

Poort van Hoorn

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord



Vastgesteld door de gemeenteraad 11 juli 2017

Poort van Hoorn

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord

Vastgesteld door de gemeenteraad 11 juli 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Uitgangspunten	9
3	Visie	17
4	Fasering	27
5	Haalbaarheid	31



1 Inleiding

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord





1 INLEIDING

1.1 Aanleiding – Poort van Hoorn

In februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. In deze structuurvisie worden verschillende deelgebieden onderscheiden, zoals Pelmolenpad, Vale Hen, Maelsonstraat, Dampden, stationsgebied-zuid en stationsgebied-noord. In de jaren na vaststelling van de structuurvisie, rond de gemeenteraadsverkiezingen van 2014, is veelvuldig gesproken over de prioritering van de verschillende onderdelen van de Poort van Hoorn. Een ontwikkelvisie voor stationsgebied-noord is uiteindelijk één van de prioriteiten geworden voor de collegeperiode 2014-2018. Na vaststelling van deze ontwikkelvisie kan vanaf 2018 daadwerkelijk worden gestart met het ontwikkelen van dit deelgebied.

1.2 Begrenzing en analyse van het gebied

Het plangebied ligt ten noorden van het station van Hoorn en wordt begrensd door het spoorwegemplacement, het Keern, de Van Dedemstraat, verpleeghuis Lindendael en de bebouwing langs de Koepoortsweg. Deze grenzen zijn niet heel scherp te trekken: de visie kijkt hier en daar over de grenzen heen. Dan gaat het bijvoorbeeld over de traverse (de loopbrug over de sporen) richting de binnenstad, over het parkeerterrein van Lindendael, over de sporen van de Museumstoomtram of over het tracé van de Van Dedemstraat. Ontwikkelingen binnen stationsgebied-noord staan immers niet op zichzelf, maar hebben een relatie met ontwikkelingen daarbuiten.

1.3 Het karakter van de ontwikkelvisie

De ontwikkelvisie is geen bestemmingsplan en geen structuurvisie. Het is ook geen concreet bouwplan. De ontwikkelvisie is een nadere uitwerking van de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Poort van Hoorn, maar is wel globaal van karakter. Op basis van deze globale visie is nog nadere uitwerking mogelijk. De ontwikkelvisie is een basis voor de ontwikkeling van concrete bouwplannen (bijvoorbeeld voor een parkeergarage) en planologische procedures (zoals een bestemmingsplan). Ook is de ontwikkelvisie bedoeld als uitnodiging naar marktpartijen, die op basis van de visie bouwplannen kunnen ontwikkelen. De gemeente staat daarvoor open en zal ook zelf actief marktpartijen benaderen om samen invulling te geven aan deze ontwikkelvisie.

1.4 Leeswijzer

De ontwikkelvisie begint met een uitgebreid hoofdstuk over de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de visie (hoofdstuk 2). Het daaropvolgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) bevat de eigenlijke visie. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de fasering en het laatste hoofdstuk geeft een globale inkt in de haalbaarheid.



LINDENDAEL



ALBERT HEIJN



MUSEUMSTOOMTRAM



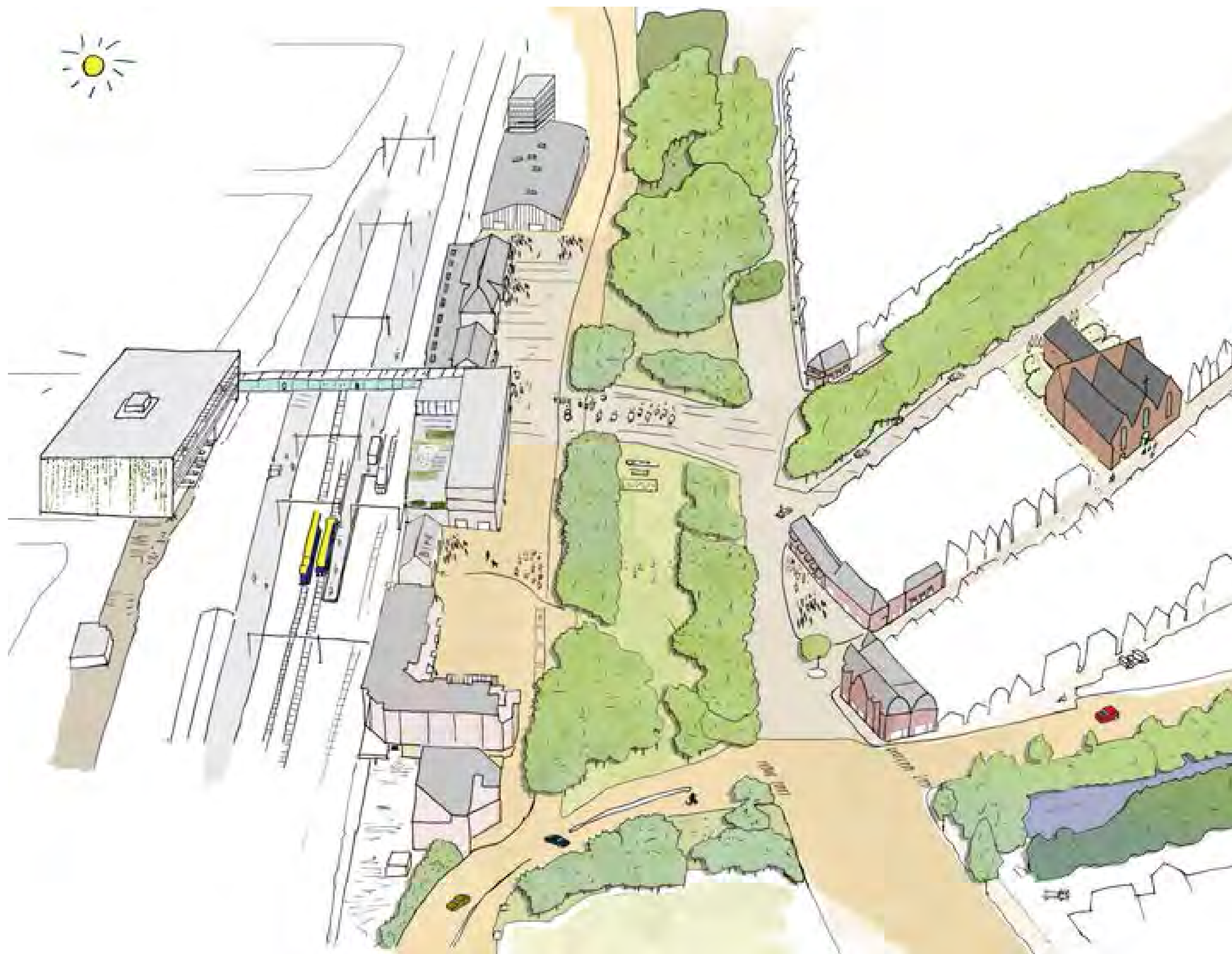
WESTERIESGASTHUIS



2 Uitgangspunten

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord





Impressie De rode loper uit de 'Binnenstad in beweging'

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Structuurvisie Poort van Hoorn

Op 5 februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. In deze structuurvisie worden de verschillende deelgebieden beschreven, waaronder stationsgebied-noord. Het functionele en ruimtelijke programma van deze ontwikkelvisie past binnen de uitgangspunten van de structuurvisie. Verplaatsing van het busstation, een grote parkeergarage en fietsenstalling, kantoren, winkels, wonen, zorg en de Museumstoomtram waren ook al onderdeel van het functioneel profiel uit de structuurvisie. Toch is er een belangrijk accentverschil. Waar de structuurvisie nog uitging van een 'levendig en stedelijk stationsplein met gemengde stedelijke functies', ligt het accent nu meer op de ontwikkeling van een goed functionerend mobiliteitsknooppunt. Dat heeft met maatschappelijke en economische veranderingen te maken: de markt voor nieuwe kantoren en winkels is de afgelopen jaren ingezakt, onder invloed van maatschappelijke trends als internetwinkelen en thuiswerken.

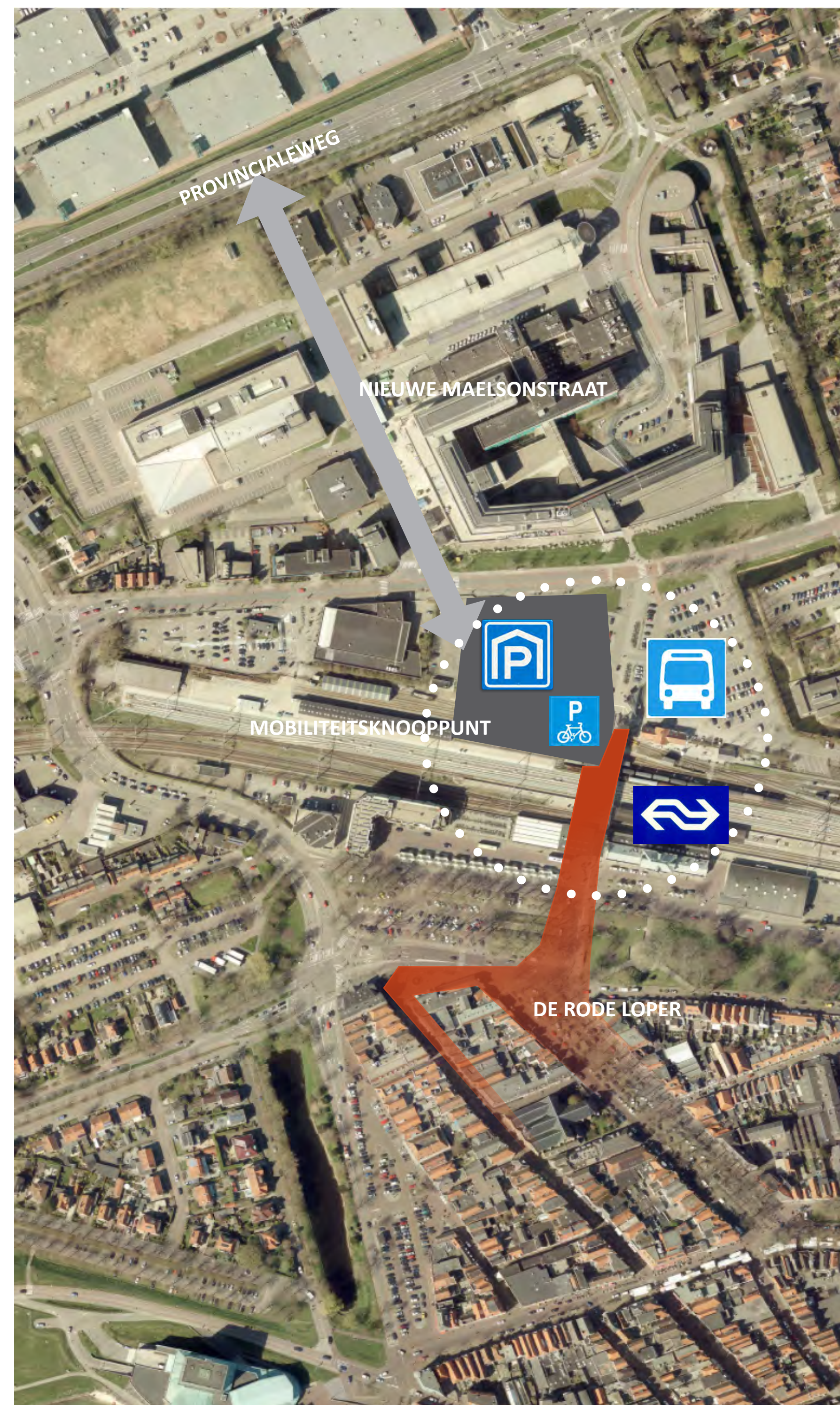
In de structuurvisie – en in de financiële onderbouwing daarvan – werd nog uitgegaan van tienduizenden vierkante meters aan nieuwe kantoren en winkels. Daar moest ook de eerder aangehaalde levendigheid vandaan komen: het milieu van de binnenstad, met een hoge mate van functiemenging, werd als het ware over het spoor heen getrokken. In deze ontwikkelvisie wordt uitgegaan van een beperkt aantal vierkante meters aan kantoor- en winkelruimte. De focus ligt vooral op ontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt, de overige functies (wonen, zorg, kantoren, detailhandel, horeca) zijn daaraan ondergeschikt. Uiteraard wordt wel gestreefd naar een hoog kwaliteitsniveau van de verschillende onderdelen uit de visie en van de openbare ruimte. Hét mobiliteitsknooppunt van Hoorn en Westfriesland kan immers alleen goed functioneren als de kwaliteit op orde is en als de voorzieningen comfortabel zijn.

2.2 Integrale visie voor de binnenstad

Op 28 juni 2016 heeft de gemeenteraad de Integrale visie voor de binnenstad ('Binnenstad in beweging') vastgesteld. In deze Binnenstadsvisie wordt onder meer ingegaan op de ruimtelijke relatie tussen de binnenstad en het gebied Poort van Hoorn:

'Voor de bezoekers die met de trein of de bus naar Hoorn komen of hun auto parkeren aan de noordzijde van het station, vormen het stationsplein en de Veemarkt – nadrukkelijk in samenhang met het Kleine Noord – de entree van Hoorn. Om dit gebied te ontwikkelen als één van de visitekaartjes van Hoorn zijn in de toekomst enkele maatregelen nodig. Hier raakt de visie voor de binnenstad het project Poort van Hoorn. Aan de noordkant van het station is een grote parkeervoorziening gepland. Dit wordt de belangrijkste parkeergelegenheid voor bezoekers van de binnenstad. Essentieel is dat bezoekers gemakkelijk kunnen parkeren en dat ze bijna zonder het te merken over het spoor heen gaan (hoofduitgang parkeergarage op de eerste verdieping, verbrede en aantrekkelijke traverse) en comfortabel en bijna als vanzelf richting Veemarkt en Kleine Noord worden geleid. Het stationsplein wordt een aantrekkelijke plek met een schaal en maat die aansluit op de binnenstad.'

Een bezoek aan de binnenstad van Hoorn begint dus al in de parkeergarage aan de noordzijde van het station – of zelfs al iets eerder, tijdens de route ernaartoe. Dat staat ver af van de huidige werkelijkheid. Uitgangspunt voor deze ontwikkelvisie is het op orde krijgen van deze entree van de binnenstad, met een kwaliteitsniveau dat past bij de kwaliteit van de binnenstad van Hoorn en met voldoende comfort voor de bezoeker.



