

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1700221
Steller: M.E. Sikkema
E-mail: m.sikkema@hoorn.nl

Team: DIR
Teammanager: de heer F.G. Mencke
Portefeuillehouder: S. Bashara

Onderwerp

Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn
2	
3	
4	
5	

De raad besluit

- de volgende ambities voor de Poort van Hoorn vast te stellen:
 - Aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu
 - Welkom in Hoorn: kwalitatief hoogwaardig visitekaartje van stad en regio
 - Multimodaal knooppunt met kwaliteit en comfort
- de volgende essenties voor de Poort van Hoorn vast te stellen:
 - Twee krachtige milieus ten noorden en ten zuiden van het spoor
 - Een nieuwe traverse als verbindend 'Podium' tussen noord en zuid
 - Herstel van de singelstructuur als landschappelijk uitgangspunt
 - Functionele betekenis voor heel Hoorn en de regio Westfriesland
 - Multimodale bereikbaarheid op maat
- als nadere uitwerking van eerder genomen raadsbesluiten de Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn (zie bijlage) vast te stellen, waarvan de belangrijkste punten zijn:
 - De Poort van Hoorn speelt een centrale rol in de ambitiesprong zoals bedoeld in het raadsbesluit 'Meer stad worden' d.d. 6 juni 2019
 - Ruimtelijke kwaliteit van bebouwing én openbare ruimte is bij de verdere uitwerking van de plannen een centraal uitgangspunt
 - In de Poort van Hoorn is ruimte voor minimaal 1.000 woningen, verdeeld over het totale plangebied
 - In Stationsgebied Noord wordt ruimte gereserveerd voor een Huis van de Stad in de maximale variant, inclusief de optie van verplaatsing van het stadhuis (afhankelijk van besluitvorming in de gemeenteraad aangaande dit onderwerp)
 - In Stationsgebied Zuid wordt de historische structuur van de singel hersteld en beleefbaar gemaakt
 - Stationsgebied Noord en Stationsgebied Zuid worden met elkaar verbonden door een nieuwe traverse met uitstraling en betekenis voor de stad: het 'Podium'
 - De parkeeropgave in Stationsgebied Noord wordt qua ruimtelijke impact zo veel mogelijk beperkt en waar mogelijk gespreid
 - In het gebied Pelmolenpad/Prismalocatie wordt ruimte gereserveerd voor een alternatieve ontsluiting van de binnenstad

4. het college op te dragen een voorstel voor te bereiden over de financiële en contractuele aspecten van de Poort van Hoorn, als basis voor een Samenwerkingsovereenkomst met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland, en dit voorstel nog in 2019 voor te leggen aan de raad – een en ander binnen de financiële kaders van het raadsbesluit d.d. 4 april 2017.

Samenvatting

In een eerder stadium heeft de gemeenteraad de nodige kaders en prioriteiten gesteld ten aanzien van de Poort van Hoorn. Op basis daarvan heeft de afgelopen twee jaar intensief overleg plaatsgevonden met de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en de provincie Noord-Holland. Dit proces is begeleid door een externe partij, die zeer deskundig is op het gebied van gebiedsontwikkeling rond stations (Site Urban Development). Dit heeft geleid tot doorontwikkeling en aanscherping van de eerder vastgestelde kaders en prioriteiten, in de vorm van ambities, essenties en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling. Op onderdelen gaat het om voortschrijdend inzicht ten opzichte van eerder (in 2017) door de raad genomen besluiten. Dat betreft concreet de positie van Albert Heijn in het gebied en de wijze waarop de parkeeropgave in het plangebied een plek krijgt. Het college stelt de gemeenteraad voor deze nader uitgewerkte ambities, essenties en uitgangspunten vast te stellen. Deze zijn zodanig geformuleerd dat ze duidelijk richting geven, maar ook voldoende bewegingsruimte bieden voor toekomstige uitwerking. De financiële en contractuele aspecten – als nadere uitwerking daarvan – komen aan de orde in een apart voorstel, dat hierna aan de raad zal worden voorgelegd. Gezamenlijk vormen deze raadsbesluiten de basis voor de Samenwerkingsovereenkomst die het college eind 2019 met de NS, ProRail en de provincie Noord-Holland wil aangaan.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

In 2017 heeft de gemeenteraad kaders en prioriteiten gesteld ten aanzien van de Poort van Hoorn. Ook heeft de raad in 2017 de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' vastgesteld. Intensief overleg met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland heeft geleid tot ambities, essenties en uitgangspunten die een verdere uitwerking zijn van deze besluiten – hier en daar met iets andere accenten. Deze ambities, essenties en uitgangspunten worden nu ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd, als basis voor een Samenwerkingsovereenkomst met genoemde partners.

Belang

Na de raadsbesluiten van 2017 is een intensief samenwerkingstraject gestart met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Dat heeft deels geleid tot nieuwe inzichten, waarop in dit raadsvoorstel uitgebreid wordt ingegaan. Ook de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland (19 november 2018) en het proces 'Meer stad worden' (raadsbesluit 6 juni 2019) hebben geleid tot nieuwe inzichten, die gevolgen hebben voor de Poort van Hoorn. Het is daarom van belang dat de raad duidelijke kaders stelt waarin deze nieuwe inzichten zijn verwerkt, als uitwerking van de eerdere besluiten. Het is daarnaast van belang dat deze kaders voldoende bewegingsruimte bieden bij de verdere planvorming. In dit voorstel gaat het om de inhoudelijke kaders (uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling), in een later raadsvoorstel komen nog de contractuele en financiële kaders aan de orde. Deze besluiten in samenhang moeten zorgen voor een solide basis voor een Samenwerkingsovereenkomst met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland.

Centrale vraag

Welke inhoudelijke uitgangspunten wil de gemeenteraad vaststellen voor de gebiedsontwikkeling van de Poort van Hoorn, als nadere uitwerking van de in 2017 genomen besluiten?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

In de Poort van Hoorn moeten wonen, werken en verblijven samenkomen in een aantrekkelijk stedelijk milieu, passend bij de recent vastgestelde ambities rond het thema 'Meer stad worden'. De ontwikkeling van de Poort van Hoorn levert een essentiële bijdrage aan deze ambitie.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Onder punt H1 van de uitgangspunten wordt expliciet ingegaan op de duurzaamheidsambitie voor de Poort van Hoorn: er wordt gestreefd naar een energiepositieve balans. Dat zou betekenen dat in het gebied Poort van Hoorn meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken (met uitzondering van de mobiliteit). Of deze doelstelling haalbaar is, zal uit het vervolg van het project moeten blijken. De ambitie is in ieder geval duidelijk.

4. Kaders

Raadsbesluit van 5 februari 2013

Dit betreft de vaststelling van de Structuurvisie Poort van Hoorn, waarin de langetermijnvisie voor het gebied is vastgelegd.

Raadsbesluit van 4 april 2017

Hiermee heeft de gemeenteraad de nodige kaders en prioriteiten gesteld ten aanzien van de Poort van Hoorn, inclusief de daarbij behorende financiële aspecten. De raad heeft besloten om de eerdere prioriteitstelling (raadsbesluit van 3 februari 2015) te wijzigen. Besloten is om te starten met de ontwikkeling van Stationsgebied Noord, met een parkeergarage van minimaal 1.250 plekken en op basis van een nog door de raad vast te stellen ontwikkelvisie. Ook is besloten om voorbereidingen te treffen voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad en de Primalocatie. Het aantal van 1.250 parkeerplaatsen is bij amendement in het besluit terechtgekomen: het raadsvoorstel ging nog uit van minimaal 900 parkeerplaatsen.

Raadsbesluit van 11 juli 2017

Hiermee heeft de gemeenteraad de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' vastgesteld. Na behandeling in de raadscommissie (15 juni 2017) is het besluit nog aangescherpt: ten aanzien van de parkeergarage is besloten dat het moet gaan om 'minimaal 1.250 parkeerplaatsen' in plaats van 'circa 1.250 parkeerplaatsen'. Ook ten aanzien van de traverse (de loopbrug over het spoor) is het besluit aangescherpt: 'De realisering van een parkeergarage pas te beginnen als deze wordt gebouwd in combinatie met de aanleg van een traverse over het spoor of als tenminste zekerheid bestaat dat binnen afzienbare tijd met de aanleg van een kwalitatief aantrekkelijke en goed toegankelijke traverse wordt gestart'.

Intentieovereenkomst van 22 februari 2018

Tijdens een symposium hebben gemeente, NS, ProRail en provincie een intentieovereenkomst getekend voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Hiermee onderstrepen de partijen het belang en de kansen van de ontwikkeling van het stationsgebied van Hoorn.

