SHM is daarnaast een bepalende partner waarmee parallel afspraken zijn gemaakt. De gemeente is trekker, initiatiefnemer en regisseur. De gemeente bezit de meeste gronden in het plangebied en zal de benodigde ontwikkelgronden van andere gebiedspartners verwerven, zodat zij voor eigen rekening en risico het plangebied kan ontwikkelen (grondexploitatie).

5.3 Specificatie minimale grondprijs

In 2024 is een sluitende businesscase vastgesteld op basis van middeling Grex-saldo's van Pelmolenpad en Stationsgebied. De GREX biedt inzicht in de benodigde publieke investeringen en de grondwaarde op basis van de voorgenomen programmering. Deze waarde geldt als minimale grondprijs, hier dienen alle inschrijvende partijen zich aan te conformeren. Tijdens de haalbaarheidsfase van de partnerselectie wordt het programma per ontwikkelveld door de gemeente en haar partner geoptimaliseerd. De minimale grondprijs wordt op basis van deze inzichten verdeeld over de ontwikkelvelden. De uiteindelijke grondprijs wordt na de ontwerpfase van ieder ontwikkelveld bepaald door een taxatie van de residuele grondwaarde (in opdracht van de gemeente) door een onafhankelijke derde partij op basis van een Definitief ontwerp (DO). De grondprijs is op dat moment marktconform. De marktconforme grondprijs die ontstaat mag niet lager zijn dan de minimale grondprijs. Wanneer de taxatie hoger uitkomt dan de minimale grondprijs dan valt dit voordeel toe aan de gemeente.

In de grondexploitatie is rekening gehouden met maatschappelijke functies in het gebied, er is voor deze functies gerekend met een maatschappelijke grondprijs. De gemeente is voornemens om de maatschappelijke invulling van het programma bij de partner te leggen (binnen de scope van de partnerselectie). In verband met de aanbestedingsregels wordt het maatschappelijke programma in die situatie niet door de gemeente afgenomen. Of dat zo blijft zal blijken tijdens de haalbaarheidsfase. Concrete afspraken over de invulling van het maatschappelijke programma moeten nog worden gemaakt.

De bandbreedte voor niet-wonen wordt bepaald vanuit het minimum grondbod op de percelen. De gemeente maakt bij de gefaseerde uitgifte van ieder perceel de balans op waarbij wonen en niet-wonen in relatie tot het beoogde totaal worden beschouwd. Hiervoor is een heldere gedeelde visie nodig op hoe het totaal perceelsgewijs ingevuld gaat worden.

DEEL 2 | Rolverdeling en samenwerking

6. Rolverdeling en samenwerking gebiedspartners

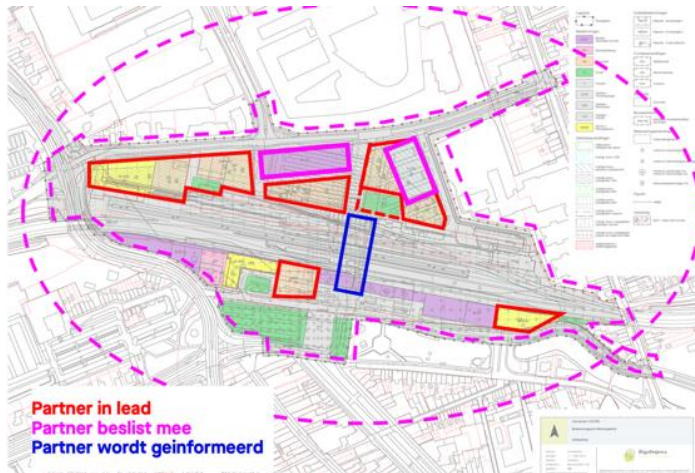
De te selecteren partner wordt verantwoordelijk voor de opstalontwikkeling van zeven ontwikkelvelden. De overige onderdelen van het plan (infrastructurele voorzieningen en de realisatie van de openbare ruimte) wordt ingevuld door de gebiedspartners. Onderstaand overzicht geeft per planonderdeel aan wanneer wie welke rol op zich neemt. Over sommige onderdelen is nadere afstemming nodig tussen de genoemde partijen.

	Ontwikkeling	Financiering	Realisatie	Exploitatie
Busstation	Gemeente i.o.m. provincie	Provincie	Gemeente	Gemeente
Parkeergarage noord	NS en gemeente	NS en/of gemeente	NS of gemeente	NS en/of gemeente
Fietsenstalling noord	NS, ProRail en gemeente	ProRail en gemeente	NS of gemeente	NS, ProRail of gemeente
Traverse	NS, ProRail en gemeente	I&W, gemeente en provincie	ProRail	ProRail
Fietsenstalling zuid	NS en/of ProRail en/of Gemeente	ProRail en/of Gemeente	NS of ProRail	NS, ProRail of gemeente
Stationspleinen	NS en gemeente	NS en gemeente	Gemeente	NS en gemeente
Monumentaal stationsgebouw	NS	N.t.b.	NS	NS
Openbare ruimte	Gemeente en Marktpartij	Gemeente	Gemeente	Gemeente
Spoorse voorzieningen: onderstation, relaishuis, railinzetplaatsen, schoon- & onderhoudsvoorziening	ProRail	I&W & SHM & gemeente	ProRail gecertificeerde partij	ProRail / NS
Spoorse aanpassingen: Expositiedepot, spoorbundelversmalling	SHM & gemeente	I&W & SHM & gemeente	SHM	SHM

