

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. 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 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.).

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.