

Reacties op concept Nota van Uitgangspunten Maelsonstraat 18-20

Bijeenkomst concept Nota van Uitgangspunten (NvU)

Op 11 maart 2025 heeft de gemeente een inloopavond georganiseerd over de concept NvU voor de ontwikkeling aan de Maelsonstraat 18-20. De uitnodiging met een link naar de concept NvU is verstuurd naar zo'n 390 adressen van omwonenden en omliggende bedrijven. Tijdens de bijeenkomst gaven medewerkers van de gemeente uitleg over de concept NvU en konden de aanwezigen vragen stellen en reacties geven op het concept.

Ook de ontwikkelaars van locatie Maelsonstraat 18-20 waren aanwezig. Zij lieten in hun aangepaste plan zien wat zij met de inbreng van omwonenden hebben gedaan die ze in de eerste participatiebijeenkomst hadden opgehaald. Ook konden de aanwezigen zich aanmelden voor een klankbordgroep die de ontwikkelaars zijn gestart voor de verdere uitwerking van hun plan.

Reacties op concept NvU

Er kwamen op 11 maart zo'n 60 mensen naar de bijeenkomst. De meeste mensen kwamen langs om zich te laten informeren. 20 mensen hebben hun reacties gegeven op de concept Nota van Uitgangspunten, waarvan 1 reactie namens de Stichting WOWH. Een aantal mensen gaf aan nog een reactie te gaan sturen. Na de bijeenkomst zijn er nog twee brieven met reacties binnengekomen. In deze reactienota vindt u een overzicht van alle reacties en de beantwoording van het college.

	Inloopavond 11 maart 2025	
Thema	11 reacties bewoners Leemhorststraat	Reactie college
Algemeen	Ik ben voorstander van bouwen als mijn zorgen in aanmerkingen worden genomen. Een heel goed plan, ga snel door. Veel muizen (mensen) bij elkaar worden agressief.	Fijn dat u positief bent over het bouwen van woningen. Een reactie op uw genoemde zorgen vindt u in deze tabel. Fijn dat u positief bent over het plan. In de NvU is opgenomen dat deze ontwikkeling groen, levendigheid en sfeer moet toevoegen met goede ruimtes voor ontmoeting.
Hoogte en situering	Wij maken ons zorgen om de hoogte. Het zou jammer zijn om voornamelijk in de schaduw te zitten. Kan hoogte eventueel lager? Groot punt van zorg zijn de bouwlagen.	Voor deze ontwikkeling moet een Hoogbouw Effect Rapportage worden gemaakt. In die rapportage wordt getoetst op omgevingseffecten, zoals windhinder en schaduw. Ook worden de kansen voor de omgeving in beeld gebracht. De Hoogbouw Effect Rapportage wordt beoordeeld door het Hoogbouw Expert Team, dat ruimte biedt aan belanghebbenden om hun reacties te geven.

	Mooi plan, goed dat het hoogteaccent is verplaatst. Entree Maelsonstraat oogt nu ruimer. Mooi dat de initieel gepresenteerde hoogbouw is omgedraaid, maar dat gaat wel voorbij aan andere belangrijke bezwaren uit eerdere participatiebijeenkomsten zoals verkeer, leefbaarheid etc.	In de Nvu is opgenomen dat het hoogteaccent lager moet zijn dan de Toren van Hoorn. Fijn dat u positief bent over het plan en de verplaatsing van het hoogteaccent. Na de eerste participatiebijeenkomst is het nieuwe ontwerp zodanig aangepast dat het hoogteaccent verder weg van de Toren van Hoorn is geplaatst. Dit is opgenomen in de NvU. Fijn dat u positief bent over de aanpassing in het plan. De wijziging van het hoogteaccent is opgenomen in de NvU. In de NvU is ook aandacht voor verkeer, leefbaarheid etc. Een reactie op eerdergenoemde zorgen vindt u in deze tabel.
Parkeren	Grote zorgen over parkeren. Parkeren 's avonds en in weekend zou bij Intermaris kunnen. Grote zorgen: Parkeren is volgens mij onvoldoende voorzien en bezoekers (ook van GGD e.d.) kunnen nergens terecht. Het is nu al een probleem om bij de huisartsenpost te komen. Het parkeren is opeens zoveel anders dan in de Toren van Hoorn. Hoe kan dit?	De ontwikkeling moet de parkeervraag op eigen terrein oplossen binnen de parkeernorm. In de openbare ruimte is geen mogelijkheid voor langparkeerders. De ontwikkeling moet de eigen parkeervraag oplossen en niet een bestaand probleem. De ontwikkeling van de Toren van Hoorn startte voor 2018. Daarbij zijn de parkeernormen gebruikt die toen golden. In 2018 heeft de gemeenteraad nieuwe parkeernormen vastgesteld. Deze staan in de Parkeernormennota Hoorn. Later heeft de gemeenteraad een aparte parkeernorm vastgesteld voor het gebied Poort van Hoorn. In de NvU voor deze ontwikkeling wordt vastgelegd om hierbij aan te sluiten.
Verkeer	Verkeer, groot punt van zorg. Grote zorgen over het drukte verkeer.	Er moet een mobiliteitsplan worden gemaakt. De gemeente moet dit plan goedkeuren. In dit plan staat hoe het verkeer wordt geregeld. Denk hierbij aan de ontsluiting en het aantal vervoersbewegingen.

