



# Reactie Klankbordgroep De Poort van Hoorn

9 februari 2012

# Reactie Klankbordgroep De Poort van Hoorn

9 februari 2012

## Inleiding

Het stationsgebied De Poort van Hoorn (DPvH), is enige jaren geleden op de agenda gezet door de Taskforce Ruimtelijke Ordening (TFR) van de provincie Noord-Holland. TFR is een programma van de provincie om te stimuleren dat de ruimtelijke potenties van onder andere stationsgebieden beter worden benut. Citaat van de website van de provincie Noord-Holland:

### **Stationsgebied Hoorn en omgeving**

*In 2007 heeft de Taskforce Ruimtelijke Ordening (TFR) een assist uitgevoerd in Hoorn. De spoorlijn die ooit langs de stad liep, is nu een barrière in de stad. Het autoverkeer dat van de noordkant van de stad of vanuit de regio naar de binnenstad wil, ondervindt hinder van het spoor.*

*Bij aankomst of vertrek van een trein zijn de slagbomen vele malen per uur langer dan een minuut naar beneden. Plannen voor ondertunneling van het spoor liepen vast om financiële en verkeerstechnische redenen. Rond het station liggen terreinen braak. De kwaliteit van de openbare ruimte is onder de maat. Een groot deel van de ruimte is in gebruik als parkeerterrein.*

*De TFR heeft studies laten verrichten op het gebied van verkeer en vervoer, bereikbaarheid, programmering ruimtelijke ordening en ruimtelijke ordening. De TFR heeft geadviseerd om een aantal strategische keuzes te maken in plaats van een nieuw masterplan vast te stellen.*

### **Conclusies assist**

- *Er moeten strategische keuzes gemaakt worden. Regie voeren door de gemeente is essentieel.*
- *Het stationsgebied is een kerngebied van Hoorn en het profiel moet daarbij passen.*
- *Knelpunten bij de kruising van de weg en het spoor moeten opgelost worden, met name bij het Keern. Voorgesteld is om voor het autoverkeer een spoorkruising met een tunnel te maken.*
- *Financiering van de tunnel kan uit opbrengsten uit de ontwikkeling van het Pelmolendaggebied worden ingezet.*
- *Voorstel: Leg het zwaartepunt van het station en haar hoofdtoegang aan de noordzijde. En verplaats ook het busstation hierheen.*
- *Bouw aan de zuidzijde van het stationsgebied winkels van middelgrote omvang (600-1.000 m<sup>2</sup>), plus wonen, bedrijfsruimten, een fietsenstalling en een parkeervervoorziening. Richt de openbare ruimte in met meer kwaliteit.*

Bron: <http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Ruimtelijke-ordening/Taskforce-Ruimtelijke-Ordening/Hoorn.htm>



De gemeente Hoorn heeft de adviezen van de TFR ter harte genomen en is verder gegaan met de planontwikkeling. De gemeenteraad heeft in het voorjaar van 2010 de uitgangspunten voor de ontwikkeling vastgesteld. Deze uitgangspunten vormen de basis voor de gemeentelijke structuurvisie die op dit moment wordt voorbereid. Het ligt in de verwachting dat de structuurvisie medio 2012 aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Voor het maken van de gemeentelijke structuurvisie heeft de gemeente het stedenbouwkundig ontwerpbureau wUrck uit Rotterdam ingehuurd.

Om ervoor te zorgen dat de structuurvisie voldoet aan de 'Hoornse maat' is een Klankbordgroep in het leven geroepen bestaande uit vertegenwoordigers van diverse maatschappelijke organisaties en direct belanghebbenden, waaronder grondeigenaren. Tussen september en december 2011 is de Klankbordgroep vier keer bijeen gekomen.

Het is een complexe planontwikkeling in een onzekere tijd, hetgeen diverse vragen oproept. Dit vraagt om het uitdiepen van vraagstukken en het verkennen van kansen. De provincie Noord-Holland heeft in samenwerking met de Kamer van Koophandel Alkmaar en een aantal onderwijsinstellingen een kenniswerkplaats opgericht, Kenniswerkplaats NHN (Noord-Holland Noord), waardoor de kennis van universiteiten en hogescholen ingezet kan worden voor complexe en innovatieve vraagstukken van allerlei aard, in dit geval gaat het om een ruimtelijke opgave. De Poort van Hoorn is één van de casussen waaraan de Kenniswerkplaats NHN werkt. Vragen die leven bij de Klankbordgroep en/of projectorganisatie zijn tijdens het traject door studenten verder uitgewerkt en verdiept.