2.3 Intensief ruimtegebruik

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de visie is intensief ruimtegebruik: het zo intensief mogelijk benutten van de ruimte rond het station. Dat is in overstemming met het provinciaal en rijksbeleid. Een belangrijk handvat is de publicatie ‘Maak Plaats!’ van de provincie Noord-Holland en de Vereniging Deltametropool uit 2013. Hierin wordt een nieuwe visie op het ruimtegebruik in Noord-Holland gegeven. Het beter benutten van de bestaande stad en de bestaande netwerken (met name het spoorwegnetwerk) staat daarin voorop.

De publicatie ‘Maak Plaats!’ biedt een leidraad die ook voor de Poort van Hoorn van belang is. De publicatie maakt de kansen voor betere benutting van OV-knooppunten in Noord-Holland inzichtelijk. Alle OV-knooppunten worden met elkaar vergeleken en gepositioneerd in het netwerk. Het boek dient als basis en inspiratie voor de verdere uitwerking van een knooppuntenstrategie in Noord-Holland, met alle betrokken partijen. Het is een pleidooi voor een nieuwe manier van denken op basis van grensverleggende kennis en inzichten.

Het rapport ‘Maak Plaats!’ kent samenvattend de volgende uitgangspunten die relevant zijn voor Hoorn:

- *Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar*

Een hogere frequentie van het treinverkeer is pas rendabel, als er voldoende reizigersaanbod in beide richtingen is. Van oudsher is het in Hoorn zo, dat er in de ochtendspits een grote stroom reizigers richting Amsterdam gaat. In de avondspits is dat net andersom. Voor een optimale benutting van het spoor is het nodig dat de zogenaamde ‘tegenspits’ wordt versterkt. Door de aanwezigheid van regionale voorzieningen, zoals het ziekenhuis en middelbaar beroepsonderwijs, is dat tot op zekere hoogte al het geval. Versterking en uitbreiding van dit soort regionale voorzieningen rond het station kan de tegenspits doen toenemen, waardoor een hogere frequentie van het treinverkeer in principe mogelijk wordt. Dat is één van de redenen om uit te gaan van intensief ruimtegebruik. Tegelijkertijd is dit een pleidooi voor functiemenging rond het station. Alleen inzetten op woningbouw zou slechts de dominante spits versterken, in plaats van een tegenspits op gang brengen.

- *Minimaal 50% van de nieuwe woningen wordt gerealiseerd rondom OV-knooppunten*

In het rapport wordt uitgegaan van een straal van 1.200 meter rondom stations. Alle deelgebieden binnen de Poort van Hoorn liggen binnen deze straal. Een en ander sluit ook goed aan bij de conclusies van het Companen-rapport (2012). Dit onderzoek naar vraaggestuurd bouwen, in opdracht van de provincie Noord-Holland, pleit voor woningbouw in de directe omgeving van de historische binnenstad. Voor Hoorn gaat het dan om locaties aan de zuidzijde van de Provincialeweg, tegen de binnenstad aan. Beide rapporten pleiten daarom voor het realiseren van woningen en aantrekkelijke woonmilieus in de Poort van Hoorn. Woningen op deze locaties zijn voor verschillende doelgroepen interessant:

- ouderen die willen profiteren van de nabijheid van zorg, openbaar vervoer en de voorzieningen van de binnenstad;
- alleenstaande jongeren die willen profiteren van de reuring in de binnenstad (horeca, evenementen) en die makkelijk met het openbaar vervoer naar Amsterdam willen reizen voor opleiding of werk;

- jonge stellen met of zonder kinderen die ook dicht bij de binnenstad en het openbaar vervoer willen wonen;

- etc.

Het is dus zaak om voor al deze verschillende doelgroepen de juiste woonmilieus te ontwikkelen, met voldoende kwaliteit en variatie.

- *Voorrang voor plannen rondom OV-knooppunten*

Plannen die voldoen aan de uitgangspunten van ‘Maak Plaats!’ kunnen rekenen op steun van de provincie Noord-Holland. Dat kan zich uiten in planologische medewerking, maar ook in meedenken of financiële ondersteuning. Om die reden is de provincie Noord-Holland actief betrokken bij de voorbereiding van deze visie.

- *Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn*

Ook kantoren rondom een OV-knooppunt kunnen helpen om een tegenspits op gang te brengen. De kantorenmarkt is de afgelopen jaren behoorlijk ingezakt, maar een zekere vraag naar kantoorruimte zal altijd blijven bestaan. Het toevoegen van kantoren rond het station vereist wel de nodige afstemming met ontwikkelingen elders. Het transformeren van kantoren naar woningen (op locaties die niet multimodaal bereikbaar zijn) is één van de opties, die in de praktijk ook al wordt toegepast.

- *Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties*

Deze visie gaat uit van een volledige herontwikkeling van stationsgebied-noord en van multifunctioneel en intensief ruimtegebruik. Werkmilieus maken daar onderdeel van uit. Ten aanzien van kantoren biedt de visie plaats aan traditionele kantoorgebouwen, maar ook aan nieuwe concepten met bijvoorbeeld flexibele werkplekken. Ook is er plek voor nieuwe werkgelegenheid in de zorgsector, in aansluiting op de bestaande zorgcluster van Westfriesgasthuis en Lindendael. De integrale ontwikkeling van de Poort van Hoorn betekent bovendien een kwaliteitsverbetering voor de bestaande werkgelegenheid in het gebied: Westfriesgasthuis, Lindendael, Horizon College, diverse kantoren, etc.

- *Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties*

Er is al een behoorlijke clustering van regionale voorzieningen rond het station van Hoorn: Westfriesgasthuis, Horizon College, Lindendael, de Museumstoomtram, etc. Een verdergaande clustering is echter wenselijk.

- *Verbeteren van de overstapmogelijkheden tussen vervoermiddelen*

Deze visie zet juist om deze reden in op de ontwikkeling van stationsgebied-noord als mobiliteitsknooppunt van Hoorn en Westfriesland. Dat knooppunt bestaat dan uit een combinatie van het treinstation, een grote en comfortabele parkeergarage, verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station en goede fietsvoorzieningen – én een optimale verknoping van al deze voorzieningen. De overstapmogelijkheden worden daarmee aanzienlijk verbeterd. Het uiteindelijke doel is dat meer reizigers worden verleid om het openbaar vervoer te nemen. Dat is goed voor het milieu én voor het verminderen van de filedruk op de A7.

2.4 Overige gemeentelijke uitgangspunten

In aanvulling op het bovenstaande zijn er door de gemeente aan het begin van het proces enkele uitgangspunten geformuleerd. Om te beginnen betreft dat de functies die in ieder geval een plek in het gebied moeten houden dan wel krijgen:

- een parkeergarage;
- het busstation dat nu nog aan de zuidzijde van het station ligt;
- een fietsenstalling met voldoende capaciteit (gelet op de groeiverwachtingen van Pro-Rail);
- een Albert Heijn van minimaal dezelfde omvang als de huidige vestiging;
- de Museumstoomtram.

Op al deze onderdelen wordt in deze en de volgende paragraaf nader ingegaan.

Parkeergarage

Voor de parkeergarage is vooral de capaciteit van groot belang. Dat bepaalt immers in sterke mate het volume van de parkeergarage en daarmee de ontwikkelruimte voor andere functies. Om deze capaciteit te kunnen berekenen, is een parkeerbalans gemaakt voor de gehele binnenstad inclusief het gebied van de Poort van Hoorn. De input daarvoor wordt gevormd door het huidige aantal parkeerplaatsen en de reële bezettingsgraad van deze parkeerplaatsen. Verder is uitgegaan van het beleid dat door de gemeenteraad is vastgesteld, zoals de Structuurvisie Poort van Hoorn, het Programma Waterfront (inclusief de plannen voor het stadsstrand) en de Binnenstadvisie. Dat betekent bijvoorbeeld dat er op het toekomstige stadsstrand 250 parkeerplaatsen (betaald parkeren) in de directe nabijheid van de binnenstad worden aangelegd. Ook verdwijnen er parkeerplaatsen: op grond van de Binnenstadvisie in ieder geval op het Kerkplein en op de Veemarkt en conform de Structuurvisie Poort van Hoorn verdwijnt de parkeerfunctie op het Pelmolendpad, de Vale Hen, de Noorderveemarkt en de verdere omgeving van het stationsplein.

Kort samengevat zijn de conclusies van de parkeerbalans als volgt:

- Als de Vale Hen nog niet zou worden ontwikkeld, is de noodzakelijke capaciteit van de parkeergarage in stationsgebied-noord 850 parkeerplaatsen, exclusief parkeerplaatsen ten behoeve van Albert Heijn (200 parkeerplaatsen). Dit aantal is bovendien exclusief de parkeerplaatsen voor mogelijk nieuwe functies in stationsgebied-noord.

- Als ook ontwikkeling van de Vale Hen wordt meegenomen, dan is de vereiste capaciteit 1.050 parkeerplaatsen (exclusief Albert Heijn).
- Als ook rekening wordt gehouden met beleidsvoornemens die zijn terug te voeren op bijvoorbeeld het Programma Waterfront en de Binnenstadvisie, maar waartoe nog niet concreet is besloten, dan gaat de maximaal benodigde capaciteit van de parkeergarage omhoog naar ca. 1.450 parkeerplaatsen (exclusief Albert Heijn). In dat scenario wordt bijvoorbeeld ook rekening gehouden met het opheffen van het betaald parkeren op de Westerdijk en in het havengebied.

Op grond van het bovenstaande wordt in de ontwikkelvisie uitgegaan van een parkeergarage met een capaciteit van 1.250 parkeerplaatsen (1.050 voor transferium en binnenstadbezoek, 200 voor Albert Heijn), met de mogelijkheid om de capaciteit op termijn uit te breiden door de bouw van bijvoorbeeld een extra bouwlaag.

Voor de parkeergarage geldt verder het uitgangspunt dat deze efficiënt en comfortabel is voor de bezoeker en dat de loopafstand richting de binnenstad beperkt is. Voor de bezoeker die in de parkeergarage parkeert om de binnenstad van Hoorn te bezoeken, moet de beleving van de binnenstad als het ware beginnen in de parkeergarage. Dat stelt eisen aan het kwaliteitsniveau van de parkeergarage zelf, maar ook aan de traverse en de openbare ruimte aan de zuidzijde van het station: de 'rode loper'.

Levendigheid

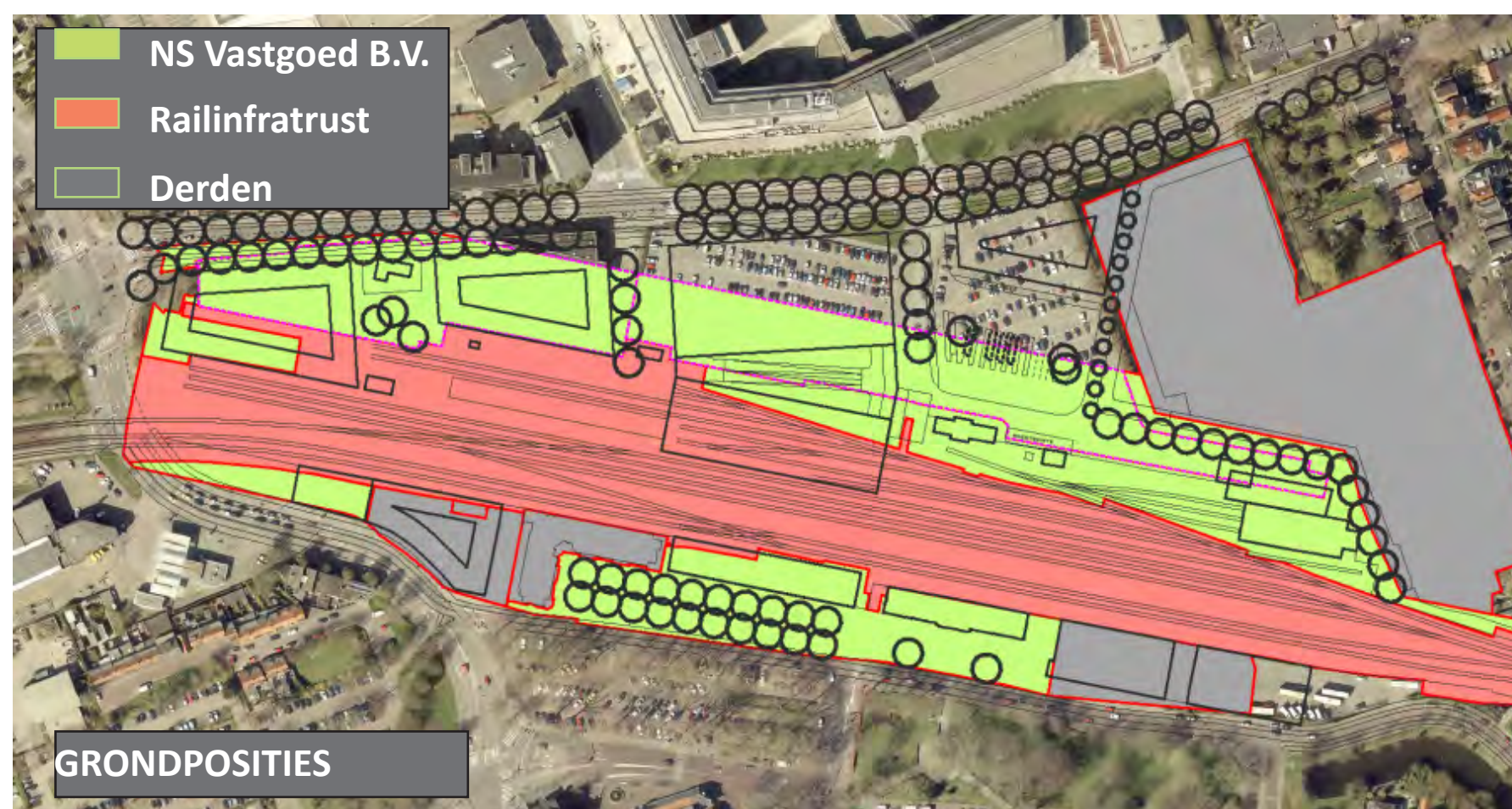
Een volgend uitgangspunt betreft de functies in het gebied in relatie tot de openbare ruimte. Zoals eerder opgemerkt is het aantal functies beperkter dan een aantal jaren geleden werd aangenomen. Toch moet er uiteindelijk sprake zijn van een aangenaam en sociaal veilig verblijfsgebied, waar mensen zich prettig voelen. Dat stelt eisen aan de inrichting van de openbare ruimte en aan de wijze waarop de functies in het gebied zijn ingepast. Daarom gaat de visie uit van gebouwen met (openbare) functies in de plint (de begane grond, grenzend aan de openbare ruimte), bij voorkeur ook functies die tot in de avonduren geopend zijn. Dit levert levendige wanden op en daarmee ook levendige straten en pleinen waar het prettig is om te verblijven.



