

## Nota van inlichtingen I – Partnerselectie herontwikkeling stationsgebied

20 december 2024

	<b>Vraag</b>	<b>Antwoord</b>
1	Kunt u precies duiden waaruit de minimale grondprijs uit bestaat: is dat alleen voor de bouwvelden? Wie ontwikkeld en bouwt de parkeervoorzieningen?	De minimale grondprijs bestaat uit de residuele grondopbrengsten voor woningbouw en de voorzieningen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de woningen aan de noordzijde van het spoor een gebouwde privé parkeervoorziening krijgen, welke gerealiseerd worden door de ontwikkelaar. De publieke parkeervoorzieningen worden door de gemeente ontwikkeld samen met NS en/of ProRail.
2	Omvat de opdracht ook het woonrijp maken van delen van het plangebied?	<p>Nee, de gemeente realiseert de openbare ruimte en infrastructurele spoorse voorzieningen (samen met NS en/of ProRail ). De ontwikkelaar realiseert wel de binnentuinen binnen de bouwvelden.</p> <p>In het ontwerpproces van de openbare ruimte wordt ingezet op maximale synergie tussen gebouwontwerp, programmering en openbare inrichting. Daarvoor is wel de input van de ontwikkelaar en diens team nodig. Zie inhoudelijke oplegger pagina 25: uitwerkingsvragen haalbaarheidsfase.</p>
3	Volgens de leidraad is de gemeentelijke taxatie op DO niveau bepalend voor de grondprijs die de ontwikkelaar moet betalen. Dit creëert een bijzondere situatie waar de ontwikkelpartner samen met de gemeente enorm haar best doet om een mooi en sterk woon & werk milieu te creëren, met als bijkomend resultaat voor de ontwikkelaar een hogere grondprijs en meer risico. We stellen ons voor dat een gedeeld belang op alle vlakken essentieel is om tot een succesvolle gebiedsontwikkeling te komen of de vaste grondwaarde zoals in de leidraad benoemd als vaste waarde te hanteren zodat belangen iig niet strijdig worden. Hoe kijkt u hier tegenaan? Mocht dit niet afdoende zijn voor de aanbestedende dienst, dan zien wij graag een ander voorstel voor de taxatie	Eén van de onderdelen om te komen tot definitieve prijsvorming is de onafhankelijke taxatie op basis van het definitief ontwerp. De gemeente ziet in dat de inspanning die een partner levert kan leiden tot een grondwaardestijging. Tijdens de haalbaarheidsfase (na selectie) bespreken de gemeente en de partner of, en hoe deze meerwaarde een vertaling krijgt in de uiteindelijke grondprijs. Uiteraard binnen de bestaande wet- en regelgeving.
4	Als je kijkt naar de rolverdeling hebben de gebiedspartners de rol in de gebiedsontwikkeling en de gekozen ontwikkelaar met name in de opstal, ontwikkeling van de bouwvelden. De bouwvelden hebben een sterke relatie tot de gebiedsontwikkeling als geheel. Wat wordt precies de rol van de ontwikkelaar met betrekking tot de keuzes die gemaakt worden buiten de ontwikkelvelden door de gebiedspartners? Het kan zijn dat belangen van de gebiedspartners conflicteren met het belang van de ontwikkeling van de bouwvelden. Hoe wordt hiermee om te gaan?	<p>Bij deze ontwikkeling spelen veel belangen. Wij kunnen ons voorstellen dat deze op punten tegenstrijdig zijn. Deze spanning is onvermijdelijk bij een complexe gebiedsontwikkeling.</p> <p>Onze eerste gedachten over rolverdeling hebben wij op papier gezet (zie procesbrief p.15). Wij willen dat de inschrijvers hierop reflecteren en aanvullen in hun aanbieding (zie ook de selectiecriteria). De doelstelling van de gemeente is om met de te selecteren gebiedspartner te komen tot overkoepelende gebiedskwaliteit.</p>