7. Rolverdeling en samenwerking gemeente – partner

In het selectietraject dient een eerste visie op de invulling van rollen te worden voorgesteld door de partner. Tijdens de gemeenschappelijke haalbaarheidsfase worden nadere keuzes gemaakt ten aanzien van het totaal. In deze fase heeft de partner een verschillende rol per deelopgave. Trekker in de 'lead', meebeslissen en/of adviseren, hoofdzakelijk geïnformeerd. Onderstaand overzicht vormt een eerste overzicht waar exacte afspraken over gemaakt dienen te worden in de haalbaarheidsfase.

Onderdeel	Gemeente Hoorn is trekker/ regisseur	Ontwikkelpartner is trekker/ regisseur, besluitvorming in samenspraak met de gemeente	In strategisch overleg / in samenwerking
Verwerven van gronden	X		
Opstellen GREX	X		
Regie op GREX	X		
Ontwerp en aanbesteding openbare ruimte	X		
Bepalen juridische en stedenbouwkundige kaders van percelen incl. uitvoeren van bijbehorende onderzoeken op gebiedsniveau.	X		
Uitwerking programmatische invulling totaal: woningtypen en type voorzieningen. Zie ook bijlage "planstudies" die bij deze uitvraag hoort.		X	
Concretiseren afnemers voor niet-woonprogramma		X	
Ontwerpen en ontwikkelen van percelen op basis van een transparante vastgoedexploitatie. Bijbehorende onderzoeken.		X	
Communicatiestrategie, participatie en marketingstrategie (o.a. placemakingstrategie)		X	
Strategische koers op totale ontwikkeling (ruimtelijk, financieel en organisatorisch)			X
Specificeren van samenwerkingsproces (met heldere faseproducten, rolverdeling, go/no go momenten, etc.)			X
Faseringsstrategie op basis van balans van invalshoeken: 1 technisch uitvoerbaar (o.a. bouwlogica, veiligheid, parkeerbehoefte), 2 financiële opbrengsten/risico's en 3 "stedelijke logica" (afname markt, identiteit) ; Er is een veelomvattend faseringsplan met samenwerkingspartners opgesteld dat het huidige uitgangspunt vormt.			X
Onderzoeken en keuzes t.b.v. collectieve systemen en maatregelen rondom energie, mobiliteit, grondsanering, parkeerfasering in tijdelijkheid etc.			X



Figuur 8 | Verbeelding beoogde samenwerking met Partner. NB: aan deze beelden kunnen geen rechten worden ontleend.

8. Ruimtelijke Kwaliteitsborging

Supervisor

Om de ruimtelijke kwaliteit te borgen is een meewerkend supervisor aangesteld: Jasper Nijveldt, partner bij *Karres & Brands*. Zijn rol beslaat voor het hele gebied van het programma Poort van Hoorn, waaronder ook deelgebieden Pelmolenpad en het Stationsgebied. Jasper vervult deze rol vanuit een meewerkende houding en actieve werkvorm. Jaspers' rol ligt in het helpen vormgeven van gebiedskwaliteit: daarbij staan de vraagstukken centraal in de raakvlakken van openbare ruimte en architectuur.

Kwaliteitsteam

De supervisor werkt samen met gemeentelijke experts en adviseurs vanuit een kwaliteitsteam. Het kwaliteitsteam streeft naar consensus in de advisering, de supervisor is eindverantwoordelijk in de advisering richting Welstand. In de directe omgeving van het stationsdomein (traverse-aanlandingen, perrons, spoor gerelateerde werken) werken de supervisor en de adviseur van *Bureau Spoorbouwmeester* gezamenlijk. In Hoorn is Jos van den Hende de betrokken adviseur.

Proces richting Welstand

Voor de uitwerking van deelgebied Pelmolenpad wordt een frequent ontwerpatelier ingelast. In deze ateliers wordt de voortgang van de verschillende ontwerpprojecten op raakvlakken doorgenomen. De kansen/verbeterpunten/uitdagingen worden gemeenschappelijk verkend 'aan de tekentafel'. Een dergelijke vorm is ook wenselijk tijdens het haalbaarheidstraject (fase 2) met de partner en het uitwerkingstraject dat erop volgt. In de selectiefase dient de partner een voorstel te doen op de vorm en frequenties van een dergelijke samenwerking.