Ook is rekening gehouden met efficiënte loopstromen in het gebied. Uitgangspunt is, dat de diverse loopstromen zo veel mogelijk van elkaar worden gescheiden: leerlingen van het Horizon College, winkelend publiek van de Albert Heijn, mensen die op weg zijn naar hun werk in de Randstad en bezoekers van de binnenstad, de Museumstoomtram of het ziekenhuis moeten elkaar niet voor de voeten lopen. Dat stelt eisen aan de positionering van de verschillende functies in het gebied. Uiteraard geldt dat ook voor de andere vervoersstromen in het gebied: de toegang tot de parkeergarage, de fietsroutes, de positie van het busstation, het profiel van de Van Dedemstraat en de kruising met de Maelsonstraat moeten allemaal zorgvuldig op elkaar zijn afgestemd. Verkeersveiligheid én een logische routing zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Zo ligt de entree van de parkeergarage in het verlengde van de doorgetrokken Maelsonstraat. Voor het busstation geldt bovendien dat de capaciteit daarvan (aantal haltes e.d.) toereikend moet zijn, nu en in de toekomst. Gedegen onderzoek op al deze terreinen heeft geleid tot de visie zoals die er nu ligt.

Zichtlijn Cyriacuskkerk

Een laatste wens of uitgangspunt is de zichtlijn vanaf de doorgetrokken Maelsonstraat op de koepel van de Cyriacuskkerk aan het Grote Noord. Na de sloop van het kantoorgebouw aan de Maelsonstraat (Koopmanstaete), om het doortrekken van de Maelsonstraat naar de Provincialeweg mogelijk te maken, blijkt er een mooie zichtlijn naar deze koepel te zijn. Behoud daarvan is wenselijk, zodat de bezoeker ook echt het gevoel heeft naar de binnenstad van Hoorn te rijden, wanneer hij of zij vanaf de Provincialeweg de Maelsonstraat op draait. Dat stelt echter eisen aan de maximale bouwhoogte in deze zichtlijn. Als het niet mogelijk is om de zichtlijn te behouden, dan moet de visie andere elementen bevatten die het verlies ervan kunnen compenseren.



2.5 Uitgangspunten vanuit gesprekken met stakeholders

Ter voorbereiding op de visie zijn gesprekken gevoerd met de belangrijkste stakeholders in en rond het gebied: NS en ProRail, de provincie Noord-Holland (als concessieverlener voor het busvervoer), de Museumstoomtram, Albert Heijn, het Westfriesgasthuis en Lindendael. In deze gesprekken zijn de diverse wensen en eisen geïnventariseerd, die grotendeels zijn gehanteerd als uitgangspunten voor de visie.

NS en ProRail

Het bouwen van een parkeergarage boven het spoor is een vorm van intensief ruimtegebruik en is daarom een interessante optie. Vanuit NS en ProRail is hiertegen in principe geen bezwaar, mits het beperkt blijft tot de sporen die niet bedraad zijn c.q. de sporen die niet bedoeld zijn voor de dienstregeling van de NS. Concreet gaat het dan om de sporen ten behoeve van de Museumstoomtram en het zogenaamde 'inzetspoor'. Het inzetspoor is bedoeld om materieel en materialen vanaf een vrachtwagen over te zetten op het spoor. Er zijn niet veel plekken waar dit mogelijk is en daarom is het van belang om het inzetspoor bij het station van Hoorn te handhaven. Ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van dit inzetspoor vanaf de openbare weg moet gegarandeerd zijn.

Verder staan er rond de huidige Albert Heijn een transformatorgebouw (trafo), een nood-trafo en een relaishuis. Verplaatsing van deze voorzieningen is zeer kostbaar en is daarom niet aan de orde. Handhaving van deze voorzieningen (en de toegankelijkheid ervan) is dus een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkelvisie.

In de gesprekken met NS en ProRail is verder duidelijk geworden dat zo veel mogelijk functies een directe koppeling moeten krijgen met de traverse (de loopbrug over de sporen). Dat gaat dan met name om de parkeergarage, het busstation, de Albert Heijn en de fietsenstalling. Het noordelijk uiteinde van deze traverse wordt daarmee een belangrijke 'knoop' in het gebied.

NS en ProRail hebben aanzienlijke grondposities in het gebied. Wat ProRail betreft gaat het vooral om de ondergrond van de sporen (het emplacement). NS heeft een groot deel van het terrein ten noorden van het station in bezit, deels in erfpacht uitgegeven aan diverse partijen. In de afbeelding hiernaast is te zien hoe het grondeigendom is verdeeld. Op dit moment is de gemeente Hoorn in gesprek met NS en ProRail, met als doel om in een intentieovereenkomst vast te leggen hoe een en ander geregeld wordt bij de uitvoering van deze ontwikkelvisie.

Provincie Noord-Holland

Met de provincie Noord-Holland is over twee onderwerpen gesproken. Ten eerste ging het over intensief ruimtegebruik, met de publicatie 'Maak Plaats!' als leidraad. In paragraaf 2.3 is dit al uitgebreid aan de orde geweest. In de tweede plaats is over de locatie voor het busstation gesproken. De provincie is groot voorstander van verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station. De belangrijkste reden is, dat vrijwel alle lijnen hun bestemming hebben ten noorden van het spoor. Een locatie ten noorden van het station betekent dus kortere routes en geen wachttijden meer voor de spoorwegovergang Keern. Vanuit haar rol als concessieverlener voor het busvervoer is dat een belangrijk voordeel voor de provincie.

De provincie is het verder met NS en ProRail eens, dat het busstation een directe en comfortabele koppeling moet krijgen met de traverse. De provincie heeft subsidie verleend voor het maken van een globaal ontwerp van het busstation. De gemeente heeft daarvoor een gespecialiseerd adviesbureau ingeschakeld. In het globale ontwerp is rekening gehouden met onder meer het vereiste aantal halteplaatsen (op basis van de meest recente dienstregelingen en vooruitkijkend naar de nieuwe concessie voor het busvervoer die medio 2018 ingaat), uitstaphaltes, bufferplaatsen, verkeersveiligheid, comfort voor de reiziger, vindbaarheid van de haltes, etc. Het ontwerp is vervolgens uitgangspunt geweest voor de ontwikkeling.

Museumstoomtram

De Museumstoomtram heeft de afgelopen jaren behoorlijk geïnvesteerd in het gebied. Het stationsgebouw van de stoomtram is met steun van de BankGiro Loterij uitgebreid. Momenteel zijn er concrete plannen voor de realisatie van het Bello Atelier: een uitbreiding van de bestaande loods op het oostelijk deel van het emplacement met een publieksfunctie, waar oud materieel wordt gerestaureerd. Door deze plannen af te stemmen op de ontwikkeling van de gemeente is er sprake van een win-winsituatie: door de uitbreiding van de loods krijgt het gebouw een heel andere uitstraling en dit heeft een positief effect op de omgeving. Voor de Museumstoomtram heeft dit het voordeel dat het museum veel nadrukkelijker in beeld komt (letterlijk). In het verlengde daarvan heeft de Museumstoomtram de wens geuit om een 'plein' te realiseren vóór hun stationsgebouw. Dat komt de zichtbaarheid en de uitstraling van het museum ten goede. Bij voorkeur is het stationsgebouw vanaf de Van Dedemstraat goed zichtbaar. In de visie is het plein gecombineerd met het busstation (intensief ruimtegebruik). Deze gedachte wordt ondersteund door de Museumstoomtram.

De loodsen op het westelijk deel van het emplacement (ten westen van de huidige traverse) kunnen komen te vervallen, als daar een goed alternatief voor geboden wordt. Dat is bijvoorbeeld het geval als dit deel van de sporen overbouwd wordt door een parkeergarage. Het rijdend materieel krijgt dan een plek onder deze parkeergarage (intensief ruimtegebruik). Tenslotte: de meest noordelijk gelegen sporen kunnen volgens de Museumstoomtram verwijderd worden om bepaalde ontwikkelingen mogelijk te maken.

Albert Heijn

Albert Heijn heeft aangegeven binnen het gebied te willen verplaatsen, bij voorkeur in de richting van de traverse. Dat sluit goed aan bij de wensen van NS en ProRail om functies zo veel mogelijk te concentreren rond de traverse. Wat Albert Heijn betreft is verplaatsing aan de orde vanaf 2019 of 2020. Dat heeft te maken met de afschrijvingstermijn van de investering die enkele jaren geleden is gedaan in de huidige winkel. Bij verplaatsing wil Albert Heijn bij voorkeur een winkel met een iets grotere oppervlakte: ca. 3.000 m² bruto vloeroppervlak (momenteel ca. 2.400 m²). Qua vormgeving gaat de voorkeur uit naar een rechthoekige vorm, zodat de winkel efficiënt kan worden ingericht. Ook wil Albert Heijn graag dat er eerst een nieuwe winkel kan worden gebouwd, voordat het bestaande pand moet worden gesloopt. Op die manier is er geen noodwinkel nodig en kunnen ze in één dag overstappen naar de nieuwe winkel.

Op dit moment heeft Albert Heijn een eigen parkeerterrein op maaiveld, aan de westkant van de huidige winkel. Albert Heijn beseft dat dit in de nieuwe situatie anders zal zijn: gelet op het uitgangspunt van intensief ruimtegebruik ligt een gebouwde parkeeroplossing (al dan

niet geïntegreerd met de grote parkeergarage voor transferium en binnenstadbezoek) voor de hand. Tenslotte wil Albert Heijn graag de mogelijkheid open houden om enkele 'satellietwinkels' te vestigen, zoals een Gall & Gall en/of een Etos. Dat zou binnen het hoofdvolume van de Albert Heijn kunnen of eventueel elders in het gebied.

Westfriesgasthuis

Het Westfriesgasthuis wil graag dat het busstation, de fietsenstalling en de Albert Heijn dicht bij de ingang aan de Van Dedemstraat worden gerealiseerd. Met name het busstation is belangrijk voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis vanuit de regio. Veel bezoekers en personeelsleden van het ziekenhuis maken bovendien gebruik van de Albert Heijn. Het Westfriesgasthuis wil graag nog een aantal andere zaken oplossen, zoals een taxistandplaats aan de Van Dedemstraat en de (te steile) helling vanaf de Van Dedemstraat naar de ingang.

Lindendael

Ook Lindendael vindt verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station een goede ontwikkeling. De bereikbaarheid van Lindendael vanuit de regio wordt daarmee sterk verbeterd. Bij voorkeur is het busstation rechtstreeks vanaf het terrein van Lindendael te bereiken, eventueel door middel van een nieuwe achteringang in het bestaande gebouw. Daarnaast is er een wens om de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Lindendael te verbeteren, via de traverse over het spoor en/of via de spoorwegovergang bij de Koepoortsweg.

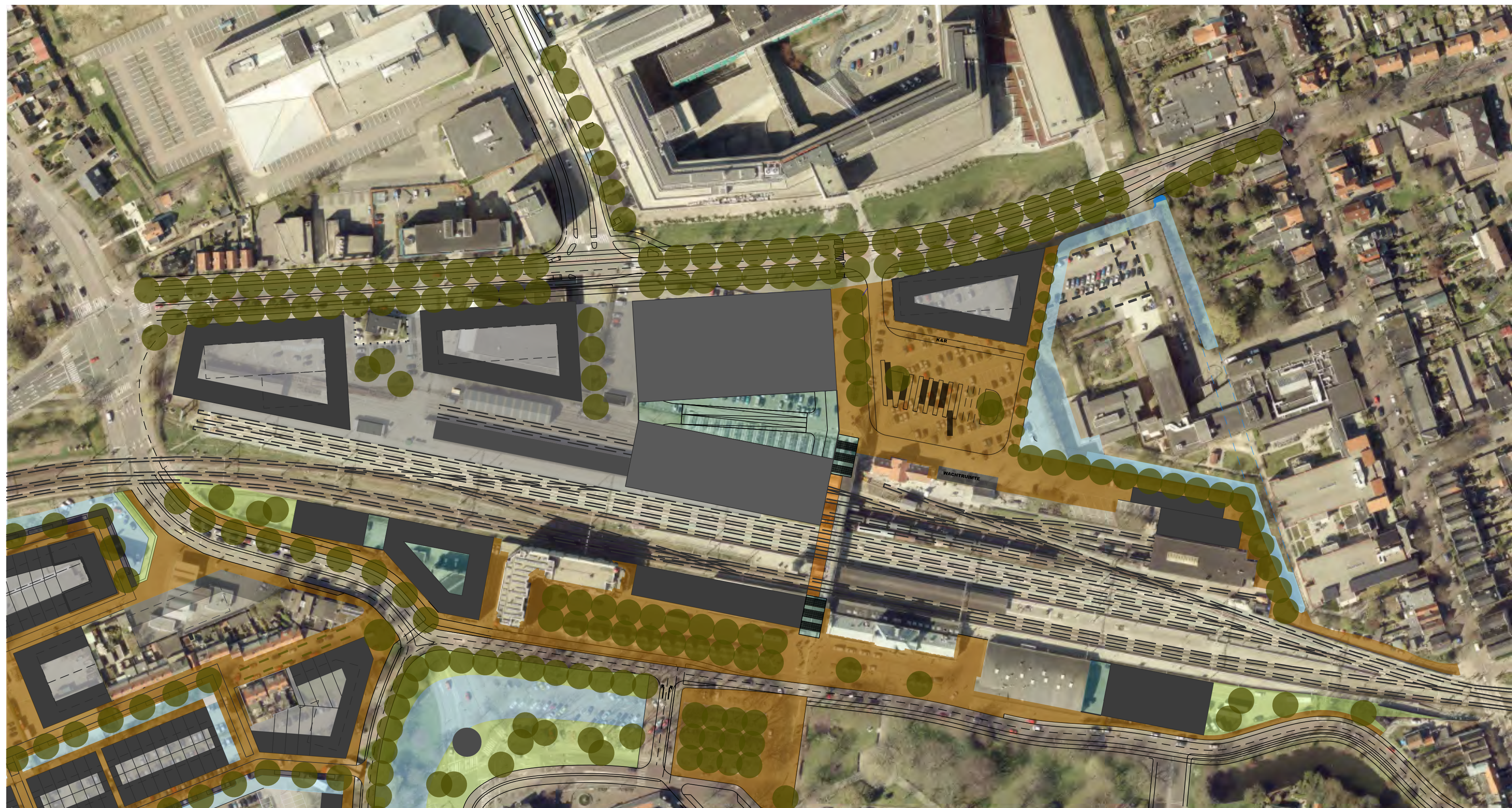
Een bijzonder aandachtspunt is de bestaande parkeerplaats van Lindendael. Hiervan wordt veelvuldig misbruik gemaakt: mensen melden zich als bezoekers van 'mevrouw De Vries' en kunnen vervolgens gratis parkeren voor een middagje binnenstad. Een andere oplossing hiervoor is daarom wenselijk. Eventueel kan dit worden gecombineerd met een nieuw gebouw op deze plek, met inpandig parkeren in één of meerdere lagen. Dit is voor Lindendael bespreekbaar, mits hun parkeervraag op een goede manier wordt opgelost en ze er voor het overige ook op vooruit gaan. Deze mogelijkheid is daarom als optie meegenomen in de ontwikkeling.



