

Initiatiefvoorstel aan de gemeenteraad
Alternatieve visie en doorrekening Poort van Hoorn
Ingediend door: PvdA, GroenLinks, SP, HB, HSP, fractie Assendelft

Onderwerp

Financiële vertaling alternatieve visie Poort van Hoorn

Agendering

Ter besluitvorming

Gevraagd besluit

1. De ontwikkeling van de Poort van Hoorn te starten aan de Noordzijde van het station
2. In deze ontwikkeling van de Noordzijde van het station te betrekken: de bouw van een parkeergarage, het doortrekken van de Maelsonweg naar de Provinciale Weg en het verplaatsen van het busstation naar de Noordzijde van het station (in combinatie met de aanleg van 50 huurwoningen)
3. Kennis te nemen van de eerste financiële doorrekening van de kosten van een start van de Poort van Hoorn aan de Noordzijde van het station
4. Het college opdracht te geven de financiële doorrekening van een start aan de Noordzijde nader uit te werken en aan de raad voor te leggen
5. Op basis van het onderhavige besluit overleg op te starten met zowel private als publieke partners met als doel cofinanciering te realiseren

Samenvatting

De Poort van Hoorn bevat een scala aan aansprekende plannen voor de ontwikkeling van onze mooie stad. De plannen zijn op 2 oktober neergelegd in een ontwerp-structuurvisie die raadsbreed is aangenomen. Als het om de uitvoering van deze plannen gaat, hebben de fracties van de PvdA, GroenLinks, SP, Hoorns Belang, de Hoornse Senioren partij en de fractie Assendelft echter grote zorgen geuit. Deze zorgen spitsen zich toe op de gekozen volgorde in de uitvoering van de Poort van Hoorn (start met een tunnel) en het gebrek aan cofinanciering (het feit dat de gemeente Hoorn de totale kosten zelf wil gaan opbrengen). Hierbij is met name de vraag naar voren gebracht hoe de enorme investeringen die Hoorn voor de Poort van Hoorn moet dragen zich verhouden tot de bezuinigingstaakstelling van 12 miljoen euro per jaar die de huidige coalitie voornamelijk op de sociale taken van de gemeente Hoorn heeft doen neerslaan.

Dit is de reden dat de oppositiefracties in de gemeenteraad van Hoorn (17 van de 35 raadsleden) gezamenlijk in de zomer van 2012 een alternatieve visie op de uitvoering van de Poort van Hoorn hebben opgesteld. Om er voor te zorgen dat de gemeenteraad van Hoorn bij de afwegingen rond de uitvoering van de Poort van Hoorn een volwaardig alternatief aangeboden zou krijgen, is in augustus 2012 een verzoek tot ambtelijke bijstand verzonden aan de ambtelijke organisatie. In dit verzoek werd gevraagd om de alternatieve visie financieel door te rekenen. Op basis van de resultaten die wij op 18 november 2012 hierover ontvingen, leggen de oppositiefracties in Hoorn u navolgend voorstel voor.

In dit voorstel stellen wij de gemeenteraad voor bij de uitvoering van de Poort van Hoorn prioriteit te geven aan de ontwikkelingsmogelijkheden aan de noordzijde van het station. Door de parkeerfaciliteiten uit te bouwen aan de noordzijde en het busstation hierheen te verplaatsen, wordt een autoluwe binnenstad bevorderd, worden de kosten lager (zonder cofinanciering schatten zijn de totale kosten geraamd rond de 20 miljoen, tegenover 45 miljoen in het collegevoorstel), zijn er meer mogelijkheden voor cofinanciering, zal het draagvlak in de Hoornse samenleving toenemen en is de investering beter te verdedigen in het licht van de bezuinigingen die zijn doorgevoerd op het sociale en culturele domein.

Terugblik

In de vorige raadsperiode heeft de gemeenteraad ingestemd met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. De gedachte hierbij was dat het stationsgebied beter betrokken moest worden bij de binnenstad en dat er een verbinding moest komen met de noordkant van het station. In dit gebied zouden

verschillende functies een plaats kunnen krijgen. De Task Force Ruimtewinst (TFR), heeft een stedenbouwkundige visie gegeven van deze ontwikkeling, die een samenhangend pakket aan functies bevatte voor dit gebied, zoals woningen, kantoren, winkels en dienstverlenende instellingen zoals de bibliotheek.