	Hoe wordt de Maelsonstraat na de bouw ingedeeld? Rekening houden ontsluiting/verkeer van de Toren van Hoorn? Onze belangstelling gaat uit naar ontwikkeling Provincialeweg naar stadsstraat (50 km?) en verkeersdrukte Maelsonstraat.	Er is niet veel ruimte om de inrichting van de Maelsonstraat te wijzigen. Voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt wel gewerkt aan een sluitende verkeerscirculatie in combinatie met een nieuwe stadstoegang. In het najaar van 2025 volgt hiervoor een voorstel aan de gemeenteraad. De term stadsstraat in relatie tot de Provincialeweg zorgt voor onduidelijkheid. In de NvU is beter uitgelegd wat ontwikkelingen in de Maelsonstraat kunnen betekenen voor de Provincialeweg. De Provincialeweg kan in de toekomst levendiger worden als er meer woningen komen met voordeuren aan de straatkant en voorzieningen op de begane grond.
Wind	Grote zorgen: Wind om de gebouwen: fietsers worden nu al omver geblazen bij een beetje wind. Trektocht, wervelingen? Groot punt van zorg is windhinder. Rekening houden met wind rond gebouwen. Voorkom tochtgat en onbegaanbaarheid door windstoten (mensen slecht ter been valrisico). Houd rekening met deur fietskelder, dichte deur gaat boven windkracht 3 niet open. Hoe gaat het met de wind? Kunnen wij bij windkracht 6 à 9 nog bij huis komen met de fiets of lopend?	Voor deze ontwikkeling moet een Hoogbouw Effecten Rapportage (HER) worden gemaakt. In die rapportage wordt getoetst op omgevingseffecten, zoals windhinder en schaduw. Ook worden de kansen voor de omgeving in beeld gebracht. De Hoogbouw Effecten Rapportage wordt beoordeeld door het Hoogbouw Expert Team, dat ruimte biedt aan belanghebbenden om hun reacties te geven.
Groen	Heel graag dat de groenvoorziening de (brood)nodige aandacht krijgt. Nu rondom de Leemhorststraat veel te weinig groen. Groenvoorziening (uitlaten honden?)	Voor deze ontwikkeling is het een voorwaarde dat er aandacht is voor groen. In de openbaar toegankelijke ruimte wordt ingezet op zoveel mogelijk vergroening en verblijfskwaliteit voor zowel toekomstige bewoners als omwonenden. Dit is aangescherpt in de NvU.