3 Visie

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord





Visiekaart

3 VISIE

3.1 Algemeen

Centraal in de visie staan een parkeergarage aan de westzijde van de bestaande traverse en een busstation aan de oostzijde van de traverse, voor het stationsgebouw van de Museumstoomtram. Kenmerk van de visie is verder een bepaalde robuustheid: grote bouwblokken die logisch in de ruimte liggen en die een goede fasering mogelijk maken. Met bestaande belangen in het gebied – bijvoorbeeld de transformatorgebouwen en het relaishuis van ProRail en de Museumstoomtram – is optimaal rekening gehouden. Op die manier worden risico's in de uitvoering zo veel mogelijk beperkt.

De visie wordt hieronder vrij gedetailleerd beschreven, zeker op bepaalde onderdelen. Het is echter niet de bedoeling dat alles tot in detail vast komt te liggen. De visiekaart, waarop de diverse vlekken zijn aangegeven, is leidend en zal ook de basis zijn voor een bestemmingsplan. Binnen dit globale vlekkenplan is nog veel nadere uitwerking mogelijk, maar daarbij moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij de toelichtende tekst, zoals die in de paragrafen hieronder is opgenomen. In het toekomstige bestemmingsplan is een zekere mate van flexibiliteit gewenst, die hieraan recht doet.

3.2 De parkeergarage met toegang

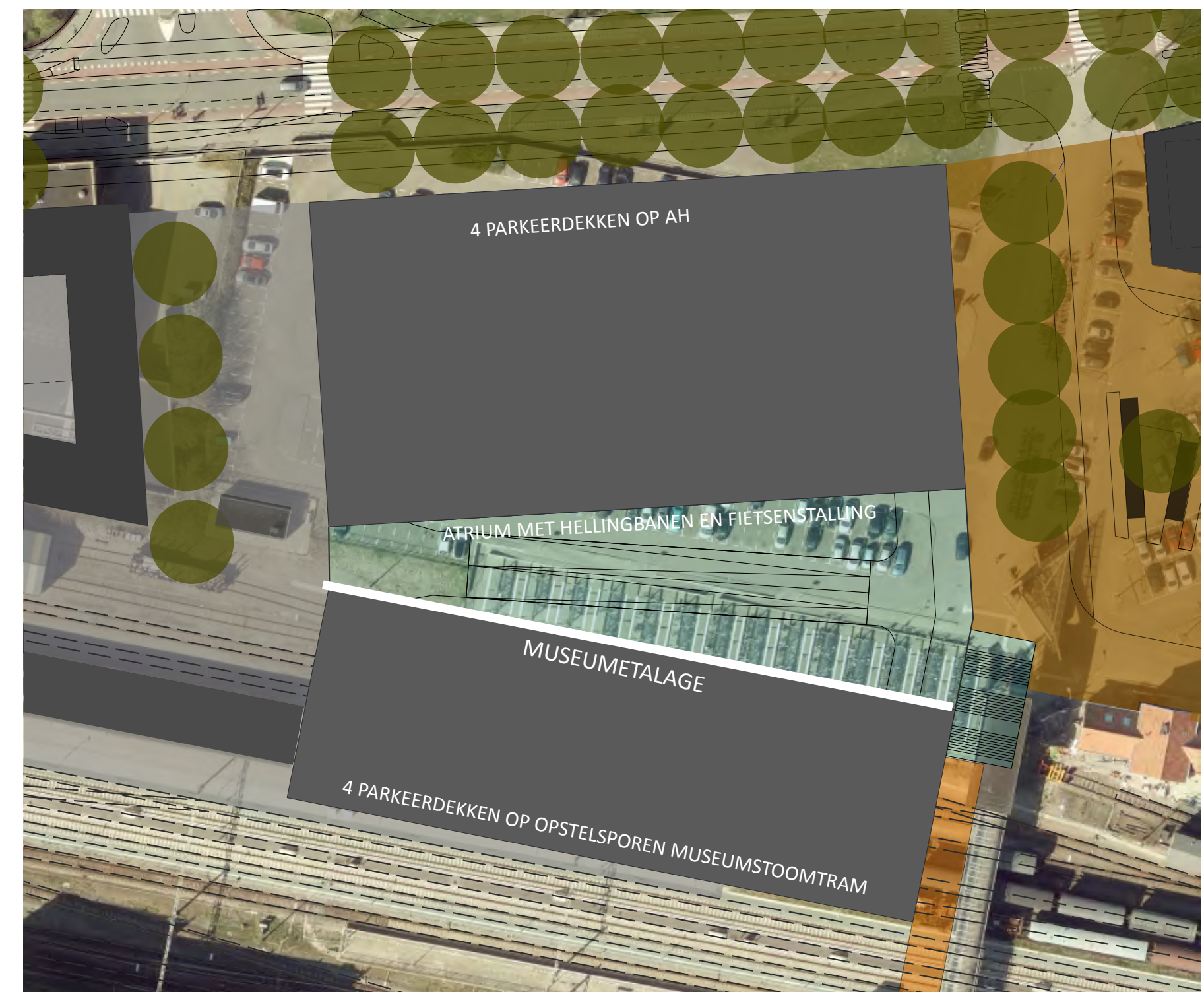
De parkeergarage is als het ware ingeklemd tussen het verlengde van de Maelsonstraat, de Van Dedemstraat, het verlengde van de bestaande traverse en de bedrade sporen van het spoorwegemplacement. Op die manier ontstaat een compact volume, waardoor de loopafstanden binnen de parkeergarage beperkt blijven. Het gevolg is wel dat de parkeergarage relatief hoog wordt. Om het vereiste aantal van 1.250 parkeerplaatsen te halen, zijn vier bouwlagen noodzakelijk – bovenop de Albert Heijn (zie paragraaf 3.4) en boven de onbedrade sporen van de Museumstoomtram. Het gebouw wordt daarmee ongeveer 18 meter hoog.



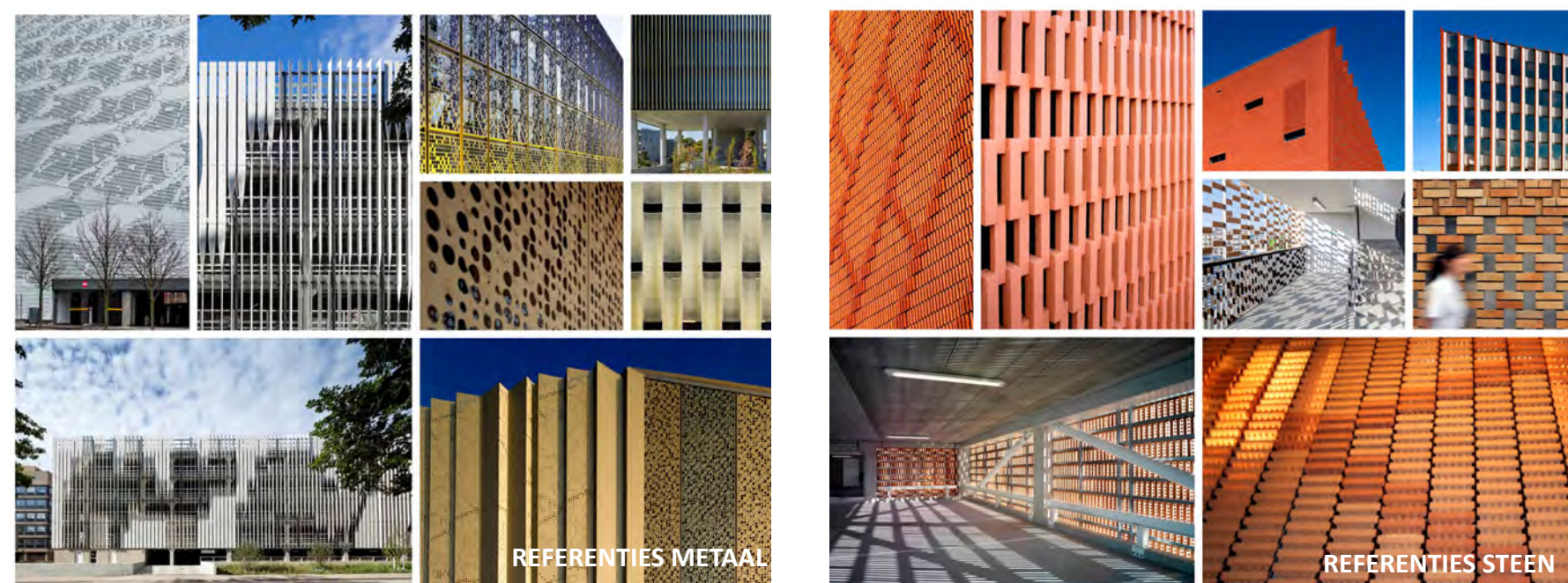
Dat is overigens minder hoog dan het Westfriesgasthuis aan de overkant van de Van Dedemstraat. De parkeergarage is in de toekomst eventueel uit te breiden met een vijfde laag parkeren (totale bouwhoogte ongeveer 21 meter), waarmee de totale capaciteit uitkomt op ongeveer 1.550 parkeerplaatsen.

Voor een logische ruimtelijke inpassing is het noodzakelijk om de parkeergarage een 'hoekverdraaiing' te geven. Daardoor bestaat de parkeergarage als het ware uit twee bouwvolumes, die ten opzichte van elkaar iets gedraaid staan: een deel boven en parallel aan de onbedrade sporen van de Museumstoomtram en een ander deel parallel aan de Van Dedemstraat. Tussen die twee delen ontstaat dan een wigvormige ruimte. Daarin is plek voor de hellingbanen en voor een fietsenstalling (zie paragraaf 3.6). Om het gebouw ruimtelijke en architectonische kwaliteit te geven, is het van belang om deze wigvormige ruimte vorm te geven als een transparant atrium. Dat zorgt voor een open uitstraling naar het plein voor het stationsgebouw van de Museumstoomtram, waar ook het busstation een plek krijgt (zie paragraaf 3.2). Een uitvoering met een grote glazen pui heeft daarom de voorkeur.

Vanuit het atrium met de hellingbanen is er in principe zicht op de sporen van de Museumstoomtram. Het verdient daarom de voorkeur om deze wand in glas uit te voeren of in ieder geval met een langgerekt venster, zodat er een soort 'museumetalage' ontstaat. Dat geeft de parkeergarage een uniek karakter en zorgt voor een optimale beleefbaarheid van het rijdend erfgoed van de Museumstoomtram.



Omdat het – ondanks de compactheid – een relatief groot gebouw betreft, is de architectuur van de gevels een belangrijk aandachtspunt. Uitgangspunten zijn onder meer dat het gebouw past in zijn omgeving en dat het een visitekaartje van Hoorn moet zijn. Dat kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Eén mogelijkheid is om uit te gaan van bakstenen gevels, waardoor het gebouw de uitstraling krijgt van een woon- of kantoorgebouw – maar dan met open vensters in verband met de noodzakelijke natuurlijke ventilatie. Door het gebruik van baksteen, met een bepaalde detaillering, wordt ook aansluiting gezocht met de historische binnenstad van Hoorn. Een andere mogelijkheid is juist de toepassing van moderne materialen (bijvoorbeeld aluminium) in een opvallende kleur en met bijzondere patronen en detaillering. Daardoor ontstaat een opvallend gebouw met een bijzondere uitstraling, dat prima kan functioneren als visitekaartje van de stad. Van beide extremen (en alles daartussenin) zijn er fraaie voorbeelden te vinden in binnen- en buitenland. Hoe dan ook is dit een belangrijke ontwerpogave voor de architect van het gebouw.



