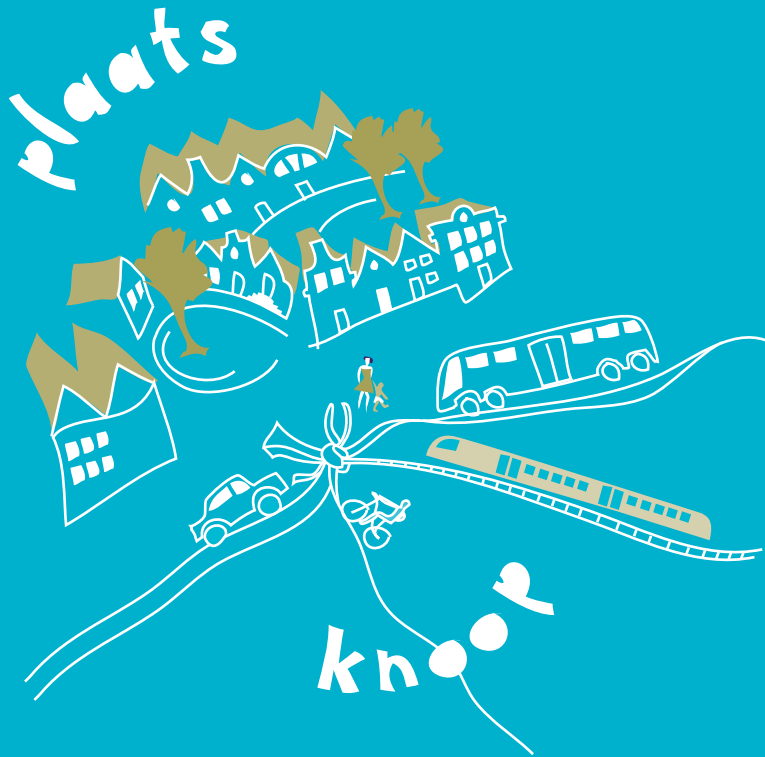


Maak plaats in de Poort van Hoorn!



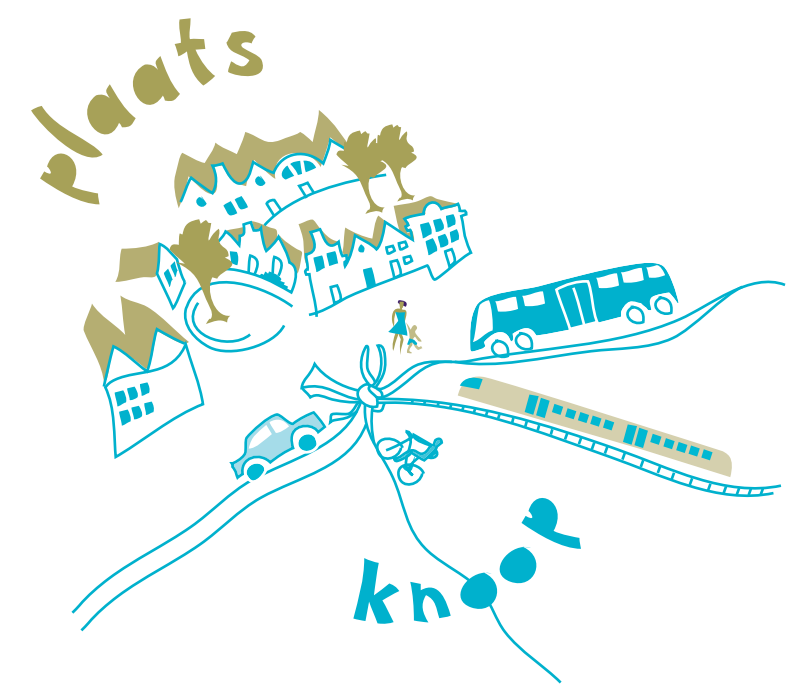
het idee achter de poort van hoorn



Wie Hoorn binnenrijdt maakt kennis met de Poort van Hoorn. Het stationsgebied is **het mobiliteitsknooppunt** van Hoorn en de regio.

Iedere dag is het hier een komen en gaan van duizenden fietsers, automobilisten, bus- en trein- passagiers, wandelaars, bezoekers en dagjesmensen. Ieder met zijn eigen doel.

En de ligging, dicht tegen de prachtige historische binnenstad aan, geeft het gebied nóg een doel: het is **de rode loper voor de binnenstad van Hoorn**.



Maak Plaats!

Met het onderzoek 'Maak Plaats!' introduceerde de provincie Noord-Holland een duidelijke visie over de ontwikkelingsmogelijkheden rond OV-knooppunten.

Meer activiteiten en een goede bereikbaarheid leiden tot een beter gebruik van het openbaar vervoer. Dat vraagt kwalitatieve en goed doordachte aanvullingen op wat er al is.