Ontwikkelaar	Bouwverkeer: 0-meting complex Toren van Hoorn? Route bouwverkeer? Participatie door de projectontwikkelaar is te vrijblijvend. Er is geen afdwingbaarheid voor de mate van participatie. Dat is begrijpelijk tot op zeker hoogte, maar ook teleurstellend.	De initiatiefnemer moet zorgen voor een BLVC-plan en de gemeente houdt toezicht. BLVC staat voor: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Dit voor de ontwikkelaar verplichte plan gaat in op o.a. het bouwverkeer en eventuele overlast gedurende de bouw. Dit plan moet goedgekeurd worden door de gemeente. Indien nodig wordt een 0-meting gedaan. De ontwikkelaar organiseert de participatie voor het bouwplan, heeft een klankbordgroep ingesteld en pakt dit actief op.
--------------	--	---

Thema	5 reacties bewoners Koepoortsweg	Reactie college
Algemeen	Minder woongenot, heel veel steen. De projectontwikkelaar heeft de regie en de gemeente heeft geen oor voor de bestaande bewoners. Zorg omtrent 'passend' in de omgeving: is dit passend bij de Toren van Hoorn? Of bij de 'oude' bewoners van de Koepoortsweg/Lijndraaijer/Keern of bij het ziekenhuis? Zinsnede in uitnodigingsbrief 'Indien mogelijk en wenselijk nemen we de opmerkingen mee'. Nodig en wenselijk voor wie? Vrijblijvendheid en vage terminologie Hoogbouwvisie is een vrijbrief voor projectontwikkelaars.	Het is nu een versteend gebied. In de Nota van Uitgangspunten is de toevoeging van groen in het gebied erg belangrijk. Niet alleen om hittestress tegen te gaan maar ook om de kwaliteit en leefbaarheid van het gebied een impuls te geven. Dit is aangescherpt in het NvU. De gemeenteraad heeft gekozen voor een woningbouwopgave binnen 1200 meter rond het station. Deze locatie bevindt zich daarbinnen. Daarbij realiseert de gemeente zich dat dit voor de huidige bewoners verandering teweegbrengt.

	Alles wat andere gemeentes terugdraaien in hoogbouw en woningbouw lijkt gemeente Hoorn te omarmen. Kortom: gemeente bezint eer ge begint.	
Hoogte en situering	15 etages is veel te hoog. Heeft te veel impact voor omwonenden. Rest volgt via de mail. Mijn reactie volgt per mail. In ieder geval de hoogte en de effecten hiervan op bewoners en historische omgeving: linten en lanen. Achterste gebouw te hoog. Gebouw komt veel dichterbij. De toren is met 6-8 verdiepingen hoog genoeg. Het document is nogal schimmig over het aantal verdiepingen en bouwhoogten.	Voor deze ontwikkeling moet een Hoogbouw Effect Rapportage worden gemaakt. In die rapportage wordt getoetst op omgevingseffecten, zoals windhinder en schaduw. Ook worden de kansen voor de omgeving in beeld gebracht. De Hoogbouw Effect Rapportage wordt beoordeeld door het Hoogbouw Expert Team, dat ruimte biedt aan belanghebbenden om hun reacties te geven.
Volume	Zorg over veiligheid, schaduw, verkeersafwikkeling en belangen van alle omwonenden.	Er wordt een Hoogbouw Effect Rapportage opgesteld waarin deze aspecten aan de orde komen, die vervolgens worden getoetst door het Hoogbouw Expert Team.
Verkeer	Provincialeweg als straat? Graag toelichting hoe u dat ziet. Hoe ziet u fijnstof bezwaar van het verkeer voor de omwonenden?	De term stadsstraat in relatie tot de Provincialeweg zorgt voor onduidelijkheid. In de NvU is beter uitgelegd wat ontwikkelingen in de Maelsonstraat kunnen betekenen voor de Provincialeweg. De Provincialeweg kan in de toekomst levendiger worden als er meer woningen komen met voordeuren aan de straatkant en voorzieningen op de begane grond. In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit. Ter bescherming van mens en milieu zijn onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijnstof en stikstofdioxide) vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet

	Zorg over verkeersafwikkeling: Provincialeweg is overvol, weg voor Toren van Hoorn is overvol.	afgewogen worden of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Op dit moment is nog geen onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Deze moet voor de BOPA worden uigevoerd. De ontwikkelaar wordt verplicht om mobiliteitsonderzoek te doen, met het oog op de haalbaarheid van het plan.
Wind	De hele nota is geënt op nieuwe bewoners en alles moet 'fijn' en gezellig zijn. Twee torens leveren m.i. een waaigat op.	Voor deze ontwikkeling moet een Hoogbouw Effecten Rapportage (HER) worden gemaakt. In die rapportage wordt getoetst op omgevingseffecten, zoals windhinder en schaduw. Ook worden de kansen voor de omgeving in beeld gebracht. De Hoogbouw Effecten Rapportage wordt beoordeeld door het Hoogbouw Expert Team, dat ruimte biedt aan belanghebbenden om hun reacties te geven.
Groen	Weinig groen.	Voor deze ontwikkeling is het een voorwaarde dat er aandacht is voor groen. In de openbaar toegankelijke ruimte wordt ingezet op zoveel mogelijk vergroening en verblijfskwaliteit voor zowel toekomstige bewoners als omwonenden. Dit is aangescherpt in de NvU.
Sociale veiligheid	Zorg omtrent leefbaarheid.	Voor deze ontwikkeling is het een voorwaarde dat er aandacht is voor onder andere groen en leefbaarheid. In de openbaar toegankelijke ruimte wordt ingezet op zoveel mogelijk vergroening en verblijfskwaliteit voor zowel toekomstige bewoners als omwonenden. Dit is aangescherpt in de NvU.
Ontwikkelaar	Zorg omtrent participatie.	De ontwikkelaar organiseert de participatie voor het bouwplan, heeft een klankbordgroep ingesteld en pakt dit actief op.

	Zorg mbt verzakking, afwatering en fijnstof.	Fijnstof: In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit. Ter bescherming van mens en milieu zijn onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Op dit moment is nog geen onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd.
Woningbouw programma	Deze woningbouw is niet goed voor de doelgroepen waarvoor gezegd wordt dat er gebouwd wordt: klein, boven 7 etages niet betaalbaar, niet voor gezinnen.	In de NvU is aangegeven dat er wordt gebouwd voor de volgende doelgroepen: starters, empty nesters en senioren (dus geen gezinnen).

	2 reacties Bewoner en ondernemer Maelsonstraat	Reactie college
Algemeen	Gaaf plan! Toevoeging voor de stad en de buurt knapt er lekker van op. Positief: Een betere uitstraling in de straat.	Fijn dat u positief bent over het plan en over de kansen die het biedt voor verbetering van de buurt
Hoogte en situering	Hoogte van 15 etages geeft veel schaduwval op nok woning.	Voor de nieuwe bebouwingssituatie op de projectlocatie moet een bezonningsstudie (ook wel schaduwstudie genoemd) worden uitgevoerd. In de bezonningsstudie wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre in de toekomstige situatie sprake zal zijn van schaduwwerking op naburige percelen Bij de bezonningsstudie wordt een voorstelling gemaakt van de schaduwwerking in diverse jaargetijden en op verschillende tijdstippen. Wat betreft schaduwwerking van bouwplannen gelden geen wettelijke regels waaraan getoetst kan en moet worden.

		Uit de bezonningsstudie moet blijken of er wel of geen onevenredige schaduw hinder ten gevolge van de ontwikkeling kan worden verwacht.
Verkeer		
Groen	Mooi dat het groen wordt opgezet.	Voor deze ontwikkeling is het een voorwaarde dat er aandacht is voor groen. In de openbaar toegankelijke ruimte wordt ingezet op zoveel mogelijk vergroening en verblijfskwaliteit voor zowel toekomstige bewoners als omwonenden. Dit is aangescherpt in de NvU.
Sociale veiligheid	Sociale controle van negatief naar positief.	Voor deze ontwikkeling is het een voorwaarde dat er aandacht is voor onder andere groen en sociale controle. In de openbaar toegankelijke ruimte wordt ingezet op zoveel mogelijk vergroening en verblijfskwaliteit voor zowel toekomstige bewoners als omwonenden. Dit is aangescherpt in de NvU.
Ontwikkelaar	Fijn dat onze interesse op jullie radar ligt. Wij blijven zeker graag in gesprek over huur/koop van een van de werklagen voor onze zorgpraktijken.	Fijn dat het in de behoefte voorziet.

Thema	1 reactie bewoner Geldelozeweg	Reactie college
Algemeen	Ik vind het concept niet erg, het kan goed zoals het nu gepland is.	Fijn om te horen.
Hoogte en situering	Aub niet hoger.	Het gebouw moet lager zijn dan de Toren van Hoorn.