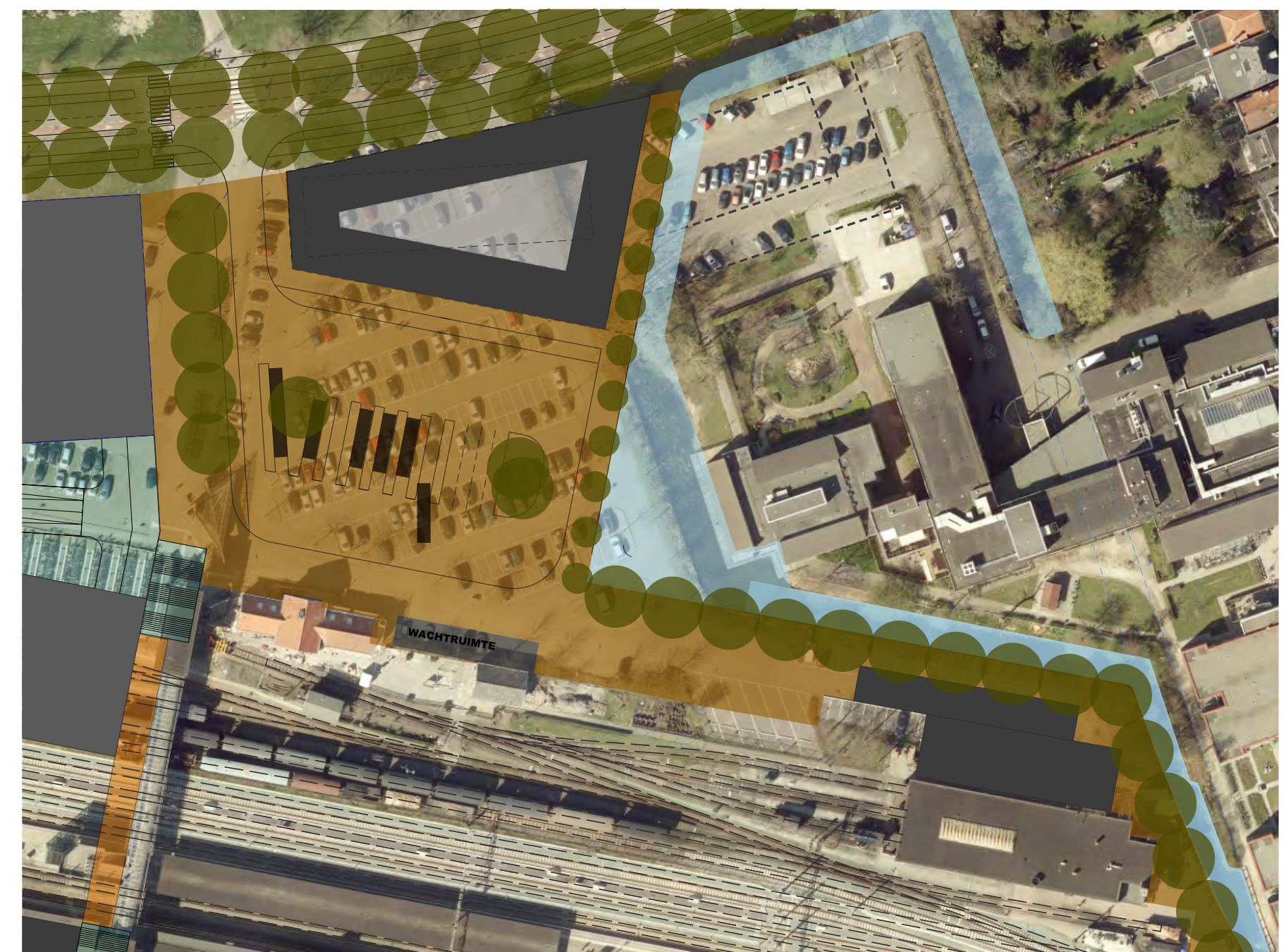
De toegang tot de parkeergarage ligt in het verlengde van de Maelsonstraat. Gelet op de verwachte verkeersintensiteiten moet dit kruispunt, met de toegang van de parkeergarage, worden voorzien van verkeerslichten. Dat heeft vervolgens weer consequenties voor het intern functioneren van de parkeergarage: er moet voldoende opstelruimte zijn tussen de toegangs- en uitrijpoortjes van de parkeergarage en de stopstreep van de verkeerslichten. Bij onvoldoende opstelruimte komt het uitrijdende verkeer stil te staan vóór de uitrijpoortjes en zelfs op de hellingbaan. Dat is niet gewenst en komt het comfort van de parkeergarage niet ten goede. Eerste verkenningen hebben uitgewezen dat een oplossing mogelijk is, maar dat dit wel een lastige ontwerpogave – en dus een belangrijk aandachtspunt – is voor de architect van de parkeergarage.

Met een bij voorkeur transparant entreegebouw (glas) moet de parkeergarage worden aangesloten op de bestaande traverse, dan wel op een nieuwe en bredere traverse (zie verder paragraaf 3.5). In dit entreegebouw (of in de parkeergarage) moet ook ruimte worden gevonden voor een openbaar toilet.

Het nadeel van een compacte parkeergarage van ongeveer 18 meter hoog is dat de zichtlijn op de Cyriacuskerk (vanaf de Maelsonstraat) verloren gaat. Dat is jammer, maar biedt ook nieuwe kansen die het verlies van de zichtlijn kunnen compenseren. Vanaf de bovenste verdiepingen van de parkeergarage heeft de bezoeker straks een mooi uitzicht in de richting van de historische binnenstad van Hoorn. Randvoorwaarde is wel, dat een eventueel nieuw gebouw aan de zuidzijde van het station (op de plek van de huidige fietsenstalling) niet te hoog is. Drie bouwlagen lijkt het maximaal haalbare, in ieder geval voor een deel van dat gebouw. Voor de architect van de parkeergarage is het een ontwerpogave om zo'n 'stadsbalkon' met uitzicht op de historische binnenstad in het ontwerp te integreren. Voor de architect van een eventueel nieuw bouwvolume aan de zuidzijde (en ten westen) van het station is het een ontwerpogave om met dit gebouw te reageren op de zichtlijn vanaf dit stadsbalkon. Overigens ontnemt (of beperkt) zo'n gebouw aan de zuidzijde ook het zicht vanaf het stationsplein op de parkeergarage: pas vanaf grotere afstand zal de parkeergarage (beperkt) zichtbaar zijn.

3.3 Het busstation

Voor een goed ontwerp van het busstation is een gespecialiseerd adviesbureau ingeschakeld. Uitgangspunt is een zogenaamd statisch busstation. Dat wil zeggen dat elke lijn vertrekt van een vaste halte. Gelet op de dienstregelingen van bus en trein levert een dynamisch busstation in Hoorn geen ruimtewinst op: alle bussen vertrekken nagenoeg op hetzelfde tijdstip. Een statisch busstation is voor de reiziger bovendien duidelijker en dus prettiger.



Er moet rekening worden gehouden met acht bushaltes, waarvan één halte voor een gelede bus (de scholierenlijn 614). Daarnaast moet er sprake zijn van een aparte uitstaphalte, zo dicht mogelijk bij de opgang naar de traverse. Ook moeten er twee of drie bufferplaatsen komen, waar bussen tijdelijk kunnen staan, als ze nog niet direct naar de vertrekhalte kunnen. Tot slot moet rekening worden gehouden met voldoende ruimte voor touringcars ten behoeve van de Museumstoomtram. Ruimte hiervoor is te vinden langs de randen van het busstation. Naast het stationsgebouw van de Museumstoomtram (aan de oostzijde) is ruimte voor een wachtruimte voor buspassagiers. Vooralsnog lijkt er bij het busstation geen ruimte te zijn voor een kiss & ride strook en taxistandplaatsen (ook voor het Westfriesgasthuis). Bij verdere uitwerking van de plannen moet dit nader worden onderzocht. In het uiterste geval moet voor deze functies elders in het gebied een plek worden gevonden.

Het functioneel programma leidt tot een bepaald ruimtebeslag, waarbij rekening is gehouden met alle functies, maar ook met de vereiste draaicirkels en dergelijke. Daarbij is ook uitgegaan van brede trottoirs om alle loopstromen (en fietsers) goed te kunnen verwerken. Dat geldt met name voor het trottoir in het verlengde van de traverse (in de richting van de Van Dedemstraat, langs fietsenstalling en Albert Heijn) en voor het trottoir in de richting van de spoorwegovergang van de Koepoortsweg (langs Museumstoomtram, wachtruimte buspassagiers en het toekomstige Bello Atelier). Dit laatste trottoir sluit aan op een nieuwe route voor langzaam verkeer naar de Koepoortsweg. Voor het langzaam-verkeernetwerk in dit gebied is dat een belangrijke toevoeging. Vanaf het plein kan door middel van een bruggetje over het water ook Lindendael een directe toegang tot het busstation en het NS-station krijgen. Dat is een belangrijke wens van Lindendael en die kan dus eenvoudig gehonoreerd worden.

Het plein met het busstation wordt omzoomd door de Albert Heijn, de fietsenstalling, het entreegebouw van de parkeergarage en de traverse, het stationsgebouw van de Museumstoomtram, de wachtruimte voor buspassagiers, de bestaande bebouwing van Lindendael en een nieuw bouwblok aan de Van Dedemstraat (zie paragraaf 3.7). Op deze manier ontstaat er een besloten en aantrekkelijke stedelijke ruimte, met diverse functies en gevarieerde bebouwing langs de randen. Het stationsgebouw van de Museumstoomtram (en iets verderop het Bello Atelier) ligt goed zichtbaar aan het plein, waarmee wordt voldaan aan een belangrijke wens van de Museumstoomtram. Tussen het plein en Lindendael ligt de bestaande watergang (die eventueel wordt verlegd, zie paragraaf 3.7). Het betreft een omleiding, om de bebouwing van Lindendael heen, van de Tocht: de historische watergang parallel aan de Koepoortsweg, die eeuwenlang de verbinding vormde tussen de binnenstad van Hoorn en het achterland. Door de ligging aan het plein wordt deze watergang veel beter beleefbaar dan in de huidige situatie.

3.4 Albert Heijn

Albert Heijn krijgt een plek in de plint van de parkeergarage, grenzend aan de Van Dedemstraat en het plein van het busstation. Hier is ruimte voor een winkel die iets groter is dan de huidige winkel die ruim honderd meter verderop ligt: het uitgangspunt is maximaal 3.000 m² bruto vloeroppervlak. Binnen dit bouwvlak of eventueel daarbuiten (bijvoorbeeld in het bouwblok tussen busstation en Van Dedemstraat, zie paragraaf 3.7) is in principe ruimte voor aanvullende formules van het Ahold-concern, zoals Etos en Gall & Gall. Of daaraan medewerking kan worden verleend, moet nader worden bepaald en is mede afhankelijk van het lokaal en regionaal detailhandelsbeleid.

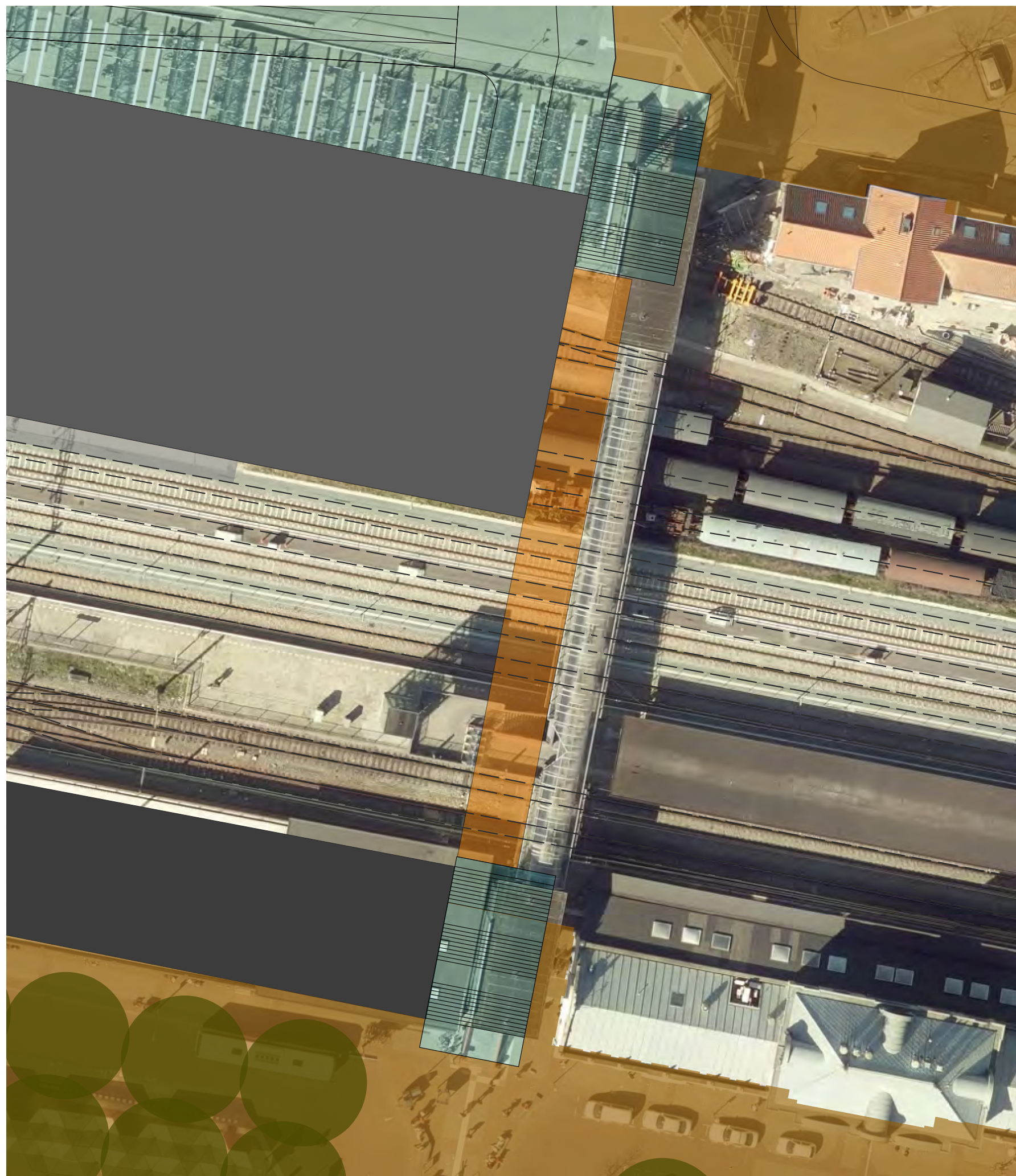
De bevoorrading van Albert Heijn kan het meest efficiënt worden georganiseerd parallel aan de Van Dedemstraat. Aangezien het hier een belangrijke looproute betreft vanaf het (bus)station naar de scholen aan het Dampden, moet dit inpandig en binnen het bouwvlak worden opgelost. Voor de architect is dit een belangrijke ontwerp-opgave. Ook het kruisen van de voetgangersstroom ter plekke is een belangrijk aandachtspunt. De aanrijroute van de vrachtwagens ligt voor de hand en loopt via de Maelsonstraat. Om te voorkomen dat de vrachtwagens via de Koepoortsweg of de Johannes Poststraat weer weggrijpen, kunnen de vrachtwagens wellicht keren op het busstation. Of dit inderdaad mogelijk is, moet nader worden onderzocht.

De entree van de winkel (vanaf maaiveld) zal logischerwijs een plek krijgen op de hoek van de Van Dedemstraat en het plein van het busstation: goed toegankelijk vanaf het (bus)station en het ziekenhuis en op een plek waar veel loopstromen samenkomen. Het trottoir langs de Albert Heijn, zowel aan de zijde van de Van Dedemstraat als aan de zijde van het busstation, moet voldoende breed zijn om alle loopstromen te kunnen verwerken en om ook ruimte te bieden aan voldoende fietsenrekken. Het uitgangspunt is minimaal 5 meter langs de Van Dedemstraat en minimaal 14 meter langs het plein (zie ook paragraaf 3.3). Behalve vanaf maaiveld is de Albert Heijn ook toegankelijk vanuit de parkeergarage, door middel van een 'tapis roulant' (een rolbaan of rollend tapijt). Voor de klanten van Albert Heijn is rekening gehouden met 200 parkeerplaatsen. Logischerwijs zijn deze parkeerplaatsen gesitueerd recht boven de winkel, op het onderste parkeerdek.