Informatieve raadsbijeenkomsten van 29 november 2018 en 7 februari 2019

In deze informatieve raadsbijeenkomsten is de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken in het programma Poort van Hoorn. Daarbij is vooral ingezoomd op de ambities en essenties zoals deze zijn geformuleerd door Site Urban Development, in opdracht van de vier samenwerkende partners (gemeente, NS, ProRail en provincie). Deze ambities en essenties zijn vervolgens uitgewerkt in uitgangspunten voor gebiedsontwikkeling, zoals die nu voorliggen.

Raadsbesluit van 6 juni 2019

Op 6 juni 2019 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten 'Meer stad worden' vastgesteld. Daarin wordt gesproken over een ambitiesprong in de stedelijke ontwikkeling van Hoorn, met name rond de binnenstad en bij het OV-knooppunt. Bij amendement is dit besluit nog uitgebreid: 'Woningbouwprojecten voor jongeren tot en met 28 jaar, bij voorkeur en rondom stationsgebied(en) te (laten) realiseren, omdat dit een effectieve bijdrage levert om Hoorn, als kloppend hart van de regio, een vitale stad te laten blijven'.

De Poort van Hoorn speelt een belangrijke rol in deze ambities, ook gelet op de provinciale Omgevingsvisie die op 19 november 2018 is vastgesteld door Provinciale Staten.

5. Argumenten

Deze paragraaf volgt de opbouw van het raadsbesluit en de bijbehorende bijlage 'Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn'. Dat betekent dat eerst wordt ingegaan op de ambities en essenties (de eerste twee beslispunten) en vervolgens op de vast te stellen uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling (het derde beslispunt en concreet de punten A tot en met H uit de bijlage).

Ambities en essenties

De drie ambities lijken wellicht een open deur, maar zijn dat zeker niet. De eerdere besluiten van de gemeenteraad uit 2017 waren sterk ingegeven door de hier als derde geformuleerde ambitie: een multimodaal knooppunt met kwaliteit en comfort. In de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' werd expliciet gesteld dat de focus ligt op ontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt. Dat heeft geleid tot schetsen waarin een grote bovengrondse parkeergarage en het busstation sterk dominant waren. Hierna volgden gesprekken met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Deze partners constateerden dat het de plannen ontbrak aan ambitie om een aantrekkelijk stedelijk milieu te realiseren. Zij stelden voor om alsnog in te zetten op een hogere ambitie. Concreet: een minder dominante parkeergarage, meer ruimte voor (onderscheidende) woningen en andere stedelijke functies en een hoogwaardige openbare ruimte. Sterker nog: de partners hebben heel duidelijk gemaakt dat zij geen medewerking zouden verlenen aan plannen met een lagere ambitie, waarin de focus alleen of hoofdzakelijk ligt op een goed mobiliteitsknooppunt.

Die hogere ambitie sluit ook beter aan op het besluit dat de gemeenteraad genomen heeft over 'Meer stad worden'. De ambitiesprong waarvan in dat besluit sprake is, moet in ieder geval een concrete vertaling krijgen in het gebied Poort van Hoorn. De Poort van Hoorn ligt immers tegen de binnenstad aan en direct bij het belangrijkste OV-knooppunt van Hoorn en de regio – en dat is ook precies in overeenstemming met het provinciaal beleid, zoals verwoord in de provinciale Omgevingsvisie. Kortom, de ambitie van 'Meer stad worden' moet eerst en vooral landen in de Poort van Hoorn.

Het gaat hier dus om een fundamentele keuze: zet de gemeenteraad in op het ontwikkelen van alleen een goed multimodaal knooppunt (conform de besluiten uit 2017) of legt de gemeenteraad de lat hoger door de ambitie te verbreden naar een aantrekkelijk stedelijk milieu? Het college stelt voor om te kiezen voor die hogere ambitie. De belangrijkste reden daarvoor is het raadsbesluit 'Meer stad worden': de ambitie die daarin is verwoord heeft rechtstreeks gevolgen voor de Poort van Hoorn. Een hogere ambitie en verbreding van de opgave zijn daarom onvermijdelijk. Een en ander is bovendien in lijn met de Omgevingsvisie van de provincie. Daarnaast speelt uiteraard de houding van onze partners (NS, ProRail, provincie Noord-Holland) een rol. Deze partijen willen de samenwerking alleen continueren als gekozen wordt voor die hogere ambitie: een aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu, een echt 'Welkom in Hoorn' (een kwalitatief hoogwaardig visitekaartje van stad en regio) én een multimodaal knooppunt met kwaliteit en comfort.

Deze drievoudige ambitie is concreet vertaald naar vijf 'essenties' voor de Poort van Hoorn.

Twee krachtige milieus

De eerste essentie is het creëren van twee krachtige milieus ten noorden en ten zuiden van het spoor. Die krachtige milieus zijn er nu niet: het is op veel plaatsen 'onaf', parkeren en verkeer bepalen het beeld, de kwaliteit van de openbare ruimte is niet op orde en het ontbreekt aan samenhang en aansluiting tussen de gebieden. Er is dus veel ruimte voor verbetering, aan beide kanten van het spoor. Daarbij ligt het voor de hand om aan de zuidkant (Stationsgebied Zuid en Pelmolendpad/Prismalocatie) de verbinding te zoeken met de binnenstad. Dat wil zeggen: logische routes naar de binnenstad, samenhang tussen de verschillende deelgebieden (stationsgebied, binnenstad, Pelmolendpad), bebouwing die qua maat, schaal en beleving aansluit bij de historische binnenstad, etc. Ten noorden van het spoor (Stationsge-

bied Noord, maar ook Maelsonstraat en Dampten) kan meer aansluiting worden gezocht bij de maat en schaal van de functies die daar al aanwezig zijn, zoals het Dijklander Ziekenhuis en het Horizon College. Op die manier kunnen inderdaad twee krachtige milieus ontstaan, die onderling van elkaar verschillen, maar die goed zijn ingepast in de bestaande stedelijke structuur en die samen één verhaal vertellen vanuit een herkenbare Hoornse identiteit.

Kwalitatieve verbinding tussen Noord en Zuid

De tweede essentie sluit goed aan bij de aanscherping van het raadsbesluit van 11 juli 2017, ten aanzien van de traverse (zie hierboven onder 'Kaders'). In feite gaat deze essentie nog een stapje verder, door de traverse in te vullen als 'Podium'. Wat hieronder precies wordt verstaan, komt verderop nog aan de orde. Uiteraard blijft het raadsbesluit van 11 juli 2017 van kracht, in die zin dat de traverse bij aanvang van de werkzaamheden direct wordt meegenomen.

Herstel van de singelstructuur

De derde essentie gaat over het herstel van de singelstructuur aan de zuidzijde van het station. Deze essentie sluit goed aan bij de Structuurvisie Poort van Hoorn uit 2013, waar dit ook al één van de uitgangspunten was.

Betekenis voor stad en regio

De vierde essentie zegt dat de Poort van Hoorn van functionele betekenis moet zijn voor heel Hoorn én de regio Westfriesland. In feite is dat voor een deel in de huidige situatie al het geval, met het Dijklander Ziekenhuis, het Horizon College, de Museumstoomtram en de middelbare scholen aan het Dampten. In de toekomst kan deze stedelijke en regionale functie worden versterkt en uitgebreid met bijvoorbeeld de bibliotheek en een Huis van de Stad (al dan niet met stadhuis).

Doel(groep)gerichte bereikbaarheid

De vijfde essentie gaat over multimodale bereikbaarheid op maat. Dat betekent dat alle doelgroepen en vervoerswijzen op maat worden bediend. Voor de automobilist betekent dit, dat slim moet worden nagedacht over de vraag met welk doel hij of zij naar Hoorn komt: om over te stappen op de trein, om te werken in het ziekenhuis of in de binnenstad, voor toeristisch bezoek, om te winkelen of boodschappen te doen, etc. Niet iedere doelgroep heeft per se de directe omgeving van het station als eindbestemming. Door op die manier goed en gedifferentieerd naar doelgroepen te kijken, kan worden bereikt dat het autoverkeer en het parkeren minder dominant in het stationsgebied aanwezig zijn. Dat betekent dan automatisch meer ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer (trein en bus).