De supervisor is vanuit deze actieve houding onderdeel van het projectteam (gemeente-partner) en vervult een brugfunctie naar de Welstand. Welstand behoudt haar formele adviesrol voor de Poort van Hoorn. Iedere overgang in planfase (SO, VO, DO) vindt plaats in goed overleg met de supervisor. De supervisor dient in te stemmen met de planfase-producten die in de welstandscommissie gepresenteerd worden.

Team ontwikkelpartner

In het stationsgebied is een prettige balans in diversiteit en uniformiteit van de beeldkwaliteit een wens. De voorkeur gaat daarom uit naar het werken vanuit een breder architectenteam met verschillende signatures. De gemeente ziet meerwaarde in het betrekken van drie bureaus. In de procesbrief wordt beschreven welke disciplines in het ontwikkelteam worden verwacht in de selectiefase. In de haalbaarheidsfase en het traject dat erop volgt vindt de selectie van het bredere architectenteam plaats in goed overleg met het kwaliteitsteam. Selectie van dit architectenteam vindt plaats vanuit consensus met de supervisor.

9. Participatie en communicatie

De gemeente vindt het belangrijk om stakeholders goed te betrekken bij de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Er zijn meerdere bijeenkomsten en gesprekken met inwoners en ondernemers georganiseerd om hen te betrekken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Stationsgebied. De gemeente wil voor het vervolg samen met de gebiedspartner stakeholders betrekken bij de verdere vormgeving van het gebied en de programmamix. De gemeente verwacht ook van de partner dat deze actief inzet op placemaking. Dit is in samenwerking met de gemeente en andere partijen. Voor en tijdens de bouw zorgt de partner ervoor dat er initiatieven zijn die het gebied al zijn nieuwe identiteit geven.

Rond het stationsgebied zitten veel betrokken bewoners en ondernemers die zich bij de totstandkoming van het bestemmingsplan hebben laten horen. Veel wensen konden in het plan verwerkt worden. Tegelijkertijd zijn ook zorgen uitgesproken over de impact van de ontwikkeling door directe omwonenden. Met name over:

- Het “zuidgebouw” op perceel 5. Diverse studies zijn verricht over de exacte vorm en inpassing van dit blok, deze zijn in diverse bijeenkomsten met direct omwonenden besproken. In het beeldkwaliteitsplan zijn de uitkomsten opgenomen die de gemeenteraad heeft vastgesteld als uitkomst van dit verkenningstraject. Bewoners van het appartementenblok op de Stationsweg voelen zich ook na dit traject nog onvoldoende gehoord.
- De totale uitwerking van de noordzijde. Stichting Betrokken Poorter heeft op verschillende momenten in het ontwikkelproces bezwaar gemaakt tegen de huidige planvormingen. De Betrokken Poorter heeft een alternatief plan gemaakt waarin op grootschalige wijze ondergronds parkeren is voorgesteld. Eén van de belangrijke doelen was de bouwhoogtes van het plan te verlagen. In het traject zijn ten opzichte van het eerste stedenbouwkundig plan (2021) aanpassingen doorgevoerd in bouwhoogtes aan de noordwestelijke zijde van het plan. De gemeenteraad heeft in december 2023 de huidige planvorming en bestemmingsplannen aangenomen.

Meer informatie over wat er tot op heden is gedaan aan participatie is te vinden op www.poortvanhoorn.nl.

In het ontwikkelproces dat volgt blijft het belangrijk om zowel deze directe omwonenden als de andere stakeholders goed te betrekken. Specifieke aandacht kan uitgaan naar (nieuwe) ondernemers, ondernemers van de binnenstad, zorgverleners en ontvangers (Dijklander en Omring) en jongeren/starters die hier een belangrijke doelgroep vormen.

10. Uitwerkingsvragen haalbaarheidsfase

De kerntaken van de partner zijn beschreven in de procesbrief:

- Risicodragend ontwikkelen op gebiedsniveau
- Programmamix waarmaken

De partner wordt gevraagd een aanpak voor de haalbaarheidsfase op te stellen gedurende de selectiefase. De meerwaarde van de partner kan verhelderd worden vanuit de onderstaande onderdelen:

- a) De aanpak op **programma-mix**: invulling percelen, wonen niet-wonen; product-marktcombinaties.
- b) De aanpak op **raakvlakken** tussen de vastgoedontwikkeling en andere planonderdelen (bus-parkeren-traverse-trein-stationsdomein) zodat een **samenhangend geheel** ontstaat;
- c) **Ontwikkelen op gebiedsniveau**: op welke manieren zal expertise, kennis en kunde van het op gebiedsniveau

Onderstaand volgt een eerste beschrijving van inhoudelijke vragen die in de aanpak haalbaarheidsfase behandeld dienen te worden. Van de partner wordt verwacht hierop in te gaan vanuit een procesvoorstel, inzet van teamleden en samenwerking naar specifieke resultaten en producten.