3.5 Traverse, trappen en entreegebouw

Bij voorkeur wordt de bouw van de parkeergarage gecombineerd met de bouw van een nieuwe en bredere traverse. Dat is van groot belang voor een optimaal gebruik van de parkeergarage, een comfortabele toegang tot de binnenstad en de kwaliteit van het nieuwe mobiliteitsknooppunt in het algemeen. Mocht dat – in overleg met partijen als ProRail, NS en provincie – echt niet mogelijk blijken, dan zal in eerste instantie worden uitgegaan van behoud van de huidige traverse, hoewel deze in de huidige situatie feitelijk al niet voldoet. Een eerste verkennend onderzoek heeft uitgewezen dat de gebruiksintensiteit op piekmomenten hoger is dan de norm die ProRail – als eigenaar en verantwoordelijke instantie voor de traverse – hanteert. De gebruiksintensiteit neemt in de toekomst, met een grote parkeergarage en verplaatsing van het busstation, alleen maar toe. De grootste piekmomenten zijn de momenten dat de intercity uit Amsterdam aankomt (ochtend- en avondspits). Deze piekmomenten zijn dus spoorgerelateerd. De traverse wordt ook gebruikt voor ‘interwijkverkeer’, bijvoorbeeld vanaf de parkeerplaats (en straks de parkeergarage) naar de binnenstad, maar dat interwijkverkeer is veel meer verspreid over de dag en levert dus geen piekmomenten op.

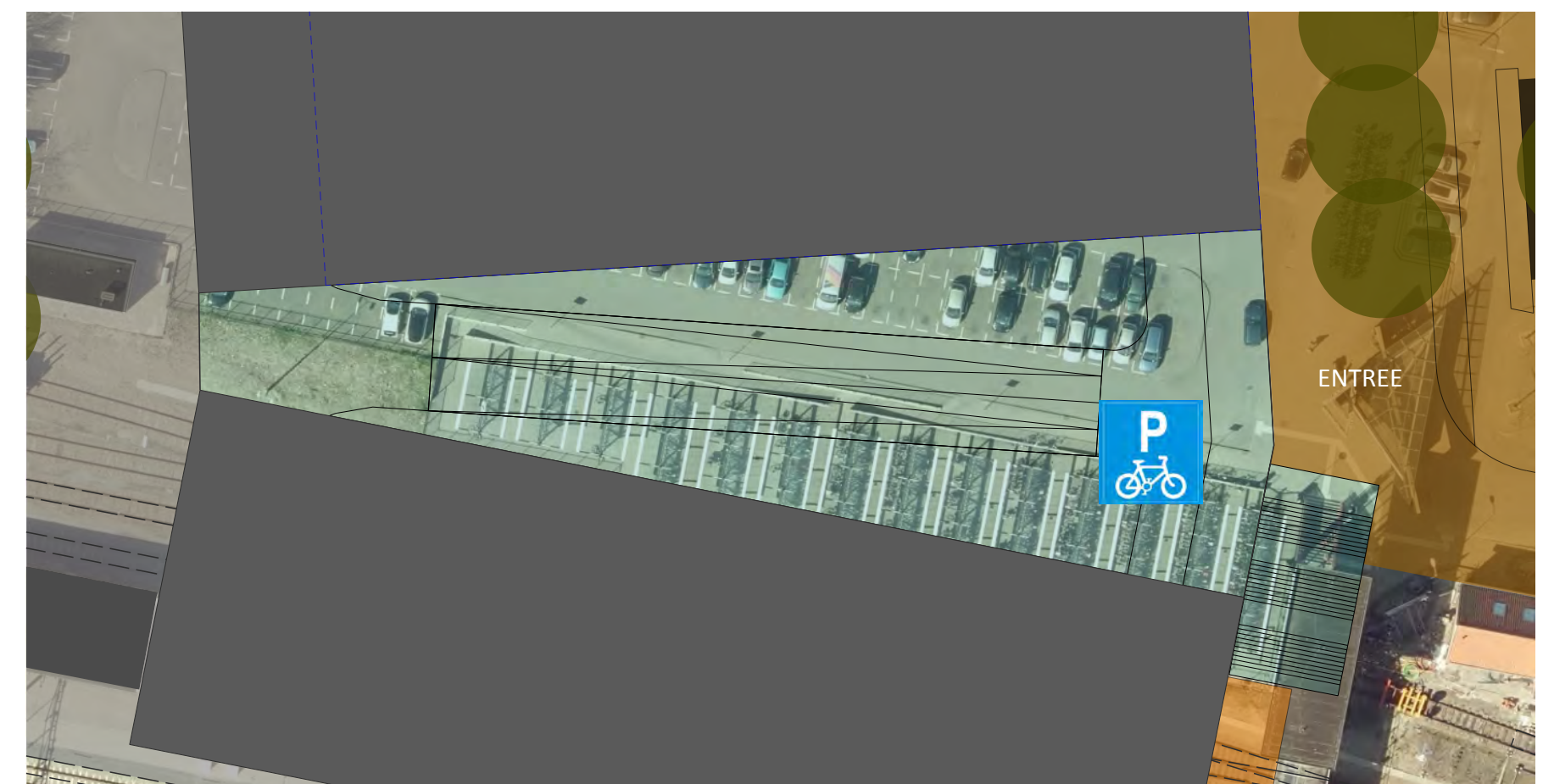


Zoals in paragraaf 3.2 al is aangegeven komt de traverse uit in een nieuw en transparant entreegebouw, die ook toegang geeft tot de parkeergarage. Door middel van een lift, trappen en/of een roltrap komt de gebruiker uit op maaiveld (busstation, Museumstoomtram, Albert Heijn, fietsenstalling). Comfort en gemak van de gebruiker staan daarbij voorop. Om die reden wordt ook ruimte gereserveerd voor een openbaar toilet.

Voor een nieuwe traverse wordt op basis van het loopstromenonderzoek uitgegaan van een breedte van 6 meter. Ter vergelijking: de bestaande traverse is 3 meter breed en door het gebogen dak lijkt het zelfs nog smaller. De nieuwe traverse zou aan de westzijde van de huidige traverse gebouwd kunnen worden, tegen de huidige traverse aan. De huidige traverse kan dan in gebruik blijven, totdat de nieuwe traverse in gebruik genomen kan worden. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de bouw van de parkeergarage en het entreegebouw. Door de (geringe) verplaatsing van de traverse in westelijke richting wordt de afstand tussen de opgang naar de traverse en het stationsgebouw aan de zuidzijde van het spoor enkele meters groter. Voor de uitstraling van het monumentale stationsgebouw en voor de ontsluiting van de perrons is dat gunstig.

3.6 De fietsenstalling

In het atrium-achtige gedeelte tussen de beide delen van de parkeergarage is – naast de hellingbanen van de parkeergarage – plaats voor een grote fietsenstalling. Als daarvoor de ruimte op de begane grond en de eerste verdieping wordt benut, is er volgens een eerste verkenning plaats voor ca. 2.000 fietsen. Dat is aanzienlijk meer dan de capaciteit van de huidige fietsenstalling aan de noordzijde van het station (816 fietsen). Gelet op de prognoses van ProRail is die uitbreidingsruimte ook nodig. Voor het jaar 2030 wordt een noodzakelijke capaciteit van 3.744 fietsen verwacht (noord en zuid samen), waarbij de groei – gelet op de ruimtelijke opbouw van de stad – aan de noordzijde van het station gerealiseerd moet worden. De totale capaciteit (bewaakt en onbewaakt, noord en zuid) is op dit moment 2.527 fietsen, waarvan ca. 800 in de bewaakte fietsenstalling aan de zuidzijde. De theoretisch benodigde capaciteit van de nieuwe fietsenstalling aan de noordzijde van het station bedraagt dus 2.033 fietsen.



De nieuwe fietsenstalling is opgenomen in het bouwvolume van de parkeergarage en is dus overdekt. Dit betekent dat er in principe enig toezicht aanwezig is, vanuit het beheer van de parkeergarage. In hoeverre dat in de praktijk haalbaar is, zal nader moeten worden onderzocht. Eventueel kan worden gekozen voor een bewaakte fietsenstalling (tegen een bepaald tarief), of voor een combinatie van bewaakt en onbewaakt. Dat is een punt voor nader overleg met ProRail, welke organisatie verantwoordelijk is voor fietsenstallingen bij stations.

De entree van de fietsenstalling is direct aan het plein van het busstation gelegen, aan een trottoir van minimaal 14 meter breed. Dat biedt voldoende ruimte voor alle loopstromen en fietsers die hun weg zoeken naar de fietsenstalling. In het geval van een bewaakte stalling is de fietsenstalling geopend van vroeg in de ochtend tot na middernacht. Dat betekent dat er tot in de nacht sprake is van reuring op het plein, wat goed is voor de sociale veiligheid. Door de glazen gevel van het atrium en de verlichting in de fietsenstalling en de parkeergarage heeft het geheel ook een aantrekkelijke en levendige uitstraling.

3.7 Ontwikkellocaties voor wonen, zorg en kantoren

Naast de noodzakelijke ruimte voor parkeergarage, busstation, Albert Heijn, fietsenstalling en Museumstoomtram resteert er in het plangebied nog ruimte voor drie grote bouwblokken, waar andere functies een plek kunnen krijgen. Het gaat om een bouwblok tussen het busstation en de Van Dedemstraat (bouwblok A), een bouwblok op de huidige locatie van de Albert Heijn (bouwblok B) en een bouwblok aan de kant van het Keern (bouwblok C). In alle gevallen gaat het om bouwblokken met een gevallengte van ruim 70 meter langs de Van Dedemstraat. De gevallengte van bouwblok A kan zelfs nog groter worden, als wordt gekozen voor een variant die hieronder wordt beschreven. De diepte varieert per bouwblok, maar in alle gevallen zijn het goed te ontwikkelen volumes.

De maximale bouwhoogte van de bouwblokken is afgestemd op de omgeving. Voor bouwblok A wordt uitgegaan van maximaal vijf bouwlagen, voor bouwblok B van maximaal zes bouwlagen en voor bouwblok C van maximaal vier bouwlagen. Bouwblokken A en B krijgen daarmee een hoogte die vergelijkbaar is met de parkeergarage. De afstand van het stationsgebouw van de Museumstoomtram tot bouwblok A bedraagt ca. 65 meter. Die maat is ruim genoeg om te voorkomen dat het stationsgebouw te veel wordt gedomineerd door het nieuwe gebouw. De lagere bouwhoogte van bouwblok C is afgestemd op de woonbebouwing aan de overkant van de Van Dedemstraat. De oppervlaktes van de bouwvlakken A, B en C bedragen afgerond resp. 2.260, 2.900 en 3.540 m². Hoeveel bruto of netto vloeroppervlak binnen die bouwblokken gerealiseerd kan worden is afhankelijk van het aantal bouwlagen en de vorm van het gebouw (massief, gesloten bouwblok met binnenplaats of open bouwblok). Al die bouwvormen zijn in principe mogelijk, zo lang het gebouw maar binnen het betreffende bouwvlak blijft.

In de drie bouwblokken kunnen diverse functies een plek krijgen: kantoren, zorg, woningbouw, horeca, onderwijs en detailhandel. Ten aanzien van de functie zorg kan worden gedacht aan een heel scala aan mogelijkheden: zorgwoningen, zorgwinkels, zorghotel, zorgkantoren en allerlei zorg verlenende instellingen en praktijken. Bij woningbouw kan naast zorgwoningen worden gedacht aan appartementen voor jongeren (starters) of voor mensen die graag vlakbij de binnenstad wonen en/of in de Randstad werken en daar met de trein naartoe reizen. In het geval van woningen moet er sprake zijn van een goede afstemming met andere wo-

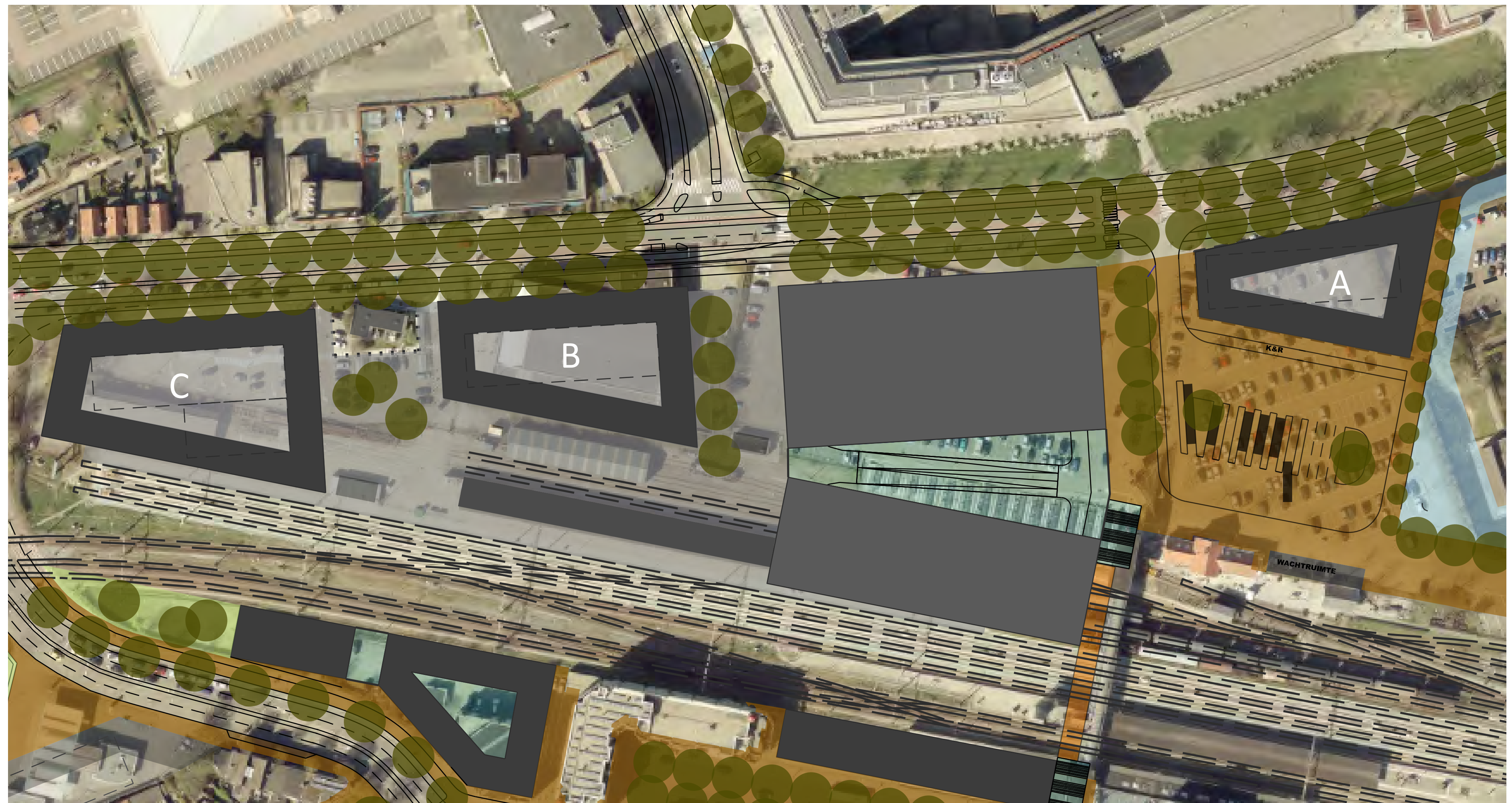
ningbouwplannen in Hoorn en de regio (qua aantallen, type woningen en fasering)¹. Horeca is in principe alleen mogelijk in de vorm van een zorghotel of horeca die is gerelateerd aan het (bus)station, zoals een koffiebar. Detailhandel is in principe beperkt tot zorgwinkels (zoals een winkel voor hulpmiddelen) en stationsgerelateerde detailhandel (zoals een bloemist en een boekenkiosk²). Naast reguliere kantoorgebouwen zijn ook concepten met flexibele werkplekken mogelijk. Met name voor bouwblok A is het van belang dat er aan de kant van het busstation publieksfuncties in de plint zitten, die zorgen voor een zekere levendigheid en sociale veiligheid op het plein: horeca, zorgfuncties, detailhandel. In mindere mate geldt dat voor alle bouwblokken aan de kant van de Van Dedemstraat: bij voorkeur liggen hier entrees van publieksfuncties, die zorgen voor een levendige plint.