De gemeente Hoorn was enthousiast over de planvorming van de TFR. In oktober 2009 heeft de gemeenteraad echter besloten om de effectieve ontwikkeling van de Poort van Hoorn voorlopig niet door te zetten vanwege de stagnerende economie. De raad heeft er wel voor gekozen, om de planvorming door te laten lopen. Maar met de uitvoering werd een pas op de plaats gemaakt en er werd prioriteit gelegd bij de uitvoering van de Westfrisiaweg. In de programmabegroting die in november 2009 werd vastgesteld staat dan ook dat er in Hoorn geen financiële ruimte is om zowel de opwaardering van de Westfrisiaweg als de toegangsweg Hoornse Poort te realiseren. Daarom stelde de raad die investering voorlopig uit. Wel werd doorgewerkt aan de noodzakelijke planvorming.

Bij het aantreden van het nieuwe college in april 2010 van VVD, VOCH, Fractie Tonnaer, D66 en CDA werd in het coalitieakkoord de aanleg van de tunnel als speerpunt benoemd. De financiële middelen die de vorige gemeenteraad uit de begroting had geschraapt werden bij de kadernota 2010 opnieuw opgenomen. Hierbij werd er van uitgegaan dat Hoorn 50% van de totale financiële dekking (32 miljoen euro) voor haar rekening zou nemen, dit kwam neer op 1,1 miljoen euro per jaar. In de kadernota 2011 stelde het college echter dat Hoorn alle kosten voor de tunnel zelf op dient te brengen. De afschrijvingstermijn van de tunnel werd opgehoogd van 30 naar 60 jaar en de jaarlasten stegen hierdoor naar 1.6 miljoen per jaar. Bovendien wordt op dat moment een extra investering aan het geheel toegevoegd: twee fietstunnels die bij elkaar 13 miljoen euro kosten. Hiervoor werden geen jaarlasten berekend, omdat het college ervan uitgaat dat deze door middel van cofinanciering betaald worden. De totale investering steeg hiermee van 32 naar 45 miljoen euro.

Het college is vervolgens aan de slag gegaan met de structuurvisie voor de Poort van Hoorn en heeft een klankbordgroep met betrokken en belanghebbende partijen om advies gevraagd. In de klankbordgroep zijn pogingen gedaan om een andere volgorde van uitvoering van de Poort van Hoorn voor te stellen. Een volgorde die past in het bestaande verkeer- en parkeerbeleid en oog heeft voor de economische situatie van de stad. De meeste deelnemers in de klankbordgroep zien meer in een ontwikkeling aan de noordkant van het station. Ook de financiering van de Poort van Hoorn is voor de klankbordgroep een zorgpunt:

“Financieel is dit plan voor Hoorn een zware belasting. Zonder een forse bijdrage van het rijk en de provincie leek de tunnel aanvankelijk voor Hoorn een te grote investering. Het verlanglijstje met betrekking tot de Hoornse Poort is dermate groot dat allerlei voorzieningen alleen gerealiseerd kunnen worden bij een hoge grondopbrengst. Het plan is ontwikkeld in een tijd dat de financieringen en de overheidsfinanciën minder onder druk stonden. Ondanks de afwezigheid van die beperkingen bleek de financiering van de plannen zeer wankel. De wens om te komen tot een nieuwe ontsluiting leek groter dan de mogelijkheid om die ontsluiting te kunnen betalen. Die ontsluiting wordt uiteindelijk gefinancierd uit zeer grote bezuinigingen op de culturele en de sociale sector”, aldus de klankbordgroep.

Op 2 oktober stelde de gemeenteraad de ontwerp-structuurvisie voor de Poort van Hoorn vast. Met een amendement van de oppositie werden daarbij alle teksten die verwijzen naar een volgorde in de uitvoering (start met de tunnel) uit de ontwerp-structuurvisie geschraapt. Door dit amendement konden ook de oppositiefracties instemmen met de ontwerp-structuurvisie. Bovendien werd afgesproken dat de oppositievisie en de doorrekening hiervan tegelijkertijd aan de orde zou komen in de gemeenteraad met het collegevoorstel over de Poort van Hoorn, zodat er een goede afweging gemaakt zou kunnen worden door de gemeenteraad.