A. Aanpak programma-mix

Van de partner wordt een doorlopende inzet en **stapsgewijze aanpak** verwacht die op een positieve manier een sneeuwbal effect creëert over de betekenis van deze plek. Dit vergt het **verdiepen van kansen** tot concrete programmatische invullingen. Doelstelling is een **realistische en weloverwogen programmamix van wonen en niet-wonen**. De partner werkt voor een belangrijk deel aan het (uit)vergroten van de plekwaarde voor nieuwe gebruikers: het stationsgebied is op dit moment in de mindset nog niet de beoogde “gouden rand” op de binnenstad en het nieuwe stadstrand. De versleuteling van visie tot marketing en communicatie zijn hier wezenlijk voor het ‘markt maken’ op deze nu nog onbeminde plek. De partner dient in te spelen op de beschreven hoofdambities vanuit een visie een aanpak op:

1/ Totale functiemix

De partner is trekker op de uitwerking van een samenhangende programma-mix van wonen en niet-wonen. De eerder beschreven positionering en kernwaarden vormen een handreiking. Dit geldt ook voor de indicatieve bandbreedte van functies met minima. In de selectiefase dient de partner hier een eerste reflectie op te geven:

Wat voor soort woon- leefmilieu met welke hoofddoelgroepen. Welke aanpak en proces om te komen tot een totale functieprofiel. Wordt de speelruimte benut voor het aanzetten van één specifieke richting zoals werk/cultuur/onderwijs/zorg etc? Hoe ontstaat een prettige wisselwerking van doelgroepen? Wat voor soort aanpak stelt de partner voor om te komen tot realistische mogelijkheden die recht doen aan de gestelde ambities?

2/ Groei plekwaarde

Vanuit welke strategie kan identiteit en profiel van het stationsgebied verder groeien in tijd? Wat stelt de partner grofweg voor aan stappen om het gebied in betekenis en waarde te versterken? Van de partner wordt verwacht op enthousiasmerende wijze reuring en animo voor het gebied te gaan organiseren. Hierin zal een visie en aanpak op zowel placemaking als participatie een plek te krijgen.

De gebiedsontwikkeling zal zich in vele jaren voltrekken: op welke manier wordt een positief sneeuwbal effect bereikt op de algemene beleving/identiteit van de Poort? Welke stappen in de marketingstrategie en communicatiestrategie (naar besluitvormers en gemeente) zijn nodig om een positief momentum te laten groeien voor deze ontwikkeling? De gemeente wil daarom in samenwerking met de partner als trekker komen tot een doordachte communicatie- en marketing strategie.

3/ Smaakmakers

In een eerder traject is met ondernemers, initiatiefnemers en ontwikkelaars gesproken over behoeftes en potenties. Onderstaand een selectie van kansen rondom potentiële smaakmakers. Welke rol ziet de partner voor zichzelf in het verzilveren van dit soort kansen in de haalbaarheidsfase en het traject dat daarop volgt? Wat heeft de partner nodig in samenwerking met de gemeente om dit soort kansen te verzilveren?

Overkoepelend: welke synergieën zijn tussen deze programma-onderdelen logisch? Diverse wisselwerkingen tussen programma's hebben de potentie versterkend op elkaar te kunnen zijn. Een redenering op levendigheid passend op het gebied en de verschillende plekken dient concreet gemaakt te worden.