Hoewel de essenties logisch voortvloeien uit de ambities en ook goed aansluiten bij kaders die al eerder zijn gesteld, zijn ook hier keuzes mogelijk. Zo kan worden volstaan met een 'standaard' loopbrug over het spoor in plaats van een 'Podium'. Ook herstel van de singelstructuur hoeft niet per se als essentie te worden benoemd. Het college stelt echter voor om deze essenties in deze vorm expliciet te benoemen, omdat ze een goede basis vormen voor de uitgangspunten zoals hieronder beschreven én omdat deze essenties op steun kunnen rekenen bij de andere partners in het proces.

Gebiedsontwikkeling algemeen

- A1. De Poort van Hoorn betekent een duidelijke ambitiesprong voor het stationsgebied in samenhang met de binnenstad, de 'gouden rand' rond de binnenstad en de overige wijken, zoals bedoeld in het raadsbesluit 'Meer stad worden' d.d. 6 juni 2019 en passend bij de positie van Hoorn als regionaal centrum in Noord-Holland Noord.
- A2. In de Poort van Hoorn is ruimte voor minimaal 1.000 woningen, verdeeld over het totale plangebied.
- A3. Ten zuiden van het spoor wordt uitgegaan van een woonmilieu dat qua maat en schaal past bij de historische structuur van de binnenstad. Ten noorden van het spoor is ruimte voor grotere bouwvolumes, die aansluiten bij onder andere het Dijklander Ziekenhuis, het Horizon College en De Toren. Samen vertellen deze twee (deel-)gebieden één samenhangend verhaal vanuit een herkenbare Hoornse identiteit.

- A4. De hoofdentree van het station wordt verplaatst naar de noordzijde en krijgt een moderne, stedelijke en uitnodigende uitstraling. De entree aan de zuidzijde blijft bestaan en krijgt een uitstraling die past in de omgeving. Het oude en monumentale stationsgebouw krijgt een nieuwe en passende functie.
- A5. In overleg met NS, ProRail en de Museumstoomtram wordt de spoorzone versmald door enkele sporen te verwijderen en spoorgebonden bouwwerken te verplaatsen. Dat vergroot de mogelijkheden voor een succesvolle gebiedsontwikkeling.
- A6. Ruimtelijke kwaliteit van bebouwing én openbare ruimte staat voorop en is bij de verdere uitwerking van de plannen een centraal uitgangspunt. Voor het plangebied Poort van Hoorn wordt een 'beeldregieplan' opgesteld, op basis waarvan een samenhangende ontwikkeling van het gebied mogelijk is.

In dit onderdeel wordt om te beginnen gerefereerd aan de ambities zoals die zijn geformuleerd in het kader van 'Meer stad worden'. De ambitiesprong zoals bedoeld in het raadsbesluit van 6 juni 2019 vraagt nadrukkelijk om een doorvertaling naar de Poort van Hoorn. Dat betekent ook iets voor het aantal woningen dat in de Poort van Hoorn wordt gerealiseerd. Het provinciaal beleid gaat ervan uit dat minimaal 50% van de nieuwe woningen wordt gerealiseerd binnen een straal van 1.200 meter van een OV-knooppunt. Deze ambitie is overgenomen in het open coalitieakkoord (2018-2022) van de gemeente Hoorn en het spreekt voor zich dat de Poort van Hoorn een centrale rol speelt in deze ambitie. Daarom is als uitgangspunt opgenomen dat in de Poort van Hoorn minimaal 1.000 woningen worden gebouwd. Meer mag ook. Voor alle duidelijkheid: dit aantal geldt voor het hele plangebied van de Poort van Hoorn, dus niet alleen voor Stationsgebied Noord, Stationsgebied Zuid en Pelmolenpad/Prismalocatie, maar ook voor de Vale Hen, de Maelsonstraat (inclusief De Toren) en het Dampden. Daarmee is de doelstelling zeker realistisch. Uiteraard wordt daarbij rekening gehouden met het op 6 juni 2019 aangenomen amendement, dat zegt dat rond de stations ook woningen voor jongeren moeten worden gerealiseerd.

De uitgangspunten zeggen vervolgens iets over het verschillende karakter van de gebieden ten noorden en ten zuiden van het spoor, zoals hierboven al aangegeven bij de essenties. Voorts wordt expliciet gemaakt dat de hoofdentree van het station feitelijk verplaatst van de zuidzijde naar de noordzijde van het spoor. Dat zou betekenen dat het oude stationsgebouw (een rijksmonument) zijn stationsfunctie grotendeels verliest, voor zover dat in de huidige situatie niet al het geval is. Het stationsgebouw zal daarom een andere en passende functie krijgen. Daarbij kan worden gedacht aan een mooie horecafunctie, zoals in het oude stationsgebouw van Delft, maar ook andere invullingen zijn denkbaar.

Met NS, ProRail en de Museumstoomtram is in principe overeenstemming bereikt over het versmallen van de spoorzone, door het verwijderen van een aantal sporen. Ook enkele bouwwerken kunnen in principe worden verplaatst. Versmalling van de spoorzone betekent een kortere lengte (en daarmee een kleinere investering) voor het 'Podium', een kortere afstand van de parkeergarage tot de binnenstad en meer ruimte voor woningen en andere stedelijke functies.

Het laatste uitgangspunt onder dit kopje gaat over de ruimtelijke kwaliteit. Dat is een breed begrip en daardoor moeilijk grijpbaar, maar het is wel essentieel voor de ambitiesprong waartoe al is besloten in het kader van 'Meer stad worden'. Het gaat verder dan mooie architectuur en een aantrekkelijke openbare ruimte. Het gaat ook over een goede mix van wonen, werken en verblijven, over functies die iets toevoegen aan het functioneren van de stad. En het gaat ook over sociale veiligheid, over het faciliteren van ontmoeting en over het ruimte geven aan de kenniseconomie (de 'nieuwe economie'). Dit uitgangspunt van ruimtelijke kwaliteit raakt daarmee de kern van het 'Meer stad worden'.

Stationsgebied Noord

- B1. Conform eerdere raadsbesluiten is er in Stationsgebied Noord ruimte voor een nieuw busstation, herkenbare profilering en uitbreiding van de Museumstoomtram, parkeren en fietsparkeren en woningen voor diverse doelgroepen.

- B2. Vanuit voortschrijdend inzicht bij de uitwerking van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' wordt een grote supermarkt met een groot verzorgingsgebied en een bijbehorende parkeerbehoefte op deze plek niet meer als passend ervaren. In plaats daarvan wordt de mogelijkheid onderzocht voor een kleinere 'binnenstadsformule' zonder extra parkeerbehoefte, gericht op forensen en bewoners van de binnenstad en de Poort van Hoorn.
- B3. Ook vanuit voortschrijdend inzicht bij de uitwerking van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' wordt niet meer uitgegaan van één grote bovengrondse parkeergarage met 1.250 parkeerplaatsen en daarnaast nog parkeerplaatsen voor de functies in het gebied (woningen, kantoren, zorg). In plaats daarvan wordt uitgegaan van een integrale en schaalbare parkeeropgave die deels ondergronds en deels bovengronds wordt gerealiseerd – met dien verstande dat de totale parkeeropgave voor de binnenstad en de Poort van Hoorn qua omvang hetzelfde blijft (zie verder onder F.).
- B4. Binnen dit deelgebied wordt ruimte gereserveerd voor een Huis van de Stad (stadhuis met aanvullende functies) à 15.000 m², een en ander afhankelijk van besluitvorming in de gemeenteraad. In het geval er geen nieuw stadhuis in de Poort van Hoorn komt, kan deze ruimte worden benut voor een Huis van de Stad zonder stadhuis óf voor andere binnen het gebied passende functies.
- B5. Samen met Omring worden de mogelijkheden verkend om het parkeerterrein van Lindendael te betrekken bij de integrale gebiedsontwikkeling.
- B6. Mobiliteitsstromen worden zo goed mogelijk gescheiden. Toegang tot het busstation en de parkeervoorzieningen (voor auto's) wordt logisch en efficiënt vormgegeven, terwijl het stationsplein (waar de traverse op uitkomt) zo veel mogelijk het domein van voetgangers en fietsers wordt.