De Poort van Hoorn speelt in op deze visie; het versterkt de werking van de stationsomgeving als mobiliteitsknooppunt en het maakt het mogelijk om op strategische plekken in en om de binnenstad meer kwaliteit aan de stad toe te voegen.

Het gaat allemaal om **'knoop'** en **'plaats'**.

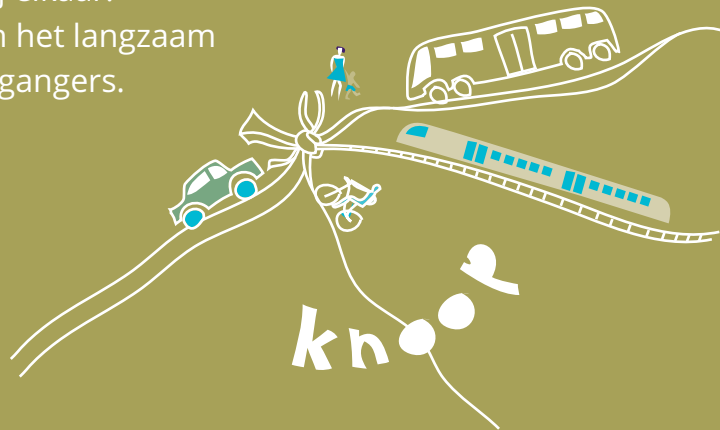




De Poort van Hoorn als **knoop**

Een **knoop** is een plek die met zoveel mogelijk vervoersmiddelen goed te bereiken moet zijn. Niet alleen met de trein, maar ook met de bus, tram, metro, auto, fiets, lopend of zelfs met de boot.

Uiteindelijk komen drie onderdelen bij elkaar: het OV-netwerk, het wegennetwerk en het langzaam verkeersnetwerk voor fietsers en voetgangers.



Goed bereikbaar voor alle verkeer

Met al die verkeersstromen die bij elkaar komen is het vanzelfsprekend dat de infrastructuur rond het knooppunt goed op orde moet zijn. Het verbeteren van de bereikbaarheid maakt daarom ook nadrukkelijk onderdeel uit van het programma Poort van Hoorn.

De eerste stap is gezet door de aanleg van de nieuwe Maelsonstraat. Hierdoor ontstaat een directe en snelle verbinding van de Provincialeweg naar het stationsgebied. Voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor langzaam verkeer, met vrijliggende fietspaden en ruime trottoirs.



Volgende mogelijke stappen zijn het verbeteren van de doorstroming op de Provincialeweg door het aanpakken van het knelpunt van de turborotonde en het optimaliseren van noord-zuid verbindingen over de Provincialeweg en het spoor.

Snel en comfortabel overstappen

In de ontwikkelvisie voor het stationsgebied-noord is ook veel aandacht voor de transferfunctie van het stationsgebied. Juist deze kant van het station is uitermate geschikt om alle verschillende vervoersstromen optimaal op elkaar aan te sluiten.

De verplaatsing van het busstation en ook de bouw van een parkeer-garage en een ruime fietsenstalling heel dicht bij de entree van het treinstation zorgt voor een prettige en snelle aansluiting en overstap op ander vervoer. Dit levert een enorme verbetering op voor het gemak en het comfort van reizigers.





De Poort van Hoorn als **plaats**

Een plaats is aantrekkelijk als je er overdag en 's avonds veel verschillende mensen ziet en er veel dingen kunt doen, dus als het levendig en sociaal veilig is.

Voor het aspect plaats zijn drie ruimtelijke kenmerken van belang: de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers, de menging en de nabijheid. Deze punten komen samen in de ontwikkeling van de Poort van Hoorn.



Kwaliteit en beleving

Wie een wandeling maakt vanuit binnenstad richting het station voelt de kwaliteit van de omgeving langzaam wegzakken. En zodra je de traverse over het spoor betreedt, is het gevoel van de binnenstad helemaal weg.

De stationsomgeving is heel functioneel ingericht, met name voor het parkeren van auto's en bussen. Het P+R terrein (Transferium), de Noorderveemarkt, maar ook het Pelmolenpad, de Vale Hen en de Veemarkt bepalen daarmee de eerste kennismaking met de stad.

AMSTERDAM — ENKHUIZEN

Maak gebruik van de grote plancapaciteit binnen de corridor Amsterdam — Enkhuizen. Wanneer woningbouwplannen goed worden afgestemd, kan binnen deze corridor een groot deel van de regionale vraag rondom de ov-knoop-punten worden gerealiseerd. Dit stimuleert het treingebruik.