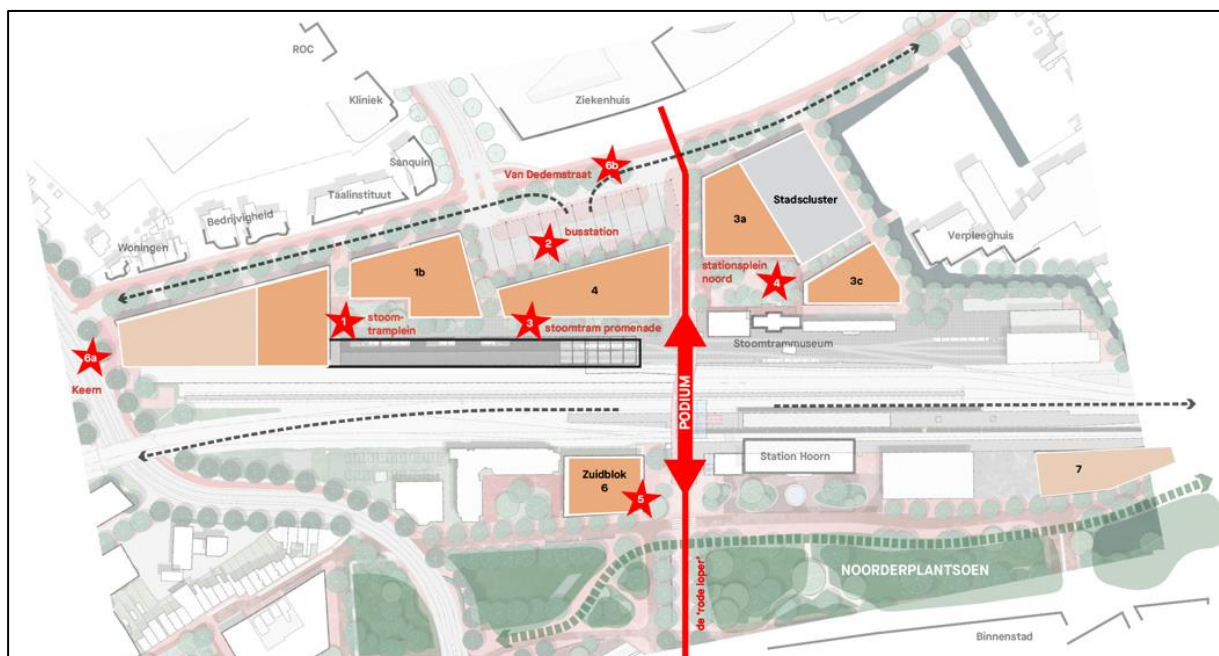
1. **Cultuurhub- Bibliotheek 2.0.** De huidige bibliotheek voldoet (al tijden) niet meer. De PVH vormt een zeer kansrijke locatie om de biebel op te nemen. De stichting en de gemeente zijn hierover in gesprek. De haalbaarheid is nog van veel zaken afhankelijk. Diverse referenties laten zien dat een biebel in hedendaagse vorm vaak een veelzijdig centrum kan zijn: School 7 Den Helder, Rozet Arnhem, Eemhuis Amersfoort, Lokhal Tilburg etc. Daarnaast dienen de kansen en wensen van bestaande culturele stichtingen/musea
2. **Leisure.** In deze fase is dit nog een open zoektocht: welke leisure functies/voorzieningen kunnen op wezenlijke wijze bijdragen aan de Gemeente als toevoeging op de binnenstad? Wat is er nodig om daadwerkelijk als smaakmaker(s) te landen in het gebied? Poppodium is genoemd als potentie; Blauwe Schuit vormt als cultureel-maatschappelijke instelling. Een gamehal, fitness, boulderhal, andere sport-functies kunnen op zichzelf (vanuit een bijzondere combi-formule) veel gaan doen.
3. **Horeca.** Hotel, restaurant, café. Toerisme in Hoorn doet het goed, de kwalitatieve binnenstad (bureau Louter, Elsevier) de diverse culturele voorzieningen en het nieuwe stadsstrand dragen hier sterk aan bij. Voor kwalitatieve hotels/restaurants/café's is er ruimte, de markt is tegelijkertijd altijd in beweging. Voor de omvang van een hotel, restaurant(s) en café's en hun samenstelling/verspreiding dienen nog keuzes gemaakt te worden in het vervolgtraject.
4. **Werk.** In Hoorn en in de regio is het MKB sterk vertegenwoordigd. Sterke economische sectoren, zoals de maakindustrie, zorg, logistiek en bouw, vernieuwen en breiden verder uit. Welk type werk-programma kan Hoorn een stap verder brengen in stedelijkheid en identiteit? Diverse Hoornse (media)bedrijven hebben uitgesproken graag te gaan hervestigen in een centrum-stedelijke omgeving. Op welke manier kan co-working hier een plek krijgen? Hoe komen we tot een flexibel, weerbastig concept dat op natuurlijke wijze krachtig blijft in de concurrentiestrijd met andere nabije spoorzones?

5. **Onderwijs/Zorg.** Verschillende MBO instellingen zijn in het gebied, de lijn naar HBO (dependances) staat open. Zorginstellingen Lindendaal en Dijklander hebben eigen behoeftes die kunnen leiden tot specifieke woon- en niet-woon functies die hier in het gebied kunnen landen. Hoe ontstaat een mix die recht doet aan de positionering?
6. **Buurtsuper, detailhandel.** Op zichzelf vormen dit geen evidente “smaakmakers”, maar wel degelijk belangrijke bouwstenen als “ankers” die loopstromen aanzetten. De binnenstad omvat het hoofdwinkelgebied, in principe is retail hier niet aan de orde. Wat voor invulling is hier passend? Waarmee ontstaat een goede balans tussen to-go stationsformules (Podium) en complementaire detailhandel/ buurtsuper?

B. Aanpak raakvlakken

Op deze sleutelplek in de stad is de relatie van het vastgoedprogramma tot de openbare ruimte essentieel. De partner moet ‘buiten de lijntjes’ van het vastgoed meedenken zodat er op prettige wijze ‘binnen-buiten’ wisselwerkingen in het gebied ontstaan.

De kracht van het stationsgebied wordt sterk bepaalt door de wisselwerking van de gebouwen tot de openbare ruimte. De belangrijkste stedelijke lijn is de doorloop van de binnenstad vanuit ‘de rode loper’ tot het noordelijk stationsgebied. Rondom deze as dient de belangrijkste vorm van levendigheid geprogrammeerd en doordacht te worden. Het onderstaande beeld toont 6 sterren: in de uitwerking zal voor iedere plek de verblijfswaarde geduidt moeten worden.