In lijn met eerdere besluiten is in Stationsgebied Noord plek voor een busstation, betere profilering en uitbreiding van de Museumstoomtram, parkeren (inclusief P&R en 'Kiss & Ride'), fietsparkeren en woningen. Waar echter de eerdere plannen (2017) uitgingen van verplaatsing van Albert Heijn binnen het plangebied (in de plint van de parkeergarage), wordt nu voorgesorteerd op verplaatsing van deze grote supermarkt naar een andere locatie in Hoorn. Daarover zijn gesprekken gaande en een dergelijke beweging lijkt kansrijk. Voor de Poort van Hoorn is dit interessant, omdat het direct leidt tot een forse verkleining van de parkeeropgave (200 parkeerplaatsen). Bovendien gaat het hier om een stedelijke voorziening, die niet noodzakelijkerwijs moet zijn gehuisvest nabij het station. Bij het station is dan eventueel nog ruimte voor een kleinere 'binnenstadsformule', zonder extra parkeerbehoefte en gericht op forensen en binnenstadsbewoners, mits deze behoefte voldoende kan worden onderbouwd. Dat laatste is een eis vanuit het lokale en regionale detailhandelsbeleid.

In de besluiten van 2017 werd uitgegaan van één grote bovengrondse parkeergarage aan de noordzijde van het station, met minimaal 1.250 parkeerplaatsen. Daarnaast zouden nog extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden voor nieuwe functies in het gebied, zoals woningen en kantoren, binnen de bouwvlakken voor die functies. Eerder is al duidelijk geworden dat dit tot grote bezwaren heeft geleid bij NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Bovendien is zo'n grote bovengrondse parkeergarage niet goed verenigbaar met de ambitiesprong zoals bedoeld in het raadsbesluit 'Meer stad worden' en met het eerder genoemde uitgangspunt van ruimtelijke kwaliteit. Een (te) grote parkeergarage zou te dominant in het gebied zijn en de bedoelde ambitiesprong is meer gebaat bij andere stedelijke functies zoals wonen, kantoren, zorg en andere voorzieningen. Daarom is samen met adviseurs, partners en andere belanghebbenden gezocht naar andere manieren om de parkeeropgave (die qua omvang hetzelfde blijft) een plek te geven. In het onderdeel 'Parkeren' wordt daar nader op ingegaan, maar het leidt in ieder geval tot het uitgangspunt dat het parkeren in Stationsgebied Noord deels ondergronds plaatsvindt. Dat laatste is voortschrijdend inzicht ten opzichte van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord'.

In Stationsgebied Noord wordt in dit voorstel ruimte gereserveerd voor een 'Huis van de Stad', een en ander afhankelijk van besluitvorming in de gemeenteraad aangaande dit onderwerp. Dat kan een stadhuis met aanvullende functies zijn, zoals de centrale vestiging van de bibliotheek. Voor die optie is rekening gehouden met een vloeroppervlak van in totaal 15.000 m². Een 'Huis van de Stad' is ook mogelijk zonder stadhuis. In dat geval gaat het om bijvoorbeeld een bibliotheek en andere daarbij passende functies (nader te bepalen), maar in dat geval zijn er waarschijnlijk minder vierkante meters nodig. Een laatste mogelijkheid is dat er helemaal geen 'Huis van de Stad' komt in dit gebied. In de plannen zit daarom

de nodige flexibiliteit: de vierkante meters die niet nodig zijn voor een 'Huis van de Stad', kunnen worden ingevuld door andere functies zoals woningen of kantoren. Daarbij kunnen niet de ambities en essenties uit het oog worden verloren: het gebied is gebaat bij een zekere levendigheid en vanuit dat oogpunt zijn publieke functies in dit gebied zeer gewenst.

Met zorgorganisatie Omring zal nog gesproken worden over het parkeerterrein van Lindendael. De mogelijkheden voor een integrale gebiedsontwikkeling worden vergroot, als dit parkeerterrein kan worden meegenomen. De 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' uit 2017 gaat hier al op in.

Tot slot is scheiding van mobiliteitsstromen een belangrijk uitgangspunt. Veel verkeersstromen komen hier samen en die moeten goed worden geordend. Het lijkt logisch om de toegang tot het busstation en de parkeervoorzieningen zo veel mogelijk te organiseren in het verlengde van de Maelsonstraat. De omgeving van de traverse (het 'Podium') kan dan zo veel mogelijk het domein worden van fietsers en voetgangers.

Stationsgebied Zuid

- C1. De historische structuur van de singel wordt zo goed mogelijk hersteld (maar niet per se in de vorm van water) en de kwaliteiten van de historische binnenstad worden weer zichtbaar en beleefbaar gemaakt. Speciale aandacht krijgt de kwaliteit van de looproutes tussen het station en de binnenstad, met name in de richting van de Veemarkt en het Kleine Noord.
- C2. De in het gebied aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten worden benut om de kwaliteit van het gebied te versterken. Het gaat daarbij om het stationsgebouw, de bussenloods, de Noorderveemarkt en het Noorderplantsoen en monumentale panden als restaurant Azië (voormalige herberg De Roskam).
- C3. De bussenloods blijft als gebouw (gemeentelijk monument) gehandhaafd maar krijgt een nieuwe en nader te bepalen functie, die passend is bij de aard van het gebouw. Het toevoegen van nieuwe bebouwing aan, op of in het bestaande gebouw behoort daarbij nadrukkelijk tot de mogelijkheden.
- C4. Aan de noordzijde van de singel wordt bebouwing waar mogelijk vervangen en/of toegevoegd, om de singel ruimtelijk gezien te begeleiden en te begrenzen. Qua functies kan hier worden gedacht aan woningen, kantoren, een hotel, andere horeca en wellicht enige detailhandel (zie voor het element detailhandel punt H2.).

In Stationsgebied Zuid wordt de historische structuur van de singel hersteld en beleefbaar gemaakt. Dat uitgangspunt is al terug te vinden in de Structuurvisie Poort van Hoorn (2013), maar ook al in het Kwaliteitsplan Binnenstad van zo'n twintig jaar geleden. Het hoeft echter niet te betekenen dat de singel terugkomt in de vorm van water. Een singel met water is duur in aanleg en heeft beperkte gebruiksmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de structuur met bestrating en groen is goedkoper en geeft meer mogelijkheden voor dubbelgebruik (loop- en fietsroutes, evenementen, etc.). In deze zone is het ook van belang een goede aansluiting te maken met de historische binnenstad. Vanaf het 'Podium' moet je de binnenstad al zien en voelen. Logische en duidelijke looproutes moeten de bezoeker vanaf het station op een aangename wijze de binnenstad in leiden. Op die manier wordt de subjectief ervaren afstand kleiner en dat is goed voor het functioneren van de binnenstad.

Een goede aansluiting met de binnenstad kan ook worden bereikt door de potenties van de in het gebied aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten goed te benutten. Die monumenten dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Het gaat dan niet alleen om het oude stationsgebouw, maar ook om de bussenloods, de Noorderveemarkt en het Noorderplantsoen en monumentale panden als restaurant Azië (voormalige herberg De Roskam). Deze monumenten zullen goed tot hun recht moeten komen in de uiteindelijke ontwerpen. De bussenloods blijft als gemeentelijk monument gehandhaafd en kan een passende functie krijgen. Om de gebruiksmogelijkheden te vergroten is het toevoegen van nieuwe bebouwing aan, op of in deze loods mogelijk, mits overtuigend vormgegeven en passend bij het monumentale karakter. Qua functionele invulling kan dan bijvoorbeeld worden gedacht aan een hotel met grand café. Ook elders langs de singel kan bebouwing worden toegevoegd of vervangen, om de singel ruimte-

Zaaknummer:

lijk gezien te begeleiden en te begrenzen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de omgeving van het ING-kan-
toor, de huidige fietsenstalling westelijk van het station en de gronden ten oosten van de bussenloods.

Traverse c.q. 'Podium'

- D1. Stationsgebied Noord en Stationsgebied Zuid worden met elkaar verbonden door een nieuwe en kwalitatief hoog-
waardige traverse.
- D2. Deze nieuwe traverse functioneert als een 'Podium' en heeft zoveel ruimtelijke en functionele kwaliteit én verblijfs-
kwaliteit dat deze positief bijdraagt aan de totale beleving van het nieuwe stationsgebied en de verbinding – over het
spoor heen – met de binnenstad.
- D3. Het 'Podium' biedt een fraai uitzicht op onder meer de Museumstoomtram en de binnenstad, geeft een goede aanslui-
ting op het busstation en het parkeren voor auto's en fietsen en wordt ervaren als een veilige en prettige looproute.