	Brieven	
	De Betrokken Poorter	Reactie college

Algemeen	De wensen van WoonWakers zijn begrijpelijk. De wens van de Gemeente en de Vries en Verburg om zoveel mogelijk woningen te bouwen is vanuit een maatschappelijk belang eveneens begrijpelijk. Deze tegenstrijdige wensen lijken op het 1^e oog onverenigbaar. Wij denken dat het toch mogelijk is om tot een voor alle partijen aanvaardbaar plan te komen en tijdrovende procedures kunnen worden voorkomen. Hoe dan vraagt u zich natuurlijk af: Het bouwteam heeft, gegeven de opgedragen uitgangspunten, er het beste van gemaakt. En toch zorgt de zeer verzorgde uitwerking van de plannen nog voor te veel overlast voor de omgeving. Het zal u niet zijn ontgaan, dat het bouwteam op basis van dezelfde uitgangspunten als het Stationsgebied in een rationele afweging hier wél tot volledig ondergronds parkeren is gekomen. Ondergronds parkeren heeft dus wel degelijk een positieve invloed op de businesscase. Dat biedt meerdere kansen om een eventuele aanpassing van het woonvolume van Maelsonstraat 18 te compenseren: -Op het stationsgebied kunnen 300 extra appartementen worden gebouwd op de plek van die lelijke parkeergarage. -Ook voor het parkeervolume van Dijklander is nog voldoende ruimte over onder Stationsgebied. Ook voor noodzakelijke uitbreiding die op 21-11 in de media werd aangegeven. Op de foto kunt u zien hoe lelijk dat ding is en dan moet ie nog 2 lagen hoger worden. Gelukkig is ie indertijd met een vooruitziende blik demontabel aangelegd. Hij is wel lelijk maar kan eenvoudig worden weggehaald en elders worden hergebruikt. De bouw kan misschien worden gecombineerd met de voorgenomen aanpassing van het laatste deel van het oude St. Jan naast de parkeergarage. Zo creëer je ruimte voor 350 appartementen of andere bestemmingen. Positief is daarbij ook, dat de ondergronds parkeren op het Stationsgebied een grote bijdrage zal leveren aan afname van de verkeersintensiteit en de verbetering van de verkeersveiligheid door een significante reductie van kruisend verkeer. De Betrokken Poorter	Er is sprake van twee aparte projectgebieden met ieder een eigen businesscase en een eigen parkeeropgave. Parkeren moet binnen het project op eigen terrein opgelost worden, en dat is verwerkt in het ontwerp.
-----------------	---	--