Figuur 9 | Verbeelding belangrijkste raakvlakken in OR

1. **Stoomtramplein:** een buurtplein dat naar verwachting met name op bewoners gericht is, met welke (minimale) ingreep/programma ontstaat hier een intiem plein met bredere gebruikswaarde?
2. **Busstation:** Stations zijn berucht als moeilijke (woon)plek. In de planvorming zijn verzachtende ontwerpuitswerkingen voorgesteld voor het station. Waarmee ontstaat een logische wisselwerking met de dynamiek van het busplein? Welke voorzieningen, bijzondere woonformules (woon-werk etc) spelen maximaal in op deze noordelijke gevel?
3. **Stoomtrampromenade:** Hoe ontstaat er een natuurlijke en aantrekkelijke doorloop voor gebruikers/scholieren? Wat voor soort gebruikswaarden kan deze openbare ruimte opnemen? Hoe verhoudt dit zich tot ontwikkelveld 4? Waarmee ontstaat een wisselwerking tot de SHM loodsen?
4. **Stationsplein noord:** de potentie voor levendigheid ligt hier. De kruising van alle gebruikers (zorg, onderwijs, stad, strand, bewoners, OV etc) vindt hier plaats. Wat voor soort programma versterkt de verblijfswaarde?
5. **Het zuidblok en het stationsplein zuid** als ankerpunten. Wat voor soort programma in relatie tot de binnenstad en het noordelijk deel? Er zijn diverse verkennende studies gedaan naar een hotel met stadsslooby als combinatie met een openbare (verdiepte) fietsenstalling.
6. **Keern/Van Dedemstraat.** Belangrijke stedelijke verkeersassen: hoe verhoudt het vastgoed zich tot deze wegen? Hoe wordt de menselijke maat geborgd? Wat voor soort principes ten behoeve van veiligheidsbeleving.

C. Ontwikkelen op gebiedsniveau

Van de partner wordt verwacht dat alle aangewezen percelen **risicodragend in samenhang** worden ontwikkeld. De uitgifte bestaat formeel gezien uit een selectie separate percelen. Wezenlijk is een heldere visie op het totaal nodig zodat er op doordachte wijze **een samenhangend gebied** ontstaat. Strategisch vernuft en ervaring in gebiedsontwikkeling is een vereiste. De gemeente verwacht dat de partner zich op **pro-actieve** wijze opstelt ten aanzien van vragen en kansen die in de loop van de ontwikkeling ontstaan. Zij versterkt de gemeente vanuit **vaardigheden en kennis**. Wat voor soort aanpak stelt de partner voor op de onderstaande punten:

1. **Ontwikkellogica: proces en samenwerking.** Er worden diverse percelen uitgegeven bij deze partnerselectie. Deze worden als autonoom gepresenteert: tegelijkertijd zijn ze vaak onlosmakelijk verbonden tot hun context. Onderstaand plaatje toont een illustratieve weergave van deze 'ontwikkelclusters' waar ontwerp, programma en uitvoering waarschijnlijk als samenhangende clusters gezien moeten worden. Wat stelt de partner daarbij voor: wat voor soort samenwerking, rolverdeling ziet de partner voor zich in de haalbaarheidfase en de uitvoering? Wat voor soort werkvorm en besluitstructuur?



Figuur 9 | Verbeelding ontwikkelclusters: concept samenhang van ontwikkelclusters.

2. **Systeemkeuzes** ten aanzien van openbare ruimte, infrastructuur, duurzaamheid, mobiliteit, energie; Deze thema's zijn eerder in het stuk beschreven: welke rol stelt de partner voor om te komen tot uitgangspunten op gebiedsniveau?
3. **Fasering.** Wat voor soort rol stelt de partner voor om op gebiedsniveau in de fasering de juiste keuzes te maken? Een reflectie op de omgang met de diverse afhankelijkheden in de fasering van de percelen, de openbare ruimte en infrastructurele / conditionerende projecten³. Wat stelt de partner voor ten aanzien van het ongemak rondom de bouwfasering en logistiek? Hoe kan de langjarige ontwikkeling gekoppeld worden aan plezier, dynamiek en sfeerbeleving? (zie groei plekwaarde)
4. **Juridisch/ planologisch.** Het bestemmingplan, stedenbouwkundig plan en BKP bieden specifieke kaders. Welke opgaves en kansen ziet de partner voor zich? Hoe stelt de partner voor om te gaan met risico's?

Aanpak haalbaarheidsfase: globaal beeld proces

Gevraagd wordt aan de partner om in Fase 1 (*Selectiefase*) te komen tot een uitwerking van het proces dat doorlopen wordt in Fase 2 (*Haalbaarheidstraject*). Figuur 10 geeft een zeer globaal beeld van basisstappen, in de selectiefase dient de partner met een eigen visie op dit haalbaarheidstraject te komen.