In de plannen van 2017 werd al uitgegaan van een nieuwe traverse over het spoor: breder, uitnodigen-
der en comfortabeler dan de huidige loopbrug. Ook ten aanzien van de traverse is sprake van een ambi-
tiesprong, die mede is ingegeven door partners als NS en provincie. De traverse is niet alleen een ver-
binding over het spoor heen, maar is integraal onderdeel van het kwalitatief hoogwaardig stedelijk gebied
rond het station. De traverse moet van zichzelf zo veel ruimtelijke en functionele kwaliteit hebben dat
deze positief bijdraagt aan de totale beleving van het stationsgebied en de verbinding met de binnen-
stad. Mooie voorbeelden zijn de Moreelsebrug bij het centraal station in Utrecht en de Paleisbrug in Den
Bosch, die beide aanvoelen als een prettige openbare ruimte met een mooi uitzicht op de sporen en de
verdere omgeving. Het 'Podium' in Hoorn zal een fraai uitzicht bieden op de activiteiten van de Museum-
stoomtram en zal een logische verbinding hebben met het busstation en de parkeervoorzieningen voor
auto en fiets.

Pelmolenpad/Prismalocatie

- E1. Het Pelmolenpad en de Prismalocatie worden getransformeerd tot een woongebied met intensieve laagbouw en ap-
partementen, met indicatief tussen de 400 en 1.000 woningen en enkele bijbehorende voorzieningen.
- E2. De bestaande woningen in het gebied blijven waar mogelijk staan en worden ingepast in de planontwikkeling.
- E3. Uitgangspunt is een woonmilieu dat goed aansluit bij de kwaliteiten van de binnenstad, met een kwalitatief hoogwaar-
dige openbare ruimte. Daarnaast is sprake van een goede aansluiting met het oostelijk deel van de Grote Waal, zowel
ruimtelijk (bebouwings- en groenstructuur) als qua verbindingen (fiets-, wandel- en vaarroutes).
- E4. Binnen dit deelgebied wordt een ruimtereservering gedaan op de locatie van het eerder ingetekende Carbasius-tracé.
Daarmee blijft het mogelijk in de toekomst te kiezen voor het verplaatsen van de huidige spoorwegovergang ter
hoogte van het Keern naar deze locatie – hetzij gelijkvloers, hetzij verdiept – zodat hier in de toekomst een nieuwe
ontsluiting van deze nieuwe wijk en de binnenstad kan ontstaan (zie verder onder G.).
- E5. De ontwikkelstrategie en het stedenbouwkundig ontwerp worden opgesteld en nader uitgewerkt in goed overleg met
de belanghebbenden in het gebied, waaronder in ieder geval bewoners, Intermaris en overige grondeigenaren.

Het Pelmolenpad en de Prismalocatie kunnen een significante bijdrage leveren aan het woningbouwpro-
gramma van de Poort van Hoorn. Afhankelijk van de exacte invulling is er ruimte voor 400 tot 1.000 wo-
ningen. Door de nabijheid van het station, de historische binnenstad én het stadsstrand is de locatie zeer
geschikt voor (onderscheidende) woningbouw. Vanwege de nabijheid van de binnenstad wordt gedacht
aan een woonmilieu met intensieve laagbouw en niet te hoge appartementen, dat goed aansluit bij de
kleinschalige structuur van de historische binnenstad. Ook zal er sprake zijn van een logische aansluiting
met het oostelijk deel van de Grote Waal.

Om er een levendige stadswijk van te maken, zijn enige voorzieningen gewenst. In de planvorming zal
dit verder worden uitgewerkt, maar op voorhand valt te denken aan horeca, dienstverlening en misschien

enige detailhandel – mits niet concurrerend met de binnenstad. Stedenbouwkundige verkenningen hebben uitgewezen dat de meeste woningen in het gebied (Keern en Pelmolenpad) kunnen blijven staan en kunnen worden ingepast in de planontwikkeling. Waar dat echt niet kan, komen andere strategieën in beeld, zoals verwerving en sloop. Van belang is verder een goede openbare ruimte met voldoende groen en – waar mogelijk – aansluiting op de in het gebied aanwezige vaarroutes (via de Grote Waal naar het buitengebied).

Een ander uitgangspunt is dat in het gebied een ruimtereservering wordt gedaan voor een nieuwe ontsluiting van de binnenstad, op de locatie van het eerder ingetekende Carbasius-tracé. Zo'n eventuele nieuwe ontsluiting kan verdiept worden aangelegd (zoals bedoeld in de Structuurvisie Poort van Hoorn uit 2013), maar eventueel ook gelijkvloers. Die laatste optie is toegevoegd als extra variant die momenteel verkeerskundig wordt onderzocht. Onder het kopje 'Verkeersstructuur' wordt hier nader op ingegaan. Het laatste uitgangspunt gaat over de ontwikkelstrategie en het stedenbouwkundig ontwerp. Voorgesteld wordt om dit op te pakken in goed overleg met de belanghebbenden in het gebied.

Parkeren

- F1. Het nog door de raad vast te stellen Integraal Parkeerkader is richtinggevend voor het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's in en rond de binnenstad (inclusief Poort van Hoorn).
- F2. Mogelijkheden om de ruimtelijke impact van het parkeren in Stationsgebied Noord te beperken worden zo veel mogelijk benut, met als doel het verhogen van de ruimtelijke en verblijfskwaliteit.
- F3. Bij punt F2. kan worden gedacht aan gedeeltelijk ondergronds parkeren, het uitplaatsen van Albert Heijn naar een locatie buiten de Poort van Hoorn, afspraken over dubbelgebruik met Dijklander Ziekenhuis en Horizon College en het faciliteren van bepaalde doelgroepen (die niet gebonden zijn aan parkeren in de directe omgeving van het station) op andere plekken rond de binnenstad.
- F4. Bij de uiteindelijke parkeeroplossing is ook de schaalbaarheid van belang: in het ideale geval kan het aantal parkeerplaatsen meebewegen met de behoefte, die in de loop van de tijd kan toenemen en afnemen.
- F5. Tijdens de ontwikkeling van de Poort van Hoorn moeten er te allen tijde voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het plangebied c.q. in en rond de binnenstad. Dat betekent dat er nieuwe of alternatieve (eventueel tijdelijke) oplossingen in de omgeving zijn gerealiseerd, voordat bestaande parkeerplaatsen buiten gebruik worden gesteld.
- F6. Juist omdat veel onderzoeken uitwijzen dat de combinatie van (elektrische) fiets en OV de toekomst heeft, moeten er voldoende fietsparkeerplekken zijn rond het station. De prognoses van ProRail zijn daarbij bepalend. Met de huidige kennis betekent dit dat er minimaal 3.000 fietsparkeerplekken in de Poort van Hoorn moeten worden gerealiseerd.

De uitkomsten van het Integraal Parkeerkader, dat nog door de raad moet worden vastgesteld, zijn bepalend voor de parkeeropgave die in de Poort van Hoorn een plek moet krijgen. Het grootste deel van die parkeeropgave zal moeten landen in Stationsgebied Noord, een kleiner deel eventueel (tijdelijk) op het Pelmolenpad. In het Integraal Parkeerkader wordt de totale parkeervraag in beeld gebracht, maar ook de verschillende doelgroepen. Parkeren is nooit een doel op zich, maar altijd een afgeleide van een ander doel of motief. Iedere doelgroep heeft zijn eigen motief: je wilt in of rond de Poort van Hoorn parkeren omdat je er woont, omdat je de trein wilt pakken naar Amsterdam, omdat je naar het ziekenhuis wilt, omdat je als toerist de stad wilt bekijken, omdat je in de binnenstad werkt, omdat je een snelle boodschap wilt doen, omdat je uitgebreid recreatief wilt winkelen of omdat je een café of restaurant wilt bezoeken. Elk motief stelt andere eisen aan de parkeerplek qua locatie, tarief, etc. Bijvoorbeeld: als je uitgebreid recreatief wilt winkelen, ben je bereid iets verder te lopen dan wanneer je een snelle boodschap moet doen (zeker als je dan minder hoeft te betalen). En als je de trein wilt pakken naar Amsterdam is een parkeerplek vlakbij het station belangrijker dan wanneer je ergens in de binnenstad werkt.

Kortom, het parkeren voor alle doelgroepen moet goed worden gefaciliteerd, maar niet alles hoeft opgelost te worden aan de noordzijde van het station. Het is niet logisch om dure parkeerplaatsen bij het station te realiseren voor werknemers en bezoek van het ziekenhuis, terwijl de parkeergarage van het ziekenhuis niet optimaal wordt benut. Het is evenmin logisch om dure parkeerplaatsen bij het station te rea-

liseren voor werknemers met een werknemersvergunning, terwijl die helemaal niet in de buurt van het station hoeven te parkeren. Die kunnen dan beter worden bediend op bijvoorbeeld de RAC-locatie of de Nieuwe Wal. De parkeeropgave die moet landen in de Poort van Hoorn kan dus worden geoptimaliseerd door verplaatsing van de Albert Heijn (zie hierboven), door een uitgekiende doelgroepenbenadering, door de mogelijkheden van dubbelgebruik te optimaliseren en door slim gebruik te maken van bestaande parkeergelegenheden. Daarmee kan de ruimtelijke impact van het parkeren in Stationsgebied Noord worden beperkt.