	Vraag	Antwoord
5	- Voor de realiseerbaarheid van de gebiedsontwikkeling zijn zowel bij het rijk als bij Prorail en SHM nog veel onduidelijkheden over programma, uitvoering en dekking van kosten. Er wordt aangegeven dat er begin 25 overleg is en de intentie er is. Is er vooruitlopend hierop al nieuwe informatie beschikbaar met betrekking tot de rol en verwachtingen van de partner in deze discussies?	Nieuwe informatie is nu niet beschikbaar. Zodra er informatie beschikbaar komt delen wij dit met de partijen die zich hebben aangemeld. Het financieringstekort ten aanzien van spoorse zaken (dat hier speelt) ligt ter behandeling bij het Rijk, de gebiedspartner speelt hierin geen rol.
6	In de procesbrief wordt aangegeven dat inschrijvende partijen akkoord gaan met een minimale grondprijs van 28,98 mio. euro. Kunt u, om de haalbaarheid hiervan te kunnen beoordelen aan de hand van de juiste rekenuitgangspunten, bevestigen dat er naast de 28,98 geen andere gemeentelijke kosten door de gebiedsontwikkelaar voldaan hoeven worden, zoals bijvoorbeeld bovenplanse kosten?	De minimale grondprijs is exclusief BTW en op prijspeil 1 januari 2024. De minimale grondprijs wordt met ingang van deze datum geïndexeerd. Eventuele andere kostenverhaalsaspecten, zoals bovenplanse kosten komen voor rekening grondexploitant (lees: gemeente). De gebruikelijke kosten die bij de ontwikkeling horen en via publiekrechtelijke weg verschuldigd zijn, zoals leges en precario, aansluitkosten worden daarnaast wel in rekening gebracht bij de ontwikkelaar.
7	Is het toegestaan het team uit te breiden na aanmelding?	Ja, zie procesbrief p.8, en de inhoudelijke oplegger p.23.  Onder "team" verstaan wij: de hoofdinschrijver met zijn adviseurs. Het staat inschrijvers vrij om in stap 2 en 3 van de tender de samenstelling van het team te wijzigen.  Nb. Een "consortium" (bestaande uit partijen die zich allemaal richten op de kerntaken: <i>Risicodragend ontwikkelen &amp; Programmamix waarmaken</i> (zie procesbrief p.8)) mag worden aangevuld tot en met indiening van stap 2.
8	Kan de gemeente aangeven wie plaatsneemt in de beoordelingscommissie voor de partnersselectie?	Zie het kopje <i>Beoordelingscommissie</i> op p.13 en p.14 in de procesbrief en, zie het kopje <i>Stap 3: Dialoog en Aanbieding</i> op p.9 van de inhoudelijke oplegger.
9	Aangezien naast de gemeente ook partijen zoals NS en ProRail grondeigenaar zijn binnen het ontwikkelgebied, welk systeem wordt toegepast voor grondafname en hoe wordt de grondprijs verdeeld tussen de verschillende eigenaren?	De gemeente voert de GREX en heeft hierover afspraken gemaakt met NS, ProRail en de provincie. De gronden worden in beginsel volgens een ABC-constructie aan de ontwikkelaar geleverd, waarbij gemeente B is.
10	Voor de invulling van voorzieningen binnen de opgegeven m <sup>2</sup> -bandbreedte, is dit geheel aan de ontwikkelaar of heeft de gemeente specifieke wensen met betrekking tot een procentuele verdeling per type voorziening?	Zie tabel 1 op p.12 van de inhoudelijke oplegger.  Parallel aan de tender werkt de gemeente de mogelijkheden rondom de invulling van het maatschappelijke programma uit (zie inhoudelijke oplegger p.25 en p.26). Bij de start van de haalbaarheidsfase (na selectie) is hier meer over bekend. Wij bevestigen dat er aanvullend op de bovenstaande verwijzingen geen procentuele verdeling bestaat.
11	De voorgestelde verdeling van het woonprogramma (circa 19% in het goedkope koop, circa 34% middeldure huur/koop en circa 47% in het dure koop segment - met bijbehorende parkeergarage) is een must of ontwikkelaar mag afwijken van deze percentages met behoud van opgegeven minimum aantallen per segment?	Voor de programmering van de woningbouw is er een koppeling met het project Pelmolenpad. In de uitwerking moet worden bewaakt dat de 30-30-40 verdeling minimaal gehaald gaat worden. In de voorlopige doorrekening van het plan is het met genoemde percentages haalbaar om aan deze ondergrens te voldoen.

	Vraag	Antwoord
12	<p>Het opstellen van een visie en ontwerp voor het hele plangebied maakt onderdeel uit van de beoordelingscriteria. Tegelijkertijd worden alleen de zeven deelgebieden voor opstalontwikkeling aan een ontwikkelende partij gegund. Betekent dit dat de kosten voor het ontwerp van het hele gebied bij de ontwikkelaar liggen, terwijl de realisatie bij de opdrachtgever blijft? Kan de gemeente hier meer duidelijkheid over geven?</p>	<p>Wij vragen alleen een <u>visie</u> voor het hele plangebied. Er wordt geen ontwerp gevraagd voor het gehele gebied.</p> <p>De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwerpproces van de openbare ruimte. Dit ontwerpproces volgt op de haalbaarheidsfase. Hier zitten voor de partner geen ontwerpkosten aan verbonden. Echter vragen wij wel om een tijdsinspanning van de gebiedspartner ten aanzien van dit ontwerpproces. Voor een maximale synergie tussen gebouwontwerp, programmering en openbare inrichting is het van belang dat deze bij elkaar komen. Hiervoor doet de gemeente graag een beroep op de expertise van de partner. Zie inhoudelijke oplegger p.25: <i>uitwerkingsvragen haalbaarheidsfase</i>.</p>
13	<p>Moet het parkeren voor de zeven opstalgebieden inpandig en bebouwd worden opgelost? Zijn er daarnaast mogelijkheden om parkeernormen te reduceren door het inzetten van deelmobiliteit?</p>	<p>Het parkeren dient gebouwd te worden opgelost. In het stedenbouwkundigplan is uitgegaan van één voorziening voor het totaal aan bewonersparkeren in veld 1 (een bovengrondse parkeergarage binnen het bouwblok). Dit is, mede door de geluidbelasting op de gevel op dat punt, praktisch. Echter, het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om ondergronds parkeren op te lossen. Het staat de ontwikkelaar vrij de mogelijkheden hiervoor te verkennen.</p> <p>Met betrekking tot deelmobiliteit geldt dat er voldaan dient te worden aan de parkeernormen, zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Stationsgebied Hoorn', artikel 20.1 parkeren en laden &amp; lossen.</p> <p>De artikelen 20.1.d2 en 20.1.e geven ruimte om, na toetsing van een grondige onderbouwing, een alternatief voor te leggen aan het college van B&amp;W.</p>
14	<p>In het plan wordt het maximale aantal woningen dat gerealiseerd mag worden beschreven. Is er ook sprake van een minimumaantal woningen dat gerealiseerd moet worden?</p>	<p>De gemeente heeft een groot belang bij het realiseren van woningen in dit gebied. Ons uitgangspunt is om minimaal 479 woningen te realiseren.</p>

\*\*\*\*\* EINDE NOTA VAN INLICHTINGEN 1 \*\*\*\*\*