	Stichting WOWH	Reactie college
Onderdeel	Reactie	Reactie
Hoogte van het gebouw	Wij zijn niet tegen woningbouw, maar pleiten voor maximaal 4-6 etages, zoals we eerder hebben aangegeven. Deze hoogte sluit beter aan bij de bestaande omgeving. In de huidige NvU wordt gesproken over hoogtes tot wel 15-16 verdiepingen. De nadelige effecten van hoogbouw (wind, schaduw) worden in onze ogen onvoldoende belicht in de huidige NvU. Daarnaast vragen wij ons af hoe dit plan binnen de hoogbouwvisie van de gemeente Hoorn valt? Volgens de hoogbouwvisie blijft hoogbouw een uitzondering. Twee hoge torens naast elkaar is hiermee in tegenspraak. Bovendien blijkt uit onderzoek dat hoogbouw boven 6 etages niet meer betaalbaar is voor de gemiddelde koper. De vraag is dan ook wie de doelgroep van deze te bouwen appartementen is?	- Wat betreft de nadelige effecten: deze moeten worden uitgewerkt in een hoogbouweffectrapportage dat door het hoogbouw expert team wordt beoordeeld. Daaruit blijkt wat passend is in deze omgeving. - In de hoogbouwvisie is een gebied aangeduid waar hoogteaccenten boven 8 lagen voorstelbaar zijn. Deze ontwikkeling valt binnen dat gebied. - In de Nota van Uitgangspunten is de volgende categoriale verdeling opgenomen: 30% sociaal, 35% midden, 35% duur. Hier moet de ontwikkelaar aan voldoen. - Het initiatief moet zich richten op kleine huishoudens zoals empty-nesters en senioren. Zie NvU paragraaf 2.3 wonen. -
Aansluiting bij omgeving en omwonenden en historische omgeving Hoorn	Het plan moet beter aansluiten bij de bestaande bebouwing en rekening houden met de huidige bewoners van onder andere de Toren van Hoorn, de Koepoortsweg, de Geldelozeweg en andere nabijgelegen straten. Er is onvoldoende aandacht voor de impact op de leefomgeving en het behoud van woongenot voor de huidige bewoners. Het voorstel lijkt niet aan te sluiten bij de visie 'linten & lanen', waar ook de Koepoortsweg onder valt. Deze visie is er mede op gericht de historische en karakteristieke uitstraling van Hoorn te behouden. Hoogbouw van deze omvang dreigt het karakter van Hoorn te verstoren.	Deze ontwikkeling is niet op een lint of laan, maar in de omgeving ervan. De hoogbouwvisie doet daar de volgende uitspraak over: "De zichtbaarheid van het gebouw vanuit de monumentale binnenstad en de oude linten wordt in beeld gebracht door het gebouw op schaal in te tekenen in foto's van de belangrijkste straten en pleinen, met de uitdrukkelijke restrictie dat hoogbouw nooit het volledige beeld vanuit deze omgeving mag blokkeren, in de as van de straat moet de lucht zichtbaar blijven."
Korte reactietermijn en gebrekkige communicatie	De tijdslijnen voor het indienen van een reactie zijn kort en staan een zorgvuldige, breed gedragen participatie in de weg. Wij zijn teleurgesteld dat er, ondanks eerdere toezeggingen, geen tussentijdse communicatie met ons heeft plaatsgevonden. Daardoor moesten wij in korte tijd reageren en ons standpunt bepalen.	We zijn het niet met u eens dat u tekort tijd heeft gehad. Dit hebben we ook uitgebreid toegelicht in onze inhoudelijke reactie in de brief van 22 april 2025. Zoals toegelicht in het mondelinge gesprek van 12 juni ontvangt stichting WOWH gelijktijdig met de andere omwonenden/belanghebbenden informatie over de ontwikkeling.

Drukke en leefbaarheid	De toename van verkeer en drukte als gevolg van de nieuwbouw wordt onvoldoende onderzocht en meegenomen. Veel belangrijke onderzoeken (bijvoorbeeld op het gebied van verkeersafwikkeling, infrastructuur en leefbaarheid) worden pas later uitgevoerd. Dit maakt een volledige beoordeling van de plannen nu onmogelijk. Bovendien staat dit gebied de komende jaren voor grote veranderingen (o.a. Poort van Hoorn, Buitenstad, Pakhuis Dampten en Pelmolendpad). Deze projecten worden nu als losse onderdelen gepresenteerd en er ontbreekt een overkoepelende visie die de gezamenlijke impact van al deze ontwikkelingen op de omgeving in kaart brengt. Hierdoor wordt het geheel niet integraal beoordeeld, terwijl de effecten op verkeer, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zich juist opstapelen.	Om de toekomstige afwikkeling van het verkeer te beoordelen, maken we gebruik van het verkeersmodel 2040. Dit model houdt rekening met de gezamenlijke impact van alle bekende ontwikkelingen (infrastructuur en bouwprojecten), waaronder de ontwikkelingen in de Poort van Hoorn. De ontwikkeling Maelsonstraat is eveneens op deze wijze meegenomen en beoordeeld.
Normen voor veiligheid, verkeer en overlast	Wij vragen ons af welke normen gelden voor veiligheid, verkeersdruk, overlast, fijnstof, schaduw en windhinder. De huidige impressies in de NvU zijn niet duidelijk genoeg op deze punten.	De ontwikkelaar moet voldoen aan de (wettelijke) kaders en richtlijnen voor de genoemde thema's. Dit wordt getoetst bij de vergunningaanvraag en moet blijken uit de daarbij in opdracht van de ontwikkelaar behorende onderzoeken.
Functie en uitstraling van de Maelsonstraat	Er staan al voornamelijk kantoorpanden; met de toevoeging van hoogbouw is onduidelijk hoe de Maelsonstraat een gezellige, leefbare straat kan worden, waar ook voldoende ruimte is voor groen.	We zijn het met u eens dat er voldoende ruimte moet zijn voor groen. Dit is aangescherpt in het NvU. In de openbaar toegankelijke ruimte wordt ingezet op zoveel mogelijk vergroening en verblijfskwaliteit voor zowel toekomstige bewoners als omwonenden.
Hittestress	Hoe wordt hittestress in dit gebied voorkomen? Bij hoogbouw en verdere versterking is het essentieel dat er voldoende groen en schaduwvoorzieningen zijn. Groen op de gevels draagt hier onvoldoende aan bij.	Het is nu een versteend gebied. In de Nota van Uitgangspunten is de toevoeging van groen in het gebied erg belangrijk. Niet alleen om hittestress tegen te gaan maar ook om de kwaliteit en leefbaarheid van het gebied een impuls te geven. We hebben daarom het thema van groen aangescherpt.
Waterbalans en verzakking	De omgeving waarin het plan van de Maelsonstraat gebouwd wordt, bestaat uit veel gedempte sloten. Hoe wordt geborgd dat de waterhuishouding op peil blijft?	Het hoogheemraadschap moet deze ontwikkeling toetsen en toezicht houden op het effect op de waterhuishouding.