Hoe groot de parkeeropgave in Stationsgebied Noord is, hoe de verdeling bovengronds/ondergronds moet zijn en of op het Pelmolennpad nog een aanvullende voorziening nodig of wenselijk is, is op dit moment nog niet exact te zeggen. Dat is afhankelijk van keuzes die nog moeten worden gemaakt in het Integraal Parkeerkader, maar ook van de verdere invulling van de Poort van Hoorn zelf. Het hangt bijvoorbeeld af van het aantal woningen dat wordt gerealiseerd in Stationsgebied Noord en Pelmolennpad, van de vraag of er wel of niet een Huis van de Stad komt (met of zonder stadhuis), of er nog andere functies in Stationsgebied Noord komen (kantoren bijvoorbeeld), etc. Bij de verdeling tussen ondergronds en bovengronds spelen bovendien financiële aspecten een rol: vanwege de ruimtelijke impact heeft ondergronds de voorkeur, maar een ondergrondse parkeergarage is wel veel duurder. Die afweging zal in het verdere proces nog moeten worden gemaakt. Het gaat nu vooral om de onderliggende principes: (1) het Integraal Parkeerkader is richtinggevend ten aanzien van aantallen en doelgroepen en (2) de mogelijkheden om de ruimtelijke impact van het parkeren in Stationsgebied Noord te beperken worden zo veel mogelijk benut.

Een uitgangspunt is ook dat de parkeeroplossing bij voorkeur schaalbaar is: onder invloed van allerlei ontwikkelingen kan de behoefte aan parkeren in de loop van de tijd toe- of afnemen. Daarbij kan worden gedacht aan toenemend autobezit, stijging van het aantal toeristen en bezoekers, de ontwikkeling van de zelfrijdende auto en de opkomst van deelauto's of vergelijkbare concepten die het autobezit beperken ('mobility as a service'). Het aantal parkeerplaatsen zou daarom op de een of andere manier moeten kunnen meebewegen met de vraag. Ook is het van belang dat er in en rond de binnenstad te allen tijde voldoende parkeergelegenheid is voor alle doelgroepen, ook tijdens bouwwerkzaamheden aan de Poort van Hoorn. Dat betekent dat er nieuwe of alternatieve (eventueel tijdelijke) oplossingen in de omgeving zijn gerealiseerd, voordat bestaande parkeerplaatsen buiten gebruik worden gesteld.

Het laatste uitgangspunt onder dit kopje gaat over fietsparkeren. Deskundigen zijn het er over eens dat de combinatie van (elektrische) fiets en openbaar vervoer de toekomst heeft. Ook de prognoses van Pro-Rail wijzen in die richting: de prognoses voor het benodigd aantal fietsparkeerplekken bij stations vertonen overal een stijgende trend. Met de huidige kennis betekent dit dat er minimaal 3.000 fietsparkeerplekken in de Poort van Hoorn moeten worden gerealiseerd, verdeeld over Stationsgebied Noord en Zuid. De fietsparkeerplekken in Stationsgebied Noord zullen een directe relatie moeten hebben met het 'Podium', zodat de overstap naar de trein makkelijk te maken is. Goede voorbeelden van een directe relatie tussen fietsparkeren en de trein zijn bijvoorbeeld te zien in Delft (ondergronds) en Utrecht (onder de trap van een soort van 'Podium').

Verkeersstructuur

- G1. Centraal uitgangspunt is een goede bereikbaarheid van het stationsgebied, de binnenstad en de stad als geheel, voor alle doelgroepen en modaliteiten.
- G2. Toevoeging van nieuwe functies en de wens tot samenhangende gebiedskwaliteit aan de zuidzijde van het spoor hebben consequenties voor de benodigde capaciteit en ruimtelijke inpassing van het Keern. De mogelijkheden en beperkingen op het bestaande tracé worden in kaart gebracht.
- G3. Voor de korte termijn worden maatregelen onderzocht – en zo mogelijk uitgevoerd – die bijdragen aan een betere oversteekbaarheid van het Keern en een heldere en overzichtelijke verkeersstructuur tussen Pelmolennpad, Stationsgebied Zuid en de binnenstad.

Het centrale uitgangspunt is een goede bereikbaarheid van het stationsgebied, de binnenstad en de stad als geheel. Dat geldt in principe voor alle doelgroepen en modaliteiten (vervoerswijzen). Toevoeging van nieuwe functies en de wens tot samenhangende gebiedskwaliteit aan de zuidzijde van het spoor ebben consequenties voor de benodigde capaciteit en ruimtelijke inpassing van het Keern. De mogelijkheden en beperkingen op het bestaande tracé worden in kaart gebracht.

Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke vorm de ontsluiting van de binnenstad het beste kan krijgen. Ook het Carbasius-tracé is nog steeds een alternatief (en daarvoor wordt ook een ruimtelijke reservering gedaan, zoals hierboven al aangegeven), maar ook andere mogelijkheden worden onderzocht. Eén van de opties die momenteel worden bekeken is een gelijkvloerse oplossing ter hoogte van het Carbasius-tracé. In dat geval is er nog steeds wachttijd bij het spoor, maar een gelijkvloerse oplossing is goedkoper en biedt verkeerskundig ook bepaalde voordelen. Hoe dan ook geldt dat iedere oplossing slechts een middel is en geen doel op zich. Met dat in het achterhoofd sluit het college geen enkele oplossing op voorhand uit. Het college stelt voor om te zijner tijd alle voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen om op basis daarvan de juiste beslissing te nemen.

Het laatste uitgangspunt gaat over verbetermaatregelen op het Keern op korte en middellange termijn. Het college stelt voor om te onderzoeken welke maatregelen op de korte termijn de oversteekbaarheid van het Keern kunnen verbeteren, zodat ook nu al een betere samenhang kan worden gerealiseerd tussen Stationsgebied Zuid, het Pelmolennpad en de binnenstad. Of deze maatregelen ook kunnen worden uitgevoerd, hangt uiteraard mede af van het financiële plaatje.

Overig

- H1. Op het gebied van duurzaamheid wordt gestreefd naar een energiepositieve balans, waarbij in de Poort van Hoorn meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken (met uitzondering van de mobiliteit).**
- H2. In Stationsgebied Noord, Stationsgebied Zuid en Pelmolennpad/Prismalocatie wordt uitgegaan van een beperkte omvang aan detailhandel, passend bij het functioneel profiel van deze gebieden. Voorwaarde is daarnaast dat er geen onevenredige concurrentie mag zijn met de bestaande detailhandel in de binnenstad en dat de marktruimte kan worden aangetoond.**
- H3. Als gevolg van de Poort van Hoorn kunnen Pelmolennpad, Prismalocatie en Vale Hen op termijn niet meer worden gebruikt als evenementen- of kermisterrein. Mogelijke alternatieve locaties zijn bijvoorbeeld Stationsgebied Zuid en het Stadsstrand. Deze opties worden nader verkend en uitgewerkt. Ook wordt gezocht naar een alternatieve oplossing voor de gemeentelijke rayonpost, die nu nog is gehuisvest op het Pelmolennpad.**

Onder dit kopje zijn nog enkele losstaande uitgangspunten geformuleerd, om te beginnen over duurzaamheid. De ambitie een klimaatneutrale stad te willen zijn, betekent iets voor een nieuwe ontwikkeling als de Poort van Hoorn. Bij een nieuwe ontwikkeling liggen immers meer kansen dan in een bestaande situatie. Dat betekent dat wordt gestreefd naar een situatie dat in het gebied meer energie wordt opgewekt dan dat er verbruikt wordt (met uitzondering van het aspect mobiliteit). Met andere woorden: de ambitie is een energiepositieve balans. Of deze ambitie kan worden waargemaakt, zal de toekomst moeten uitwijzen.