Rode loper

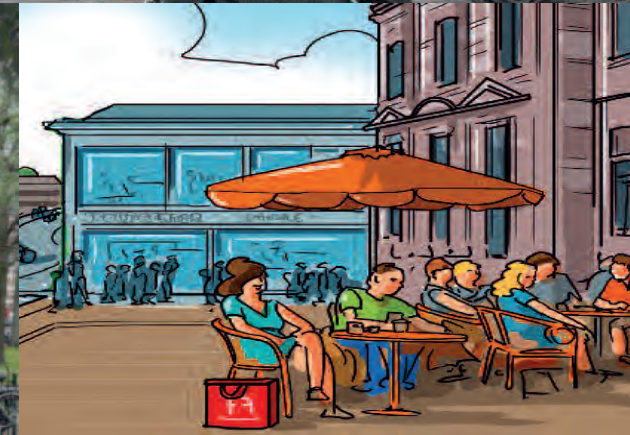
Er liggen twee duidelijke kansen. De eerste kans is die van de rode loper. Door een betere indeling en het toevoegen van kwaliteit en nieuwe functies werkt het stationsgebied-noord beter als mobiliteitsknooppunt en daarnaast als **prettige en uitnodigende entree van het station en van de stad**.

Het station krijgt twee voorkanten, in plaats van een voor- en een achterkant. Door te investeren in de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte, aangevuld met functies als kantoren of flexibele werkplekken, wat detailhandel en horeca en woningen, begint je bezoek aan Hoorn en de beleving van stad al aan deze kant van het station.

Het is dé uitnodiging voor reizigers en het begin van de rode loper naar de binnenstad voor bezoekers.

Door het verplaatsen van auto's en het busstation naar de noordkant van het station wordt het mogelijk om aan de zuidkant van het station richting het winkelgebied ruimte te maken voor een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte (stationsplein, Noorderveemarkt en singel).

De rode loper begint dus op het stationsgebied-noord (parkeergarage, busstation) en loopt dan via het stationsgebied-zuid (stationsplein, Noorderveemarkt, singel) via de Veemarkt en het Kleine Noord naar het winkelgebied.





Binnenstad XL

De tweede kans is die van wat we in de integrale visie voor de binnenstad ook wel de 'Binnenstad XL' noemen. De verplaatsing van het straatparkeren naar het stationsgebied-noord maakt het ook mogelijk om op strategische plekken in en aan de rand van de binnenstad een enorme **kwaliteitssprong** te maken. Hier komt ruimte voor nieuwe functies die iets toevoegen aan de stad en de directe omgeving, zoals wonen, werken en recreëren.

Het Pelmolenpad (en de Prismalocatie) is een voorbeeld van zo'n strategische plek die nu niet optimaal benut wordt. Hier komen de Grote Waal en de binnenstad bij elkaar in een parkeerterrein. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling is dit een gemiste kans. **Juist hier liggen kansen voor een fijne stadse woonbuurt** naar het idee van het Jeudje, met intensieve laagbouw, eventueel in combinatie met appartementen.

De nabijheid van de binnenstad, het station en talloze voorzieningen maakt deze locatie zeer **aantrekkelijk voor jonge huishoudens**, met of zonder kinderen. Ook ontstaat hiermee een stedenbouwkundige verbinding of zachte overgang van de binnenstad naar de Grote Waal. Feitelijk vergroot je hiermee de binnenstad naar de binnenstad XL.

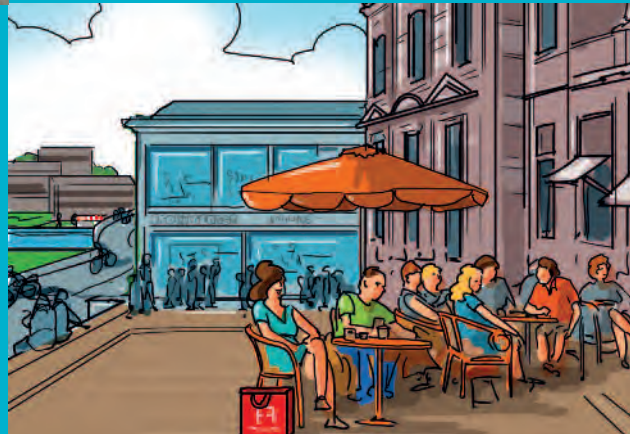


Bijkomend voordeel: de extra woningen zorgen voor een economische impuls in de binnenstad en een betere werking van het mobiliteits-knooppunt. Meer woningen in de nabijheid van het station zorgen voor meer reizigers, meer kwaliteit en meer reuring/beleving. Het werkt dus twee kanten op.

De Poort van Hoorn opent de stad

Dit bevestigt eens te meer de sterke relatie tussen de stationsomgeving, de binnenstad en de gebieden aan de rand van de binnenstad. De Poort van Hoorn gaat om het samenspel tussen deze gebieden. De Poort van Hoorn gaat over mobiliteit en kwaliteit, over functionaliteit en beleving. De Poort van Hoorn opent de stad, letterlijk én figuurlijk.





Poort van Hoorn