	Welke maatregelen zijn voorzien om verzakking van omliggende panden tegen te gaan?	De uitwerking van de constructie moet voldoen aan alle wetgeving. Het (voorkomen van) verzakking is geregeld in de desbetreffende regelgeving (onder meer in Eurocodes aangestuurd vanuit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL).
Marktverzadiging en vraag naar hoogbouw Hoorn	Er zijn meerdere hoogbouwprojecten in Hoorn in ontwikkeling of gepland. Bestaat er niet het risico van leegstand of marktverzadiging? Bovendien is het onduidelijk of deze hoogbouwplannen daadwerkelijk aansluiten op de wensen van woningzoekers in Hoorn. Welke marktanalyses zijn uitgevoerd om te onderbouwen dat er behoefte is aan deze vorm van woningbouw? Daarnaast merken wij op dat de in de NvU genoemde prijzen van woningen dateren uit 2023. Voor een realistisch beeld van de betaalbaarheid en haalbaarheid is het van belang om deze prijzen te indexeren.	De gemeente voert met de ontwikkelaars overleg over het gehele nieuwbouwprogramma van Hoorn. Hierbij wordt ook de fasering van de diverse projecten besproken zodat risico op marktverzadiging wordt voorkomen. Op de korte termijn heeft Hoorn, net als de rest van Nederland, een groot woningtekort. Jongeren kunnen onvoldoende aan een woning komen. Betaalbare huisvesting en goede doorstroommogelijkheden voor ouderen dragen eraan bij om dit woningtekort op te lossen. De prijzen worden geïndexeerd op het moment van verkoop. In de NvU zelf staan de prijzen voor 2025 genoemd, maar met het verkeerde jaartal 2023. Dit is in het NvU aangepast naar 2025.
Provinciale weg als 'levendige stadsstraat'	In de NvU wordt gesteld dat de provinciale weg een 'levendige stadsstraat' moet worden. Wat betekent dit concreet en hoe sluit dit aan bij de bestaande structuur van Hoorn? Het huidige ontwerp samen met andere geplande woontorens (bv. Buitenstad) draagt bij aan een ondoordringbare muur die ontstaat langs de provinciale weg, die zorgt voor een splitsing tussen het centrum en de rest van Hoorn.	Naar aanleiding hiervan hebben we de NvU aangepast, waarin wij toelichten dat meer woningen en voorzieningen aan de Provincialeweg zorgen voor meer levendigheid in het gebied en in de straat door de aanwezigheid van entrees en actieve plinten.
Kwalitatief hoogstaande architectuur	Er wordt gesproken over 'hoogwaardige architectuur'. Kunt u voorbeelden of referentieprojecten tonen om te verduidelijken wat hiermee wordt bedoeld?	Wij verwijzen u naar het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan. Dit wordt opgesteld door de ontwikkelaar in samenspraak met de gemeente en supervisor.
Gebrek aan participatie	Er is geen sprake van echte participatie; een inloopbijeenkomst is vooral bedoeld om een (bijna) vastgesteld plan te presenteren. Participatie houdt in dat belanghebbenden vanaf de start worden betrokken, de kaders mee krijgen en echt invloed hebben op het ontwerp. Wij willen graag betrokken worden bij de uitwerking van het beeldkwaliteitsplan en het inrichtingsplan. Alleen zo kan er	Dat zijn we niet met u eens. In de eerste participatiebijeenkomst uitten meerdere omwonenden hun zorgen over de plaatsing van het hoogteaccent recht tegenover de Toren van Hoorn en over het toenemen van parkeer- en verkeersdruk. We hebben daarnaar geluisterd en daar regels voor opgenomen in de concept NvU. In de concept NvU staat dat het hoogteaccent niet recht tegenover de