Argumenten

In deze paragraaf worden de beslispunten beargumenteerd.

1. De ontwikkeling van de Poort van Hoorn te starten aan de Noordzijde van het station

2. In deze ontwikkeling van de Noordzijde van het station te betrekken: de bouw van een parkeergarage, het doortrekken van de Maelsonweg naar de Provinciale Weg en het verplaatsen van het busstation naar de Noordzijde van het station
3. Kennis te nemen van de eerste financiële doorrekening van de kosten van een start van de Poort van Hoorn aan de Noordzijde van het station (in combinatie met 50 huurwoningen)
4. Het college opdracht te geven de financiële doorrekening van een start aan de Noordzijde nader uit te werken en aan de raad voor te leggen
5. Op basis van het onderhavige besluit overleg op te starten met zowel private als publieke partners met als doel cofinanciering te realiseren

1. Start de ontwikkeling van de Poort van Hoorn aan de Noordzijde van het station

1.1 Verkeersluwe binnenstad, parkeren aan de rand van de stad

De ontwikkeling van parkeerfaciliteiten aan de noordzijde én het verplaatsen van het busstation bieden de mogelijkheid om de autoluwe binnenstad te bevorderen. In plaats van met een tunnelbak verkeer de binnenstad in te trekken, wordt op deze manier een voorziening gecreëerd die verkeersbewegingen richting de binnenstad overbodig maakt (in het geval van de parkeergarage) en wegneemt (in geval van verplaatsen van het busstation).

Het collegevoorstel concentreert zich op de tunnelbak en geeft slechts zeer beperkt invulling aan de parkeerproblematiek. Deze aanpak strookt niet met het uitgangspunt van de autoluwe binnenstad en de uitgangspunten van de bereikbaarheid van de stad. Het verkeer wordt de stad ingetrokken via de tunnelbak. De binnenstad heeft geen capaciteit om al het verkeer dat de tunnel aantrekt te herbergen. In plaats van voor het spoor zal het verkeer achter de tunnel vast komen te staan.

De huidige opstoppingen worden slechts verder de stad ingeleid, met als resultaat congestie rond de Weel, stank en overlast en nog grotere parkeerdruk op de binnenstad. Dit maakt de in het coalitieakkoord beleden en door bewoners en middenstand zo gewenste autoluwe binnenstad onmogelijk. Vanuit het oogpunt van bevordering van het treinverkeer biedt de tunnel geen enkel voordeel.

In het collegevoorstel wordt nu voor het eerst gesproken over het realiseren van een kleine tijdelijke uitbreiding van de parkeerfaciliteiten aan de noordzijde van het station. Dit levert extra kosten op, namelijk 2.6 miljoen euro boven de miljoenen die voor de tunnel gereserveerd moeten worden. Goedkoop is daarbij duurkoop, want deze oplossing is slechts houdbaar voor 10 jaar. Bovendien ontstaat er in deze variant een probleem met de verkeersafwikkeling. Immers, in de plannen van het college is geen rekening gehouden met doortrekken van de Maelsonstraat. Het aanleggen van een tijdelijke parkeervoorziening in combinatie met het afsluiten van het Keern zorgt voor een onrealistische belasting van het kruispunt Provinciale weg/ Ziekenhuis. Een nadeel van deze plannen is bovendien dat hiermee een tussensituatie in het leven geroepen wordt die het realiseren van een gedegen oplossing 10 jaar belemmert.

1.2 Goedkoper en meer mogelijkheden voor co financiering

Uit de financiële doorrekening blijkt dat de investeringskosten voor het verplaatsing van het busstation en de bouw van een gebouwde parkeergarage kleiner zijn dan de bouw van een tunnelbak en aanliggende infrastructuur. Indien voor beide projecten aan de noordzijde cofinanciering aanwezig is, dalen deze kosten nog meer. Wij zijn ervan overtuigd dat landelijke en provinciale subsidies haalbaar zijn: voor het transferium, voor de bevordering van OV, voor bescherming van de historische stad. Als het gaat om de uitbreiding van het transferium zal de rijksoverheid, als medeverantwoordelijke voor deze voorziening, mogelijk bijdragen. Dit geldt ook voor de verplaatsing van het busstation, waarbij de provincie partner kan zijn. Wij zien deze cofinanciering daarom als kansrijk.