De gemeente werkt de komende periode aan projectplanning met output momenten voor bepalende "raakvlak" projecten die van invloed zijn op de planvorming van de percelen van de partner. De partner krijgt een samenvattend 'uitgangspuntendocument' gedurende het project die de belangrijkste bepalingen van de raakvlakken beschrijven.

In samenwerking en goed overleg werkt de gemeente daarop door in verschillende versies (v1-v2-v3) zodat stapsgewijs de definities van ruimte en programma samenkomen. Deze bepalende 'raakvlakprojecten' zijn hoe dan ook: de Van Dedemstraat (profiel en aansluitingen), het Parkeercluster (perceel 3b), de stoomtram-promenade, de nieuwe traverse als Podium, cultureel en maatschappelijk programma.

³ Het stationsgebied omvat diverse functies die gedurende de ontwikkeling in functie dienen te blijven. Er dient tijdens de haalbaarheidsfase een strategie en plan in tijd te worden ontwikkeld om hun functioneren te borgen en overlast te beperken. Denk daarbij aan: toegang tot de treinen/perrons, SHM, fietsparkeerplaatsen, autoparkeerplaatsen, omwonenden, Dijklander en de Omring, Albert Heijn etc. Het faseringsplan is doordacht vanuit meerdere invalshoeken, hierin zijn diverse afhankelijkheden in beeld gebracht. Het gezamenlijk sturen op continuïteit vormt een belangrijke gemeenschappelijke opgave voor gemeente en partner.

11.Opzet/ structuur ontwikkelplan

Het resultaat/ eindproduct van de haalbaarheidsfase is een *ontwikkelplan* voor het hele stationsgebied. Dit ontwikkelplan vormt het toetsingskader voor nadere uitwerking van de ontwikkelvelden (VO naar DO) en is tevens de basis voor de taxaties die plaatsvinden om marktconforme verkoopprijzen te bepalen.

Onderstaande structuur/ minimale eisen waaraan het ontwikkelplan moet voldoen betreft een eerste opzet. In de selectiecriteria worden inschrijvers gevraagd om hier een eigen visie op te geven. Tijdens de dialoogronde is er mogelijkheid om hier van gedachten over te wisselen. De minimale eisen ten aanzien van het ontwikkelplan worden uiteindelijk opgenomen als bijlage bij de intentieovereenkomst.

Deel 1 | Visie

1. Visie op de opgave
2. Gebiedsvisie
3. Programmatisch concept: vastgoed en openbare ruimten
4. Kansen- en risicoanalyse

Deel 2 | Ontwerp

5. Fysieke hoofdstructuur

- a. Bebouwde ruimte
 - o Aanduiding bouwvlakken (rooilijnen)
 - o Bebouwing (typologie, hoogtes)
- b. Niet-bebouwde ruimte
 - o Openbare ruimte, semiopenbare ruimte, private ruimte
 - o Waterstructuur, groen, verharding
- c. Ontsluiting, voetgangers, fietsers, auto, zwaar verkeer, parkeren
In samenwerking met gemeente: Verkeerstroken - Veiligheid , bereik nood-en hulpdiensten - Bereikbaarheid programma en minder validen - Afvalinzameling - circulariteit

6. Programma

Aantallen, oppervlakte en %

- a. Wonen (sociaal, middelduur, duur, MGW/EGW, huur/ koop/ CPO)
- b. Voorzieningen, werken, recreëren
- c. Buitenruimten: privé, collectief, openbaar
- d. Technische ruimten, parkeren, logistiek

7. Beeldkwaliteit

- a. Beschrijving beeldkwaliteit van bebouwing
- b. Beschrijving beeldkwaliteit van (semi)openbare ruimte

8. Duurzaamheid

- a. Beschrijving van de maatregelen op het gebied van materiaalgebruik
- b. Uitwerking van de energie- en warmteoplossing;

- c. Beschrijving van de aandacht en plek voor natuurinclusiviteit;
 - d. Beschrijving van de aandacht en plek voor klimaatadaptatie.
- 9. Gemeenschappelijkheid en collectiviteit**
- a. Beschrijving van hoe het collectief wonen verder wordt georganiseerd en vormgegeven;
 - b. Uitwerking hoe het gebied na oplevering publiek en/of privaat beheerd en onderhouden wordt;
 - c. Uitwerking van de beoogde organisatievorm(en) hiervoor;
 - d. Beschrijving hoe het gebiedsconcept in de toekomst gegarandeerd blijft.
- 10. Civieltechnische uitwerking**
- a. Van het bouw- en woonrijp maken; conform afspraken in modelovereenkomst; hoogtekaart;
 - b. Van de ondergrondse infrastructuur (riolering, kabels, afval en leidingen) en trafo's
 - c. Waterhuishouding, ecologie.
- 11. Milieukundige rapportage**
- a. Uitvoering milieuonderzoeken die relevant zijn voor het omgevingsplan en de vergunningverlening.
- 12. Ontwikkelveld 3c**
- a. Programma
 - b. Voorlopig ontwerp (architectuur, volume, duurzaamheid)
 - c. Planning