Een tweede uitgangspunt gaat over de detailhandel in de Poort van Hoorn. Fysieke winkels hebben het zwaar, ook in de binnenstad van Hoorn. Concurrerende detailhandel in de Poort van Hoorn is daarom niet aan de orde. Vanuit het lokale en regionale detailhandelsbeleid moet bij nieuwe ontwikkelingen sowieso de marktruimte worden aangetoond. In Stationsgebied Noord, Stationsgebied Zuid en Pelmolennpad/Prismalocatie is dus beperkt ruimte voor detailhandel. Uitgaande van verplaatsing van de huidige Albert Heijn kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maximaal 1.000 à 1.500 m² in de drie deelgebieden samen. Dat is voldoende voor bijvoorbeeld een kleine supermarkt voor binnenstadsbewoners en forensen,

een paar stationsgerelateerde winkels en een paar kleine winkels om van het Pelmolenpad en de Prisma-locatie een levendige stadswijk te maken.

Als gevolg van de Poort van Hoorn kunnen Pelmolenpad, Prisma-locatie en Vale Hen op termijn niet meer worden gebruikt als evenementen- of kermisterrein. Mogelijke alternatieve locaties zijn bijvoorbeeld Stationsgebied Zuid en het Stadsstrand. Deze opties worden nader onderzocht en uitgewerkt. Ook wordt gezocht naar een alternatieve oplossing voor de gemeentelijke rayonpost, die nu nog is gehuisvest op het Pelmolenpad. Uiteraard moeten er concrete oplossingen beschikbaar zijn, voordat de huidige gebruiksmogelijkheden komen te vervallen.

6. Maatschappelijk draagvlak

De afgelopen twee jaar (vanaf het voorjaar van 2017) is intensief samengewerkt met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Aanvankelijk was bij deze partijen onvoldoende draagvlak voor de ideeën, zoals die in 2017 zijn gepresenteerd op basis van de door de raad vastgestelde uitgangspunten en de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord'. Met ondersteuning van de deskundigen van Site Urban Development zijn deze ideeën verder aangescherpt en uitgewerkt tot de ambities, essenties en uitgangspunten zoals die nu voorliggen en die nadrukkelijk wél kunnen rekenen op draagvlak bij de betreffende partners.

In juni en juli van dit jaar zijn de huidige ideeën besproken met bewoners, ondernemers en instellingen die belang hebben bij de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Dat is gebeurd in de vorm van een serie informatieavonden voor verschillende doelgroepen: bewoners omgeving Pelmolenpad, ondernemers binnenstad (OSH) en een brede klankbordgroep met bewoners, bedrijven en instellingen. Daarbij is ook de relatie gelegd met het raadsbesluit 'Meer stad worden'. In grote lijnen is er steun voor de gepresenteerde ideeën. Uiteraard waren er de nodige vragen, bijvoorbeeld over het parkeren in en rond de binnenstad en over de status van het Carbasius-tracé, maar die vragen hadden vooral betrekking op de verdere uitwerking van het besluit dat nu voorligt. De klankbordgroep met bewoners, bedrijven en instellingen zal ook bij de verdere uitwerking van de plannen continu worden betrokken. De afgelopen maanden is deze klankbordgroep verder verbreed, onder andere met enkele omwonenden van het Pelmolenpad.

7. Financiële consequenties

De financiële kaders bij de besluitvorming in 2017 zijn en blijven de basis voor de in dit voorstel geformuleerde uitgangspunten. Concreet betreft dat de in de begroting gereserveerde investeringsruimte en bijbehorende jaarlasten. Het vaststellen van de uitgangspunten in dit raadsvoorstel legt geen extra beslag op financiële middelen van de gemeente.

De nadere uitwerking op de inhoud van de eerdere raadsbesluiten heeft hier en daar tot aanpassingen geleid. Dat zal ook gelden voor de exacte wijze waarop de beschikbare financiële middelen volgens deze uitgangspunten zouden worden besteed. Dat wil zeggen: het totale investeringsbedrag wordt niet hoger, maar zal waarschijnlijk anders worden ingezet. Als de raad met de uitgangspunten instemt, zullen deze worden vertaald in een voorstel met de correcte en bijpassende financiële besluiten. Samen met de ontwikkelstrategie en de bijbehorende financiële en contractuele aspecten daarvan wordt dit aan de raad voorgelegd in een apart voorstel in het vierde kwartaal van 2019 (zie beslispunt 4).

8. Communicatie

Het raadsbesluit zal worden bekendgemaakt door middel van een persbericht na de raadsvergadering. Voorafgaand aan de raadsvergadering zal een persgesprek worden georganiseerd.

9. Realisatie

In de tweede helft van 2019 worden de contractuele en financiële aspecten van de Poort van Hoorn uitgewerkt, samen met de partners NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Dit wordt zo spoedig mogelijk, in ieder geval nog in 2019, ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Er is dus sprake van twee achtereenvolgende raadsbesluiten: met dit voorstel eerst over de inhoudelijke uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling en later dit jaar over de contractuele en financiële aspecten. Voor deze ge-

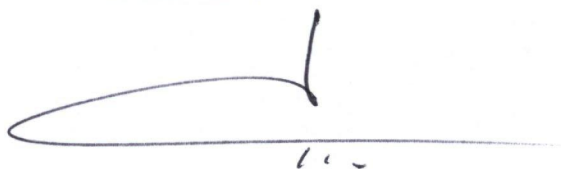
trapte besluitvorming is gekozen, omdat de inhoudelijke uitgangspunten gevolgen kunnen hebben voor de contractuele en financiële uitwerking. Dat maakt besluitvorming in één integraal besluit bijzonder ingewikkeld, zo niet onmogelijk.

Beide raadsbesluiten samen vormen de basis voor een Samenwerkingsovereenkomst met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Het streven is erop gericht om deze Samenwerkingsovereenkomst nog dit jaar (2019) te ondertekenen.

Hoorn, 27 augustus 2019

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,



de burgemeester



Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn

A. Gebiedsontwikkeling Algemeen

- A1. De Poort van Hoorn betekent een duidelijke ambitiesprong voor het stationsgebied in samenhang met de binnenstad, de 'gouden rand' rond de binnenstad en de overige wijken, zoals bedoeld in het raadsbesluit 'Meer stad worden' d.d. 6 juni 2019 en passend bij de positie van Hoorn als regionaal centrum in Noord-Holland Noord.
- A2. In de Poort van Hoorn is ruimte voor minimaal 1.000 woningen, verdeeld over het totale plangebied.
- A3. Ten zuiden van het spoor wordt uitgegaan van een woonmilieu dat qua maat en schaal past bij de historische structuur van de binnenstad. Ten noorden van het spoor is ruimte voor grotere bouwvolumes, die aansluiten bij onder andere het Dijklander Ziekenhuis, het Horizon College en De Toren. Samen vertellen deze twee (deel-)gebieden één samenhangend verhaal vanuit een herkenbare Hoornse identiteit.
- A4. De hoofdentree van het station wordt verplaatst naar de noordzijde en krijgt een moderne, stedelijke en uitnodigende uitstraling. De entree aan de zuidzijde blijft bestaan en krijgt een uitstraling die past in de omgeving. Het oude en monumentale stationsgebouw krijgt een nieuwe en passende functie.
- A5. In overleg met NS, ProRail en de Museumstoomtram wordt de spoorzone versmald door enkele sporen te verwijderen en spoorgebonden bouwwerken te verplaatsen. Dat vergroot de mogelijkheden voor een succesvolle gebiedsontwikkeling.
- A6. Ruimtelijke kwaliteit van bebouwing én openbare ruimte staat voorop en is bij de verdere uitwerking van de plannen een centraal uitgangspunt. Voor het plangebied Poort van Hoorn wordt een 'beeldregieplan' opgesteld, op basis waarvan een samenhangende ontwikkeling van het gebied mogelijk is.