Het parkeren ten behoeve van de functies in de drie bouwblokken moet worden opgelost binnen de betreffende bouwvlakken. Dat kan in gebouwde vorm op de begane grond, maar ook verdiept of halfverdiept. Hoe dat precies wordt vormgegeven is aan de ontwikkelaar en de architect. Het benodigd aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal woningen en het vloeroppervlak en de aard van de overige functies. De toegang tot de parkeerplaatsen van bouwblokken B en C is gelegen tussen de parkeergarage en bouwblok B, om te voorkomen dat er te veel aansluitingen op de Van Dedemstraat komen. Achter bouwblok B langs kan bouwblok C worden bereikt. De parkeervoorziening van bouwblok A kan wel rechtstreeks worden ontsloten op de Van Dedemstraat, omdat de verkeersintensiteit op dit deel van de Van Dedemstraat veel lager is.

Bouwblok A kan alleen een goed te ontwikkelen bouwvolume krijgen, als de watergang langs Lindendael wordt verlegd. Voor Lindendael is dit acceptabel, mits het aantal parkeerplaatsen van deze zorginstelling door herinrichting van het parkeerterrein minimaal gelijk blijft. Uit een eerste verkenning is gebleken dat het aantal parkeerplaatsen met een efficiënte inrichting zelfs kan toenemen (ca. tien parkeerplaatsen extra). Door de watergang (de Tocht) te verleggen, ontstaat een robuuste en logische ordening van gebouwen en openbare ruimte, die niet mogelijk zou zijn zonder het verleggen van deze watergang. Dat heeft vooral te maken met de vorm en maatvoering van het busstation. Er is in deze opzet bovendien nog een variant mogelijk. Daarbij volgt de watergang een ander tracé, waardoor bouwblok A kan worden uitgebreid tot over de huidige parkeerplaats van Lindendael heen, tot aan de huidige toegang naar de hoofdingang. De oppervlakte van het bouwvlak is dan geen 2.260 m², maar 4.350 m². Dat is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen van Lindendael worden gecompenseerd binnen de gebouwde parkeervoorziening van bouwblok A. Dat vereist goed overleg tussen de ontwikkelaar van dit bouwblok en Lindendael (c.q. De Omring).

¹ Met de provincie zijn afspraken gemaakt om niet meer te bouwen dan de regionale indicatieve woningbehoefte. Tot 2026 is in de voorlopige woningbouwprogrammering voorzien in de realisatie van 300 woningen op de locatie Pelmolendpad-Prismalocatie en 100 woningen in het stationsgebied. Er is voor Hoorn in de programmering nog ruimte voor 250 extra woningen tot 2026. Meer woningen voor die tijd vraagt om het maken van keuzes en temporiseren van andere plannen.

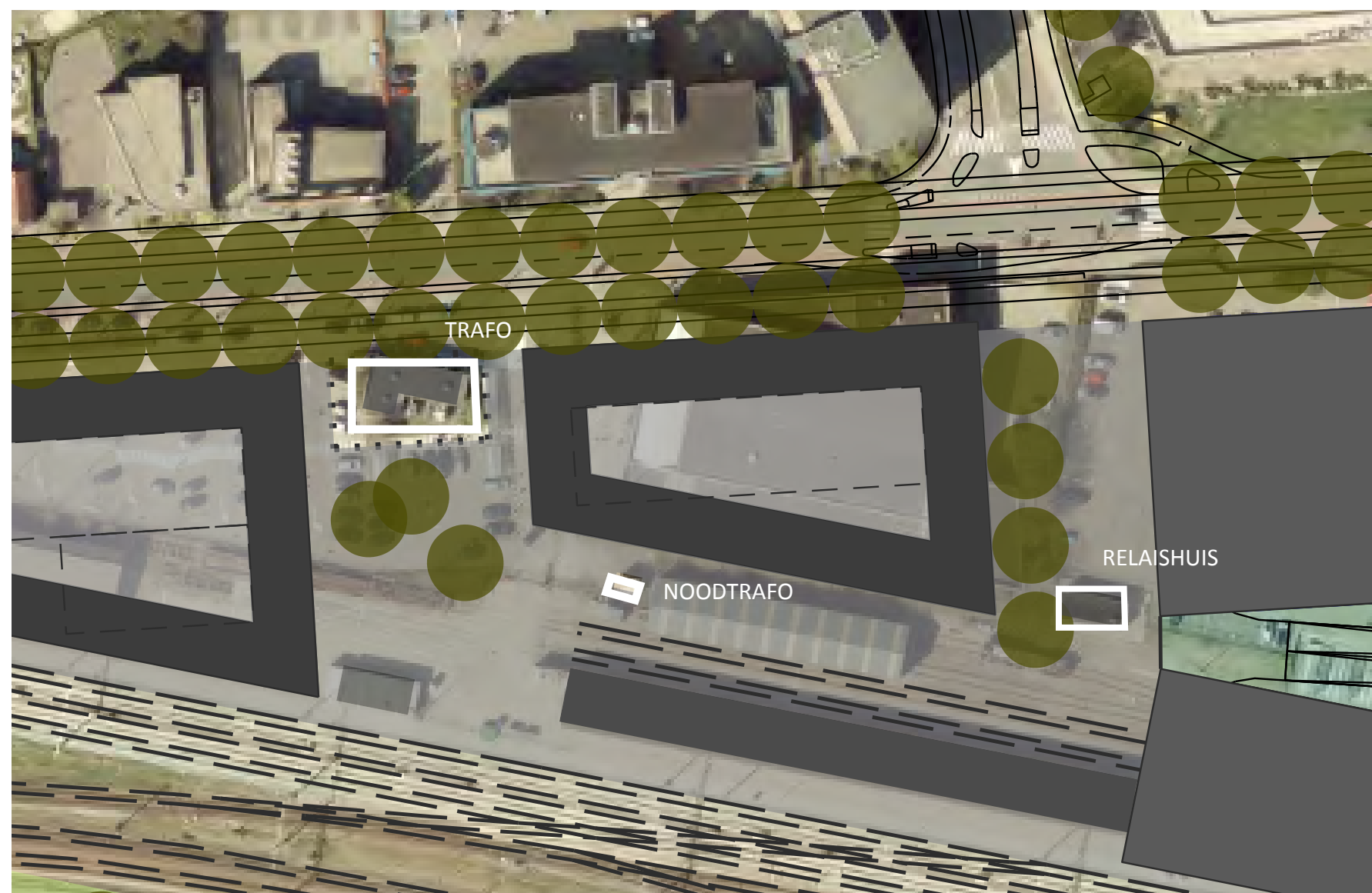
² Horeca- en detailhandelfuncties zijn in principe alleen mogelijk ter ondersteuning van het mobiliteitsknooppunt en mogen geen concurrentie vormen voor de binnenstad. Toekomstige initiatieven zullen worden getoetst aan de in 2018 vast te stellen detailhandelsnota en aan het horecabeleid (inclusief het behoefteonderzoek horeca dat medio 2017 gereed zal zijn).



3.8 Bijzondere aandachtspunten

Trafo's en relaishuis

In deze visie wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de transformatorgebouwen en het relaishuis van ProRail. Verplaatsing zou te kostbaar zijn en bovendien moeten deze stations te allen tijde goed bereikbaar zijn. Het grootste en belangrijkste transformatorgebouw ligt tussen de bouwblokken B en C, met voldoende vrije ruimte eromheen. Het gebouw is goed bereikbaar vanaf de Van Dedemstraat en eventueel ook vanaf de achterzijde. De noodtrafo (achter de huidige Albert Heijn) is bereikbaar via de toegang van de parkeergarage (c.q. de toegang tot de parkeervoorzieningen van bouwblokken B en C). Het relaishuis (tussen de parkeergarage en bouwblok B) is via dezelfde route bereikbaar. De openbare ruimte rond bouwblok B moet zodanig worden vormgegeven dat de betreffende locaties van ProRail optimaal toegankelijk zijn. Uiteraard moet dit gebeuren in goed overleg met ProRail.



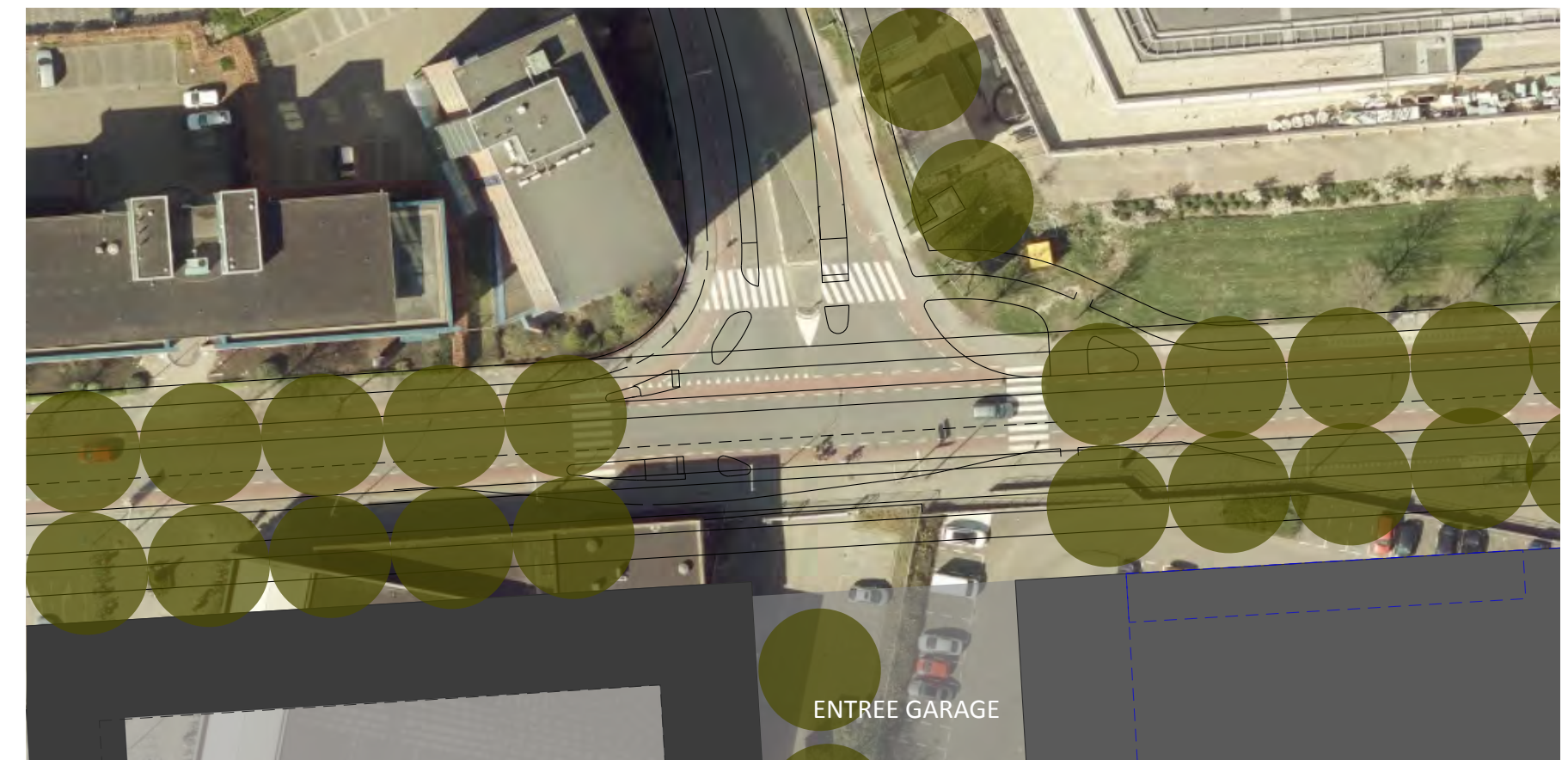
Bouwen boven het spoor

Op grond van overleg met NS en ProRail is het mogelijk om de parkeergarage deels te bouwen boven de onbedrade sporen van de Museumstoomtram en het inzetspoor. Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat de bouw van de parkeergarage door de gemeente of een derde partij wordt aanbesteed en begeleid. Daarvoor is wel ontheffing c.q. toestemming van ProRail noodzakelijk. Als die ontheffing niet wordt verleend, heeft dat vermoedelijk negatieve gevolgen voor zowel de realisatietermijn als de bouwkosten.

