Geachte heren Wegner en Tonnaer,

Dank voor uw email met bijlage en uw vraag om een nadere toelichting onzerzijds op de raadsbrief van 14 november jl. met betrekking tot ons voorstel voor Stationsgebied Noord. Deze beantwoord ik graag.

De Raadsbrief heeft mij verbaasd. Wij verkeren in de veronderstelling dat de gesprekken over ons *Unsolicited Proposal* nog lopende zijn, en volop uitzicht bieden op de ambities van de Gemeente Hoorn om dit plan beheerst (dus binnen budget), op tijd en naar de gewenste uitgangspunten te realiseren, zodat meer Horinezen en Hoornaren prettig en duurzaam kunnen wonen. Een en ander moet op een misverstand berusten, reden te meer om u dankbaar te zijn om deze raadsbrief bij ons aan de orde te stellen, en het daarmee mogelijk te maken de kennelijke communicatiestoornis te repareren. Hieronder ga ik punt voor punt in op de aandachtpunten in de Raadsbrief.

1. Half verdiept parkeren; blinde plinten.
Om enerzijds te voldoen aan de breed levende wens om ondergronds te parkeren en anderzijds aan de noodzaak tot besparing tegemoet te komen, hebben wij gekozen voor ½ verdiept parkeren. Het maaiveld van Stationsgebied Noord komt zo op hetzelfde niveau te liggen als het maaiveld van het Dijklander ziekenhuis. Half verdiept parkeren leidt in het geheel niet tot blinde muren van 1 à 1,5 m hoog. De gevel kan tot op maaiveld in metselwerk uitgevoerd worden en ter plaatse van de openingen kan Braziliaans metselwerk worden toegepast. Het voordeel is bovendien dat bewoners van de begane grond geen hinderlijke inkijk hebben. Enkele voorbeelden van ½ verdiept bouwen in Hoorn zijn: appartementencomplexen aan de Westerdijk, Visserseiland, Sint Jozefstraat en bij het Missiehuis. Voorbeelden van ½ verdiepte bouw in de omgeving van het Stationsgebied zijn de fietsenstalling onder het Horizoncollege en de kelder onder het Dijklander ziekenhuis. Naast deze voorbeelden in Hoorn laten wij u graag de vele voorbeelden in den lande zien waar deze ½ verdiepte oplossing bijzonder fraai gerealiseerd zijn.

2. De vrees voor een nieuwe procedure vanwege andere hoogteaccenten kunnen wij eenvoudig wegnemen.
In het door B & W voorgestelde raadsbesluit wordt onder punt 2 gevraagd om het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De “Nota van wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied” kan zonder problemen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen dan wel ambtshalve dan wel aan de hand van ingediende raadsinstrumenten nader aangepast worden vastgesteld. Daarbij kan nog worden opgemerkt, dat de door ons voorgestelde hoogteaccenten binnen de op de hoogtekaart in de zoekgebieden aangegeven hoogtes liggen.
Wat betreft de uitbreiding van de bestemming van de locatie van de openbare parkeergarage is de te verwachten hinder ter plaatse, mede als gevolg van het sterk verminderde aantal parkeerplekken, fors gereduceerd. Van enige te verwachten vertraging als gevolg van deze aanpassingen is dus geen sprake.
De grootste direct merkbare verandering als gevolg van de invoering van de Omgevingswet is het feit dat bestemmingsplannen van rechtswege gaan gelden als Omgevingsplan. Inhoudelijk bestaat het dan nog steeds uit de oude wet -en regelgeving. In de overgangsfase gelden er eigenlijk twee omgevingsplannen naast elkaar, het tijdelijk deel (het oude bestemmingsplan) en straks het vast te stellen nieuwe Omgevingsplan. Ook goed om nog op te merken dat onder de Omgevingswet (het nieuwe recht) de reguliere korte procedure de norm wordt. Voorts wijzen wij nog op wat over flexibiliteit wordt gezegd in de toelichting op het bestemmingsplan onder Hoofdstuk 3 artikel 6 : “Het bestemmingsplan is geen vastomlijnde ontwikkeling. Het bestemmingsplan zal globaler zijn dan het stedenbouwkundigplan. Het globale karakter is gewenst om in te kunnen spelen op actuele behoeftes”.

3. Minder niet-woonprogramma.
Wij hebben het niet-woonprogramma enigszins verlaagd omdat wij van mening zijn dat:
a. het risico groot is dat meer dan 10.000 m2 niet wonen gebouwd zal worden voor de leegstand.
b. het plan dat wij voor ogen hebben wel degelijk zorgt voor een levendig gebied.

Ook hier geldt dat wij meerdere van dergelijke ontwikkelingen met trots gerealiseerd hebben. Ik begrijp dat er bij Gemeente Hoorn zorgen zijn als er puur wordt gekeken naar aantallen, maar dat is juist iets wat verdieping behoeft. Daar steken we graag onze eigen tijd in om samen met de gemeente te verkennen wat de mogelijkheden en de uitwerking van keuzes zijn zodat voor eenieder helder wordt dat dit plan de levendigheid krijgt die het verdient en die de raad namens de inwoners van Hoorn wenst.

4. Plan duurder.
Dat wij onderdelen uit zouden sluiten moet op een misverstand berusten, alle genoemde onderdelen maken deel uit van onze businesscase. Zoals u zult begrijpen is de uitwisseling van gegevens tussen de Gemeente en ons, en de onderlinge evaluatie ervan een voortschrijdend proces. Onze businesscase is in dit stadium van het proces sluitend bij beschikbaarstelling van € 8 mln. uit de algemene middelen van de Gemeente. De uitvoering van ons plan is zo flexibel opgezet dat wij goed kunnen inspelen op een eventuele extra parkeerbehoefte. Wij streven ernaar om uiteindelijk te komen tot een sluitende businesscase met desgewenst 700 openbare parkeerplekken. Wij hebben geen overall inzage in de businesscase van de Gemeente, daarom zijn meerdere open gesprekken noodzakelijk om vast te kunnen stellen dat wij wel of niet de gemeente kunnen helpen in haar ambitie. Met de kennis van dit moment ben ik ervan overtuigd dat het wel het geval is. Daarbij kunnen we de gemeente ook behoeden voor onjuistheden in haar plan. Als voorbeeld wil ik u meegeven dat bij het doornemen van de op de website van de Gemeente gepubliceerde raadsbrieven is het ons opgevallen dat de Gemeente een onverantwoord laag bedrag voor bouwkosten van de bovengrondse parkeergarage heeft opgenomen. De o.a. in de Raadsbrief van 2 december 2022 genoemde bouwkosten per m2 volstaan bepaald niet voor het minimaal noodzakelijke ambitieniveau voor dit gebied.

5. Tot slot.
Met ons plan maken wij de breed gedragen wens om ondergronds te parkeren mogelijk. Ons voorstel genereert significant meer (betaalbare) woningen en een aangenamer leefklimaat. Door het wegnemen van kruisend parkeerverkeer wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. De risico's voor de Gemeente worden met ons plan sterk verminderd, het proces van de komende jaren - om dit plan te ontwikkelen - wordt beter gelet op onze ervaring en expertise en de doorlooptijd wordt met 1½ à 2 jaar verkort. Daarnaast zien wij kansen om de duurzaamheidsambities van de gemeente vorm te geven (momenteel nog geen onderwerp in het plan).

Mocht u verdere vragen hebben zijn wij gaarne bereid aan u, en mogelijk andere belangstellenden uit de raad, een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,
[persoonsgegevens bij griffie bekend]
Namens Van Wijnen/Boskalis