B. Stationsgebied Noord

- B1. Conform eerdere raadsbesluiten is er in Stationsgebied Noord ruimte voor een nieuw busstation, herkenbare profilering en uitbreiding van de Museumstoomtram, parkeren en fietsparkeren en woningen voor diverse doelgroepen.
- B2. Vanuit voortschrijdend inzicht bij de uitwerking van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' wordt een grote supermarkt met een groot verzorgingsgebied en een bijbehorende parkeerbehoefte op deze plek niet meer als passend ervaren. In plaats daarvan wordt de mogelijkheid onderzocht voor een kleinere 'binnenstadsformule' zonder extra parkeerbehoefte, gericht op forensen en bewoners van de binnenstad en de Poort van Hoorn.
- B3. Vanuit voortschrijdend inzicht bij de uitwerking van de 'Ontwikkelvisie stationsgebied-noord' wordt niet meer uitgegaan van één grote bovengrondse parkeergarage met 1.250 parkeerplaatsen en daarnaast nog parkeerplaatsen voor de functies in het gebied (woningen, kantoren, zorg). In plaats daarvan wordt uitgegaan van een integrale en schaalbare parkeeropgave die deels ondergronds en deels bovengronds wordt gerealiseerd – met dien verstande dat de totale parkeeropgave voor de binnenstad en de Poort van Hoorn qua omvang hetzelfde blijft (zie verder onder F.).
- B4. Binnen dit deelgebied wordt ruimte gereserveerd voor een Huis van de Stad (stadhuis met aanvullende functies) à 15.000 m², een en ander afhankelijk van besluitvorming in de gemeenteraad. In het geval er geen nieuw stadhuis in de Poort van Hoorn komt, kan deze ruimte worden benut voor een Huis van de Stad zonder stadhuis óf voor andere binnen het gebied passende functies.
- B5. Samen met Omring worden de mogelijkheden verkend om het parkeerterrein van Lindendael te betrekken bij de integrale gebiedsontwikkeling.
- B6. Mobiliteitsstromen worden zo goed mogelijk gescheiden. Toegang tot het busstation en de parkeervoorzieningen (voor auto's) wordt logisch en efficiënt vormgegeven, terwijl het stationsplein (waar de traverse op uitkomt) zo veel mogelijk het domein van voetgangers en fietsers wordt.

C. Stationsgebied Zuid

- C1. De historische structuur van de singel wordt zo goed mogelijk hersteld (maar niet per se in de vorm van water) en de kwaliteiten van de historische binnenstad worden weer zichtbaar en beleefbaar gemaakt. Speciale aandacht krijgt de kwaliteit van de looproutes tussen het station en de binnenstad, met name in de richting van de Veemarkt en het Kleine Noord.
- C2. De in het gebied aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten worden benut om de kwaliteit van het gebied te versterken. Het gaat daarbij om het stationsgebouw, de bus-senloods, de Noorderveemarkt en het Noorderplantsoen en monumentale panden als restaurant Azië (voormalige herberg De Roskam).
- C3. De bussenloods blijft als gebouw (gemeentelijk monument) gehandhaafd maar krijgt een nieuwe en nader te bepalen functie, die passend is bij de aard van het gebouw. Het toevoegen van nieuwe bebouwing aan, op of in het bestaande gebouw behoort daarbij nadrukkelijk tot de mogelijkheden.
- C4. Aan de noordzijde van de singel wordt bebouwing waar mogelijk vervangen en/of toegevoegd, om de singel ruimtelijk gezien te begeleiden en te begrenzen. Qua functies kan hier worden gedacht aan woningen, kantoren, een hotel, andere horeca en wellicht enige detailhandel (zie voor het element detailhandel punt H2.).

D. Traverse c.q. 'Podium'

- D1. Stationsgebied Noord en Stationsgebied Zuid worden met elkaar verbonden door een nieuwe en kwalitatief hoogwaardige traverse.
- D2. Deze nieuwe traverse functioneert als een 'Podium' en heeft zoveel ruimtelijke en functionele kwaliteit én verblijfskwaliteit dat deze positief bijdraagt aan de totale beleving van het nieuwe stationsgebied en de verbinding – over het spoor heen – met de binnenstad.
- D3. Het 'Podium' biedt een fraai uitzicht op onder meer de Museumstoomtram en de binnenstad, geeft een goede aansluiting op het busstation en het parkeren voor auto's en fietsen en wordt ervaren als een veilige en prettige looproute.

E. Pelmolenpad/Prismalocatie

- E1. Het Pelmolenpad en de Prismalocatie worden getransformeerd tot een woongebied met intensieve laagbouw en appartementen, met indicatief tussen de 400 en 1.000 woningen en enkele bijbehorende voorzieningen.
- E2. De bestaande woningen in het gebied blijven waar mogelijk staan en worden ingepast in de planontwikkeling.
- E3. Uitgangspunt is een woonmilieu dat goed aansluit bij de kwaliteiten van de binnenstad, met een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Daarnaast is sprake van een goede aansluiting met het oostelijk deel van de Grote Waal, zowel ruimtelijk (bebouwings- en groenstructuur) als qua verbindingen (fiets-, wandel- en vaarroutes).
- E4. Binnen dit deelgebied wordt een ruimtereservering gedaan op de locatie van het eerder ingetekende Carbasius-tracé. Daarmee blijft het mogelijk in de toekomst te kiezen voor het verplaatsen van de huidige spoorwegovergang ter hoogte van het Keern naar deze locatie – hetzij gelijkvloers, hetzij verdiept – zodat hier in de toekomst een nieuwe ontsluiting van deze nieuwe wijk en de binnenstad kan ontstaan (zie verder onder G.).
- E5. De ontwikkelstrategie en het stedenbouwkundig ontwerp worden opgesteld en nader uitgewerkt in goed overleg met de belanghebbenden in het gebied, waaronder in ieder geval bewoners, Intermaris en overige grondeigenaren.

F. Parkeren

- F1. Het nog door de raad vast te stellen Integraal Parkeerkader is richtinggevend voor het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's in en rond de binnenstad (inclusief Poort van Hoorn).
- F2. Mogelijkheden om de ruimtelijke impact van het parkeren in Stationsgebied Noord te beperken worden zo veel mogelijk benut, met als doel het verhogen van de ruimtelijke en verblijfskwaliteit.
- F3. Bij punt F2. kan worden gedacht aan gedeeltelijk ondergronds parkeren, het uitplaatsen van Albert Heijn naar een locatie buiten de Poort van Hoorn, afspraken over dubbelgebruik met Dijklander Ziekenhuis en Horizon College en het faciliteren van bepaalde doelgroepen (die niet gebonden zijn aan parkeren in de directe omgeving van het station) op andere plekken rond de binnenstad.
- F4. Bij de uiteindelijke parkeeroplossing is ook de schaalbaarheid van belang: in het ideale geval kan het aantal parkeerplaatsen meebewegen met de behoefte, die in de loop van de tijd kan toenemen en afnemen.
- F5. Tijdens de ontwikkeling van de Poort van Hoorn moeten er te allen tijde voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het plangebied c.q. in en rond de binnenstad. Dat betekent dat er nieuwe of alternatieve (eventueel tijdelijke) oplossingen in de omgeving zijn gerealiseerd, voordat bestaande parkeerplaatsen buiten gebruik worden gesteld.
- F6. Juist omdat veel onderzoeken uitwijzen dat de combinatie van (elektrische) fiets en OV de toekomst heeft, moeten er voldoende fietsparkeerplekken zijn rond het station. De prognoses van ProRail zijn daarbij bepalend. Met de huidige kennis betekent dit dat er minimaal 3.000 fietsparkeerplekken in de Poort van Hoorn moeten worden gerealiseerd.

G. Verkeersstructuur

- G1. Centraal uitgangspunt is een goede bereikbaarheid van het stationsgebied, de binnenstad en de stad als geheel, voor alle doelgroepen en modaliteiten.
- G2. Toevoeging van nieuwe functies en de wens tot samenhangende gebiedskwaliteit aan de zuidzijde van het spoor hebben consequenties voor de benodigde capaciteit en ruimtelijke inpassing van het Keern. De mogelijkheden en beperkingen op het bestaande tracé worden in kaart gebracht.
- G3. Voor de korte termijn worden maatregelen onderzocht – en zo mogelijk uitgevoerd – die bijdragen aan een betere oversteekbaarheid van het Keern en een heldere en overzichtelijke verkeersstructuur tussen Pelmolenpad, Stationsgebied Zuid en de binnenstad.

H. Overig

- H1. Op het gebied van duurzaamheid wordt gestreefd naar een energiepositieve balans, waarbij in de Poort van Hoorn meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken (met uitzondering van de mobiliteit).
- H2. In Stationsgebied Noord, Stationsgebied Zuid en Pelmolenpad/Prismalocatie wordt uitgegaan van een beperkte omvang aan detailhandel, passend bij het functioneel profiel van deze gebieden. Voorwaarde is daarnaast dat er geen onevenredige concurrentie mag zijn met de bestaande detailhandel in de binnenstad en dat de marktruimte kan worden aangetoond.
- H3. Als gevolg van de Poort van Hoorn kunnen Pelmolenpad, Prismalocatie en Vale Hen op termijn niet meer worden gebruikt als evenementen- of kermisterrein. Mogelijke alternatieve locaties zijn bijvoorbeeld Stationsgebied Zuid en het Stadsstrand. Deze opties worden nader verkend en uitgewerkt. Ook wordt gezocht naar een alternatieve oplossing voor de gemeentelijke rayonpost, die nu nog is gehuisvest op het Pelmolenpad.