Deel 3 | Organisatie & samenwerken

- 13. Organisatie & Rolverdeling**
- a. Werkstructuur
 - b. Rollen en verantwoordelijkheden
 - c. Organisatie van kwaliteitsbewaking
- 14. Planning & Fasering**
- a. Uitgewerkte fasering totale gebiedsontwikkeling
 - b. Uitgewerkte planning voor deelplannen die binnen 2 jaren starten
- 15. Omgevingsmanagement**
- a. Communicatie & participatieplan en bouwfaserings

Deel 4 | Financieel-juridisch

- 16. Financiële uitgangspunten**
- a. Grondprijs per ontwikkelveld
 - b. Afrekeningsystematiek meer & minder opbrengsten
 - c. Afrekenmoment
- 17. Juridische uitgangspunten**
- a. Modelovereenkomst / Voorwaarden

12.Afsluitend

Een gebiedsontwikkeling valt nooit volledig te vatten in een aantal documenten. De voorliggende oplegger doet een poging om op hoofdlijnen de belangrijkste duidingen te maken. In gesprek met de partner gaat de gemeente graag in op diverse vraagstukken die na het lezen ervan ontstaan.

Met het gemeentelijk projectteam is een SWOT-analyse van de belangrijkste kansen en aandachtspunten opgesteld. Dit samenvattend overzicht kan worden gezien als handreiking waarop de partner kan inspelen in de selectiefase.

+	KRACHTEN	ZWAKTEN	-
Ruimtelijk/Programmatisch • Knooppuntwaarde: verbinding regio en MRA, Trein, bus, taxi, auto's • Directe nabijheid van binnenstad, stadsstrand. Directe nabijheid van regionale functies: Dijklander Ziekenhuis, onderwijsinstellingen, museum stoomtram. • Integrale planvorming: doordacht in balans verblijf- en verkeersruimten openbare ruimte.	Proces/Besluitvorming • De governance is hier meer dan op orde: de partners hebben heldere overleg- en besluitstructuren die (al jaren) vruchten afwerpen: Provincie, NS, ProRail, Museumstoomtram, Dijklander, Gemeente. • Vastgestelde planvorming: politiek gemeente en bestuurders projectpartners (NS/ProRail/ Provincie/Museumstoomtram) • Belang van ontwikkeling op Rijksniveau onderschreven: oa WBI toekenning.	Ruimtelijk/Programmatisch • Identiteit gebied: in de mindset nu nog met name XL Parkeren en AH. • Er dient permanent rekening gehouden worden met een sterke verkeersbelasting van het gebied: fiets- auto- en busverkeer. Piekmomenten zijn bepalend.	Proces/Besluitvorming • De ontwikkeling van Poort van Hoorn is bepalend voor de gemeente: er is nog beperkte positieve reuring rondom het project. • Keuzes rondom maatschappelijk programma dienen nog gemaakt te worden: bv. nieuwe Bibliotheek, Blauwe Schuit en andere culturele kansen.
Ruimtelijk/Programmatisch • Potentie van 'gezicht van de regio' als plek voor het samenkomen van functies. Combi knooppunt en gebiedskwaliteit • Bandbreedte programma-mix als kans voor wisselwerkingen tussen functies: werk, recreatie, onderwijs, zorg, cultuur, voorzieningen etc. • Aansluiten op vernieuwd Peelmolenpad: positieve katalysator van nieuwe gebiedsidentiteit.	Proces/Besluitvorming • Nieuwe energie van ontwikkelpartner in potentie aanjager van belang/verlangen van de stad in deze ontwikkeling. • Grote ruimtes van het gebied als 'rafelrand' bieden kansen voor diverse vormen van placemaking.	Ruimtelijk/Programmatisch • Integrale planvorming vergt gedegen sturing op fasering en projectplanningen. • Afhankelijkheden: conditionerende werkzaamheden grond, verplaatsingen spoorgebonden voorzieningen, Albert Heijn. • Net-capaciteit, energieconcept en duurzaamheidsuitwerkingen vergen gebiedsoverstijgende maatregelen. • Compacte ruimtes: bouwen in- en rondom een knoop met veel verkeersbewegingen. Bestaande functies: autoparkeren, fietsparkeren, bus, taxi, museum dienen te kunnen blijven functioneren.	Proces/Besluitvorming • Besluitvormingstrajecten van diverse publieke werken (Busstation, Traverse, Parkeergarages) vragen om een doordachte aanpak in tijd: vaststellen van uitgangspunten, ontwerp, aanbesteding, financiering, eigendom, exploitatie etc. • Organisatie van capaciteit bij alle actoren: projectpartners, gemeente dient op orde te zijn. Structuur hiervan dient structureel gemonitord te worden in samenwerkingen. • Openbare aanbestedingen vergen heldere uitgangspunten en projectdefinities: deze dienen definitief gemaakt worden.
↑	KANSEN	BEDREIGINGEN	↓