	sprake zijn van echte participatie en niet slechts van het achteraf geven van feedback.	Toren van Hoorn mag worden geplaatst maar verder weg gelegen. Voor het onderdeel parkeren is opgenomen dat het parkeren op eigen terrein moeten worden opgelost. Dit moet een half of geheel verdiepte parkeeroplossing worden. Voor de verkeersafwikkeling moeten de ontwikkelaars een mobiliteitsplan opstellen. Dit plan moet door de gemeente worden goedgekeurd. Daarnaast is vanuit de ontwikkelaar een klankbordgroep opgesteld waar afgevaardigden van de stichting WOWH aan deelnemen.
Welstandscriteria	Wie stelt de welstandscriteria vast en waarop zijn deze gebaseerd? Hoe kunnen wij als belanghebbenden daar inspraak in hebben? Het is van belang dat ook op dit punt participatie plaatsvindt.	Met betrekking tot welstand wordt voor een ontwikkeling als deze een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld. De uitgangspunten van dit BKP worden door stedenbouwkundigen van de gemeente samen met de leden van de Ruimtelijke Adviescommissie (RAC) bepaald. Gebaseerd op de uitgangspunten stelt de ontwikkelaar het BKP op die wordt beoordeeld door de stedenbouwkundigen en de RAC. Deze worden daarna, in dit geval, door de raad vastgesteld via het adviesrecht wat voor dit plan van toepassing is
Dak afdekking en gevelbekleding	De schets van de projectontwikkelaar vermeldt dat de platte dak afdekking niet meer dan 200 m2 mag bevatten, maar dit zien wij niet duidelijk terug in de huidige ontwerpen. Ook vragen wij ons af hoe de gevelbekleding van het gebouw zal worden, aangezien dit ook impact zal hebben op de huidige leefomgeving.	Dit detailniveau wordt niet vastgelegd in de fase van de NvU maar vereist nadere uitwerking.
Parkeren	In de NvU wordt voorgesteld af te wijken van de reguliere parkeernorm (1,3 plek per woning) en de lagere parkeernorm uit de Poort van Hoorn (0,6 plek per woning plus 0,1 voor bezoekers) toe te passen. Wij vragen ons af welke onderbouwing hieraan ten grondslag ligt en hoe u voorkomt dat een parkeertekort ontstaat. Dit risico kan zich vertalen in parkeerdruk in de omliggende wijken, zeker wanneer bezoekers niet op eigen terrein terecht kunnen. Bovendien is in de NvU sprake van een mobiliteitsplan en dubbelgebruik (bijvoorbeeld voor kantoorgebruikers), maar deze worden pas later uitgewerkt.	De concept NvU sluit qua parkeren aan op de ontwikkeling Poort van Hoorn. De Maelsonstraat 18-20 sluit namelijk qua locatie, programma, tijd, beeldkwaliteitseisen en verbinding goed aan bij de Poort van Hoorn waardoor het logisch is om voor deze ontwikkeling dezelfde uitgangspunten qua parkeren te hanteren als ontwikkelingen in de Poort van Hoorn. De opgenomen parkeernorm komt neer op 0,7 per woning. Dit is opgebouwd uit 0,6 per woning voor bewoners en 0,1 per woning voor bezoekers. Het afwijken van de parkeernormennota wordt verder als passend gezien door het bij elkaar komen van een aantal factoren: - Maelsonstraat 18-20 ligt slechts 500 meter vanaf station Hoorn;

		- Het programma gaat uit van kleine huishoudens met o.a. starters als doelgroep; - Ook het naastgelegen stationsgebied transformeert de komende jaren wat de verbinding met het openbaar vervoer in beleving versterkt.
--	--	---