1.3 Investering in relatie tot bezuinigingstaakstelling op het sociale en culturele veld

Met een start aan de noordzijde wordt de gemeentelijke begroting minder belast. Dit maakt dat deze ontwikkeling zich veel beter verhoudt tot de bezuinigingstaakstelling van 12 miljoen euro per jaar. Zeker als dit bedrag nog verder daalt door cofinanciering is deze investering veel beter te verdedigen in het licht

van de enorme bezuinigingen die deze coalitie heeft doorgevoerd op de sociale en culturele taken van de gemeente.

1.4 Draagvlak

Zowel in de Hoornse gemeenteraad, als bij veel inwoners als bij de klankbordgroep bestaan grote twijfels over het college voorstel. De oppositiefracties stellen dat er onvoldoende draagvlak is. Het advies van de klankbordgroep verwoordt deze twijfels. Vooral het naar voren halen van de uitvoering van de tunnelbak wordt afgewezen. Het argument dat het verkeer uit de tunnelbak direct voor de verkeerslichten staat van het kruispunt de Weel/Scharloo is hierin bepalend. Daarnaast maken veel bewoners zich grote zorgen over de grote investering ten opzichte van de bezuinigingen die Hoorn heeft doorgevoerd.

1.5 Tunnel uitstellen of afblazen

Het is goed mogelijk dat de voorzieningen aan de noordzijde de tunnelbak overbodig maken. Indien het busverkeer aan de noordzijde blijft en bezoekers aan de binnenstad hun auto aan de noordzijde in een parkeergarage kwijt kunnen, dan is de toegangsweg voor de binnenstad hoofdzakelijk voor bestemmingsverkeer (bewoners en vracht). Indien het verkeer vanaf de provinciale weg daarbij via een doorsteek bij de Maelsonstraat richting de garage wordt geleid, zal de verkeersdruk bij de spoorwegovergang fors teruglopen. Alleen in een later stadium, als het stationsgebied met de functies wonen en kantoren is ingevuld, gaat de tunnelbak wellicht weer een rol spelen. Maar daarop kan niet vooruitgelopen worden. De geplande tunnel aan de Carbasiusweg wordt met de bovenstaande ontwikkelingen ons inziens minder nodig. Afgewacht zal zelfs moeten worden of de tunnelbak in zijn geheel nog nodig zal zijn.

1.6 Barrierewerking spoor

Een veelgehoord argument voor een tunnelbak is dat het spoor een barrière vormt voor het gemotoriseerd verkeer en dat er daarom een tunnel nodig is om opstoppingen in het verkeer in de omgeving (Provinciale Weg) te voorkomen. Uit de presentatie van de verkeersmodellen van dit najaar kwam echter naar voren dat niet de spoorovergang, maar de turbotonde zorgt voor verkeersopstoppingen op de Provinciale Weg en de A7. De tunnelbak is hiervoor nauwelijks een oplossing. De spoorwegovergang is weliswaar een barrière, maar indien er minder verkeer de binnenstad inkomt (en aan de rand van de stad parkeert) zal deze barrière veel minder problemen opleveren.

2. Betrek bij deze ontwikkeling van de Noordzijde van het station de bouw van een parkeergarage, het doortrekken van de Maelsonweg naar de Provinciale Weg en het verplaatsen van het busstation naar de Noordzijde van het station (in combinatie met 50 huurwoningen)

2.1 Ruimtelijke inpassing

Met behulp van ambtelijke ondersteuning is een ruimtelijke inpassing gemaakt voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn aan de noordzijde van het station. Hierin is sprake van de volgende aspecten:

- Het huidige busstation wordt verplaatst naar de noordzijde van het NS-station. De locatie van het huidige busstation wordt heringericht.
- De nieuwe parkeersituatie aan de noordzijde bevat 950 parkeerplekken
- Hiervan zijn 106 parkeerplaatsen op maaiveld gesitueerd (waarvan 50 voor de woningen)
- In de solitaire gebouwde parkeervoorziening zijn 844 parkeerplaatsen aanwezig (waarvan 650 transferiumplekken en 194 uurparkeerplekken)
- Voor de parkeertarieven is uitgegaan van:
 - o Dagkaart EUR 2,50 (€ 0.20 hoger dan huidig tarief)
 - o Vergunning EUR 235,25 (gelijk aan huidig tarief)
 - o Bezoekerstarief EUR 1,50 per uur/ 1.20 per 48 minuten (maximaal EUR 6,00 per dag)
- De parkeergarage kent een fundering die geschikt is om op een later tijdstip extra bouwlagen te dragen, zodat deze voorziening op termijn uitgebouwd kan worden naar 1500 plaatsen.
- Het gebouw van de stoomtrammuseum wordt verplaatst.
- AH blijft op zijn plek
- Er worden 50 huurwoningen gerealiseerd in het middeldure en dure segment

- Er zijn geen opbrengsten meegenomen voor een eventuele commerciële plint onder de woningen, uitgangspunt is dat er geen winkels in dit gesitueerd worden. Wel kan gedacht worden aan een transferium gelieerde bedrijvigheid, zoals kiosken of iets dergelijks.
- De Maelsonstraat wordt doorgetrokken volgens het tracé zoals beschreven door de TFR en aangesloten op de Provinciale Weg

2.2 Grondverwerving en grondsanering

De realisatie van de voorgenomen ontwikkeling vindt deels op gronden van derden plaats. Deze gronden moeten mogelijk aangekocht worden. Daarnaast is een samenwerkingsscenario denkbaar. De financiële implicaties zijn in alle varianten de resultante van onderhandeling met derden. Ook is sprake van noodzakelijke grondsanering. De ramingen voor zowel grondaankoop als grondsanering zijn opgenomen in de financiële doorrekening.

3. Kennis te nemen van de eerste financiële doorrekening van de kosten van een start van de Poort van Hoorn aan de Noordzijde van het station

De financiële doorrekening is opgenomen in een vertrouwelijke bijlage.

4 Het college opdracht te geven de financiële doorrekening van een start aan de noordzijde nader uit te werken en aan de raad voor te leggen

4.1 Doorrekening dient nader uitgediept te worden

Voor de doorrekening van de alternatieve visie is ambtelijk een quickscan gemaakt. Deze geeft een eerste inzicht in de omvang van de kosten. Wij stellen ons voor dat, indien de gemeenteraad de voorkeur geeft aan de oppositievisie, het college de doorrekening nader verdiept en met een voorstel richting de gemeenteraad komt.

5 Op basis van het onderhavige besluit overleg op te starten met zowel private als publieke partners met als doel cofinanciering te realiseren

5.1 Cofinanciering is noodzakelijk

Indien de gemeenteraad de voorkeur geeft aan de visie van de oppositie op de uitvoering van de Poort van Hoorn, dan dient de inspanning erop gericht te zijn substantiële cofinanciering te realiseren.

Vergelijking oppositievisie en collegevoorstel

In onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen de oppositievisie en het collegevoorstel rond de uitvoering van de Poort van Hoorn

Onderdeel	Oppositievisie	Collegevoorstel
Inhoudelijk	Start aan de noordzijde van het station met verplaatsen busstation, bouw parkeergarage en doortrekken Maelsonstraat	Tunnelbak, twee fietsonderdoorgangen en beperkte tijdelijke parkeervoorziening noordzijde
Totale kosten zonder cofinanciering	20 miljoen	47.6 miljoen (32 ondertunneling, 13 fietstunnels en 2.6 beperkte parkeervoorziening)
Totale kosten met cofinanciering	PM (< 20 miljoen)	34,6 miljoen (32 + 2.6)
Beheerskosten	Meegenomen voor het onderdeel parkeergarage	Niet meegenomen
Grondsanering, archeologie	Meegenomen	Niet meegenomen
Vorbereidingskosten	Meegenomen in het totaalbedrag	Niet meegenomen (€ 483.000 (Carbatusweg) en € 318.000 (Leekerweide))
Overige kosten	n.v.t.	Geluidswering PM