Aanpassing Van Dedemstraat en kruispunt met Maelsonstraat

De Van Dedemstraat en de kruising met de Maelsonstraat vallen strikt genomen buiten het plangebied stationsgebied-noord, maar zijn uiteraard van groot belang voor de ontwikkelingen in het plangebied. Ook in relatie tot andere ontwikkelingen in de Poort van Hoorn is herprofilering van de Van Dedemstraat noodzakelijk. Voor deze ontwikkelvisie is uitgegaan van

een nieuw en breder profiel langs het hele plangebied. Binnen dit profiel is ruimte voor maximaal drie rijstroken, vrijliggende fietspaden, een breed trottoir langs de zuidzijde en dubbele laanbeplanting. Door uit te gaan van een eenduidig profiel over de hele lengte wordt een ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd die aanmerkelijk beter is dan de huidige situatie. Dat is van groot belang voor de beleving van deze nieuwe entree van (de binnenstad van) Hoorn.



Loodsen van de Museumstoomtram

Ook de bestaande loods van de Museumstoomtram liggen (deels) buiten of op de rand van het plangebied. Dat geldt in ieder geval voor de grote loods (de meest zuidelijk gelegen loods van de twee). Deze wordt niet overbouwd door de parkeergarage en kan daarom blijven staan. De zijkant van de loods, die naar het plangebied is gekeerd, zou op termijn kunnen worden voorzien van openslaande deuren, zodat de activiteiten in deze loods zichtbaar worden vanaf het openbaar gebied. Dat is een interessante optie om de beleefbaarheid van de Museumstoomtram te vergroten. De kleine loods staat wel binnen het plangebied en zal moeten worden gesloopt (inclusief de sporen die naar deze loods leiden) om de nodige ruimte vrij te maken achter bouwblok B. Als deze loods zou blijven staan, wordt de toegang tot de gebouwde parkeervoorziening van bouwblok C en de noodtrafo van ProRail waarschijnlijk te krap.





4 Fasering

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord



De diverse onderdelen van de visie hangen nauw met elkaar samen. Veel van de onderdelen zijn los van elkaar te ontwikkelen, maar qua volgorde is er wel sprake van een voorkeurscenario (de meest logische en praktische volgorde) en een alternatief scenario. Het voorkeurscenario zal redelijk gedetailleerd worden toegelicht. Het alternatieve scenario zal kort worden aangestipt, met de voor- en nadelen.

4.1 Voorkeurscenario

Uitgangspunt van het voorkeurscenario is dat begonnen wordt met de bouw van de parkeergarage (vier bouwlagen, 1.250 parkeerplaatsen). Hierdoor ontstaat ruimte om andere onderdelen van de Poort van Hoorn, die nu nog een parkeerfunctie hebben, te gaan ontwikkelen (Pelmolenpad, de singel ter hoogte van de Noorderveemarkt, etc.). Bovendien wordt in 2017 al de doorgetrokken Maelsonstraat aangelegd, die is ontworpen als toegangsroute naar een parkeergarage. Het zou daarom niet logisch zijn om met iets anders dan de parkeergarage te beginnen.

De genoemde jaartallen zijn indicatief. Het gaat vooral om de volgorde der dingen en niet zo zeer om het exacte tempo van realisatie. Wel is het goed om het tempo erin te blijven houden, om te voorkomen dat er sprake is van een jarenlange bouwput.

Fase 1 (2018-2021)

- Parkeergarage inclusief toegang en entreegebouw
- (Vervangen van de traverse)
- Fietsenstalling
- Albert Heijn

Een deel van de parkeergarage wordt gebouwd op de plek waar nu nog de fietsenstalling staat. De huidige fietsenstalling moet dus worden weggehaald, voordat de bouw van de parkeergarage – met daarin opgenomen een nieuwe fietsenstalling met ca. 2.000 stallingsplekken – kan starten. Dat betekent dat er elders in het gebied een tijdelijke fietsenstalling moet komen. Dat zou kunnen in de uiterste oostpunt van het huidige transferium (naast de loods



van de Museumstoomtram). Deze mogelijkheid en andere opties zullen nader moeten worden onderzocht.

Het westelijk deel van het huidige transferium zal vervolgens aan zijn functie onttrokken moeten worden. Dat gaat om bijna 300 parkeerplaatsen. Dit tijdelijk ongemak kan in principe worden opgevangen op de overige parkeerterreinen in de Poort van Hoorn (oostelijk deel van het transferium, Pelmolenpad, Noorderveemarkt, Vale Hen). Ook het huidige parkeerterrein van de Albert Heijn kan in gebruik blijven. Vervolgens kunnen de parkeergarage met toegang, de fietsenstalling en de nieuwe Albert Heijn in één bouwstroom worden gebouwd. De parkeergarage wordt zodanig gebouwd, dat er in de toekomst een extra bouwlaag kan worden gerealiseerd: een mogelijke uitbreiding tot ca. 1.550 parkeerplaatsen. Ook het entreegebouw (dat de verbinding moet vormen tussen de parkeergarage, de traverse en het busstation) en bij voorkeur ook een nieuwe en bredere traverse worden direct meegenomen. Als deze fase is gerealiseerd, kunnen de parkeergarage en de fietsenstalling in gebruik genomen worden. Ook de nieuwe winkel van Albert Heijn kan worden ingericht en geopend.

Fase 2 (2021)

- Sloop Albert Heijn
- Buiten gebruik stellen van parkeerterreinen

Omdat de nieuwe winkel van Albert Heijn in gebruik is genomen, kan de oude winkel worden gesloopt. Omdat de parkeergarage in één keer is gebouwd, met het volledige parkeervolume van 1.250 parkeerplaatsen, kunnen in principe alle overige parkeerterreinen in de Poort van Hoorn buiten gebruik worden gesteld. Dat geldt voor het transferium-oost, de Noorderveemarkt, de Vale Hen en het Pelmolenpad – en ook voor de huidige parkeerplaats van Albert Heijn.

Eventueel kunnen Noorderveemarkt en Vale Hen de eerste tijd als parkeerterrein in gebruik blijven, om de effecten goed te kunnen monitoren. Mocht de totale bezetting van alle parkeerterreinen dan zodanig zijn, dat deze parkeerterreinen inderdaad aan het gebruik onttrokken kunnen worden, dan kan daartoe op dat moment worden besloten (geleidelijke uitfasering). Een andere optie is om ook deze terreinen direct te sluiten, zodat binnenstadbezoekers als het ware worden gedwongen om direct aan de nieuwe situatie te wennen. Dat heeft bovendien een positief effect op de bezettingsgraad van de parkeergarage.

Fase 3 (2021-2023)

- Verplaatsen busstation
- Start ontwikkeling Pelmolenpad
- Start herinrichting stationsgebied-zuid

Op het moment dat het transferium-oost is vrijgespeeld, kan het busstation worden verplaatst naar de noordzijde van het station. Aangezien diverse partijen belang hebben bij deze verplaatsing (provincie Noord-Holland, Westfriesgasthuis, Lindendael) moet worden gestreefd naar een zo vroeg mogelijk tijdstip.

Omdat ook het Pelmolenpad is vrijgespeeld als parkeerterrein, kan worden gestart met de ontwikkeling van het Pelmolenpad (en de Prismalocatie) als woonlocatie. Hier is ruimte voor ongeveer 400 woningen in een centrum-kleinstedelijk woonmilieu, met intensieve laagbouw en appartementen en daarbij passende stedelijke functies. Dat is volledig in overeenstem-

ming met het provinciaal beleid (zie paragraaf 2.3 over ‘Maak Plaats!’ en het Companen-rapport). Deze ontwikkeling valt echter niet binnen de kaders van deze ontwikkelvisie.

Ook de herinrichting van stationsgebied-zuid kan nu worden gestart. Dat is in ieder geval noodzakelijk voor het terrein waar op dit moment nog het busstation is gelegen. Of de herinrichting in deze fase verder gaat dan het voormalige busstation, is vooral afhankelijk van de vraag wanneer het parkeerterrein van de Noorderveemarkt buiten gebruik gesteld wordt. Ook deze herinrichting valt echter buiten de kaders van deze ontwikkelvisie.

Fase 4 (vanaf 2023 of eerder indien mogelijk)

- Realiseren van de ontwikkellocaties (bouwblokken A, B en C)
- (Vervangen van de traverse)

Als alle andere onderdelen zijn gerealiseerd kunnen ook de bouwblokken A, B en C worden gerealiseerd. Eventueel kunnen deze bouwvolumes eerder worden ontwikkeld, maar alleen als dat realisatie van de parkeergarage, de fietsenstalling, de Albert Heijn en het busstation niet in de weg zit. Die onderdelen hebben absolute prioriteit, de drie ontwikkellocaties zijn daaraan ondergeschikt.

Wanneer de traverse wordt vervangen, is vooral afhankelijk van het overleg met ProRail (zie ook paragraaf 3.5). In een ideale situatie wordt de nieuwe traverse gebouwd op hetzelfde moment als ook de parkeergarage en het entreegebouw worden gerealiseerd (fase 1).

4.2 Alternatief scenario: busstation eerder verplaatsen

In het voorkeurscenario zit de verplaatsing van het busstation in fase 3. Dit zou naar voren gehaald kunnen worden, wat tegemoet zou komen aan een breed gedeelde wens om het busstation zo snel mogelijk te verplaatsen. Dit heeft echter ook belangrijke nadelen. Er zijn twee varianten denkbaar: (a) verplaatsing van het busstation gelijktijdig met de bouw van de parkeergarage of (b) verplaatsing van het busstation voorafgaand aan de bouw van de parkeergarage.

Ad (a)

Het belangrijkste nadeel van deze variant is, dat het gehele transferium voorafgaand aan de bouwphase moet worden gesloten (ca. 640 parkeerplaatsen). Dit kan niet worden opgevangen op de andere parkeerterreinen in de directe omgeving van het station. Bovendien wordt er een verkeerd signaal afgegeven: tijdelijk kan er in het geheel niet worden geparkeerd ten noorden van het station, terwijl het beleid er juist op is gericht dat bezoekers zo veel mogelijk parkeren aan deze kant van het station.

Ad (b)

Deze variant is niet logisch in relatie tot de aanleg van de doorgetrokken Maelsonstraat in 2017, die juist is bedoeld als toegangsroute naar de parkeergarage. De bouw van een parkeergarage is daarom een logisch vervolg, veel meer dan verplaatsing van het busstation. Bovendien heeft het oostelijk deel van het transferium, waar het busstation komt, meer parkeerplaatsen dan het westelijk deel. In deze variant is het tijdelijk parkeerprobleem daarom groter dan in het voorkeurscenario.



5 Haalbaarheid

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord





5 HAALBAARHEID

5.1 Grondeigendommen en intentieovereenkomst

De gronden in het plangebied zijn eigendom van Railinfratrust (ProRail), de NS en de gemeente Hoorn. De gronden waar Lindendael op is gevestigd zijn eigendom van De Omring. Op de afbeelding in paragraaf 2.5 is een en ander aangegeven. In de bestaande situatie is de eigendomsverhouding in het gebied al niet erg praktisch. Het parkeerterrein van het transferium en de winkel van Albert Heijn liggen bijvoorbeeld deels op gronden van de NS en deels op gronden van de gemeente Hoorn. In de toekomstige situatie – op basis van deze ontwikkelvisie – wordt dat alleen maar lastiger. De parkeergarage staat bijvoorbeeld op gronden van Railinfratrust, de NS én de gemeente Hoorn en ook de drie bouwblokken en het busstation liggen op gronden van twee of drie eigenaren.

Een mogelijke oplossing is een vorm van ‘stedelijke herverkaveling’. Daarbij worden gronden zodanig geruimd of verworven, dat er ten opzichte van het toekomstig gebruik een logische eigendomssituatie ontstaat. Daarbij is natuurlijk wel de medewerking van verschillende partijen vereist. Een andere mogelijkheid is behoud van de huidige eigendomssituatie, waarbij de verschillende onderdelen van de visie worden gerealiseerd met behulp van erfpacht- en huurconstructies. In feite is dat een voortzetting van de huidige situatie, met dien verstande dat de toekomstige situatie aanzienlijk complexer is.

Momenteel (voorjaar 2017) zijn gesprekken gaande tussen NS, ProRail en de gemeente Hoorn om de mogelijkheden te bespreken en te onderzoeken. Een belangrijke basis is, dat alle partijen achter de hoofdlijn van de ontwikkelvisie staan. Dat is gebleken uit de gesprekken die tot dusver zijn gevoerd. Om dit een formele status te geven, wordt – op basis van nader te bepalen bestuurlijke kaders – gewerkt aan een intentieovereenkomst tussen de gemeente Hoorn en de NS (en eventueel ProRail), waarin de steun voor de ontwikkelvisie wordt bekrachtigd en waarin bij voorkeur ook wordt vastgelegd op welke manier wordt gekeken naar de toekomstige eigendomssituatie. Het streven is erop gericht om de intentieovereenkomst te ondertekenen rond het moment dat de ontwikkelvisie door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

5.2 Financiën

Tijdens de voorbereiding van deze ontwikkelvisie zijn de belangrijkste kosten zo goed mogelijk in beeld gebracht. Dat geldt in ieder geval voor de bouw, het beheer en de exploitatie van de parkeergarage en voor de verplaatsing van het busstation. Andere kosten zijn zo goed mogelijk geraamd, voor zover dat op dat moment mogelijk was. Dat heeft geleid tot een haalbare businesscase op hoofdlijnen, met dien verstande dat daarvoor wel een herschikking van financiële middelen binnen de gemeentelijke begroting noodzakelijk is. Mogelijke (grond)opbrengsten en subsidies zijn vooralsnog niet meegerekend. De financiële gegevens zijn in maart/april 2017 onder geheimhouding beschikbaar gesteld aan de gemeenteraad. Dat is gebeurd in de aanloop naar de raadsvergadering van 4 april 2017, waar de raad richtinggevend besluiten heeft genomen over de Poort van Hoorn als geheel. Op dat moment heeft de raad ook besloten om een krediet van € 3,1 miljoen beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding van de ontwikkeling stationsgebied-noord. Naarmate de ontwikkelvisie verder wordt vertaald in concrete plannen, zal er steeds meer inzicht komen in de kosten en opbrengsten.