De gemeente heeft Hilde Blank, directeur BVR adviseurs te Rotterdam, gevraagd de Klankbordgroepbijeenkomsten en de vraagstukken voor de Kenniswerkplaats NHN te begeleiden en de groep te ondersteunen in het schrijven van haar advies.

## Status van het advies

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat er drie parallelle sporen zouden lopen: de structuurvisie van de gemeente, de onderzoeken van de Kenniswerkplaats NHN en de bijeenkomsten van de Klankbordgroep. De drie sporen zouden tegelijk, in januari 2012, worden afgerond.

Voortschrijdend inzicht van de gemeente heeft er toe geleid dat de planvorming van de gemeente op een laag pitje is gezet en er ruimte is geboden aan de gedachtevorming van de Klankbordgroep en de Kenniswerkplaats NHN. Op deze manier kan de gemeente meer recht doen aan de uitkomsten. De Klankbordgroep is van mening dat, door deze wijziging, er geen sprake meer is van een advies aan college van B&W over de planontwikkeling. Zij ziet haar bijdrage meer als een reactie op de voorgenomen plannen en als een meningsvorming over een mogelijke toekomst van het gebied.

De samenstelling van de Klankbordgroep is zeer divers. Sommige personen vertegenwoordigen een organisatie, andere zijn aanwezig op persoonlijke titel en kennen geen georganiseerde achterban. De partijen met een directe grondpositie, zoals AHOLD, Prorail en NS Poort hebben aangegeven niet mee te willen doen aan de reactie omdat zij dat niet vinden passen bij hun positie. Dit stuk moet gezien worden als een reactie op de gemeentelijk voornemens en kent geen officiële status. Partijen houden zich het recht voor om straks vanuit hun eigen belang en positie op de gemeentelijke structuurvisie te reageren. Vanzelfsprekend hoopt zij wel dat de gemeente haar voordeel zal doen met deze reactie.

4

### Openbare ruimte



### Architectuur



### Programma



### Verkeer



### Duurzaamheid



### Imago



# De Poort van Hoorn



## Proces Klankbordgroep en Kenniswerkplaats NHN

In totaal zijn er vier bijeenkomsten geweest met de Klankbordgroep en de Kenniswerkplaats NHN. Elke bijeenkomst kende een eigen opzet en inhoudelijke agenda.

Tijdens de eerste bijeenkomst heeft het stedenbouwkundig ontwerp bureau wUrck de eerste ideeën voor De Poort van Hoorn gepresenteerd en is er een overzicht gemaakt van vragen die leven bij de Klankbordgroep. Op basis van deze vragen heeft de Kenniswerkplaats NHN haar onderzoeksvragen geformuleerd en is de tweede bijeenkomst inhoudelijk voorbereid.

De tweede bijeenkomst is in thematische groepen gediscussieerd over de vragen die leven. Dit waren vooral vragen op het gebied van infrastructuur en programma. Tijdens deze bijeenkomst waren deskundigen van en namens de gemeente aanwezig om zoveel mogelijk vragen van de Klankbordgroep te beantwoorden. De Kenniswerkplaats NHN heeft deze bijeenkomst verrijkt met beelden over mogelijk toekomstige inrichtingen en sferen.

De derde bijeenkomst stond in het teken van de ontwikkelstrategie en tijdelijke programmering. Martijn Bakker, partner van Lingotto, heeft de bijeenkomst geïnspireerd met hedendaagse praktijkvoorbeelden en de studenten van de Kenniswerkplaats NHN hebben een tussenpresentatie gegeven van hun onderzoeken.

Tijdens de vierde en laatste bijeenkomst hebben de studenten de eindresultaten gepresenteerd en is de Klankbordgroep om de tafel gegaan om een eerste concept van hun reactie te bespreken. De resultaten van de studenten, de verslagen van de bijeenkomsten en de individuele bijdragen van de Klankbordgroepleden zijn als bijlage bij deze reactie gevoegd.

De Klankbordgroepleden geven aan graag actief betrokken te willen worden bij de planvorming. Zij ziet in het vervolg graag een actievere rol van de gemeente zodat zij daadwerkelijk als klankbord kan functioneren op onderzoeken en studies die de gemeente laat uitvoeren. Verder vraagt zij aandacht voor een participatietraject met alle inwoners van Hoorn zodat meer mensen bij de planontwikkeling betrokken worden en er zelf aan bij kunnen dragen.

## Reactie Klankbordgroep De Poort van Hoorn

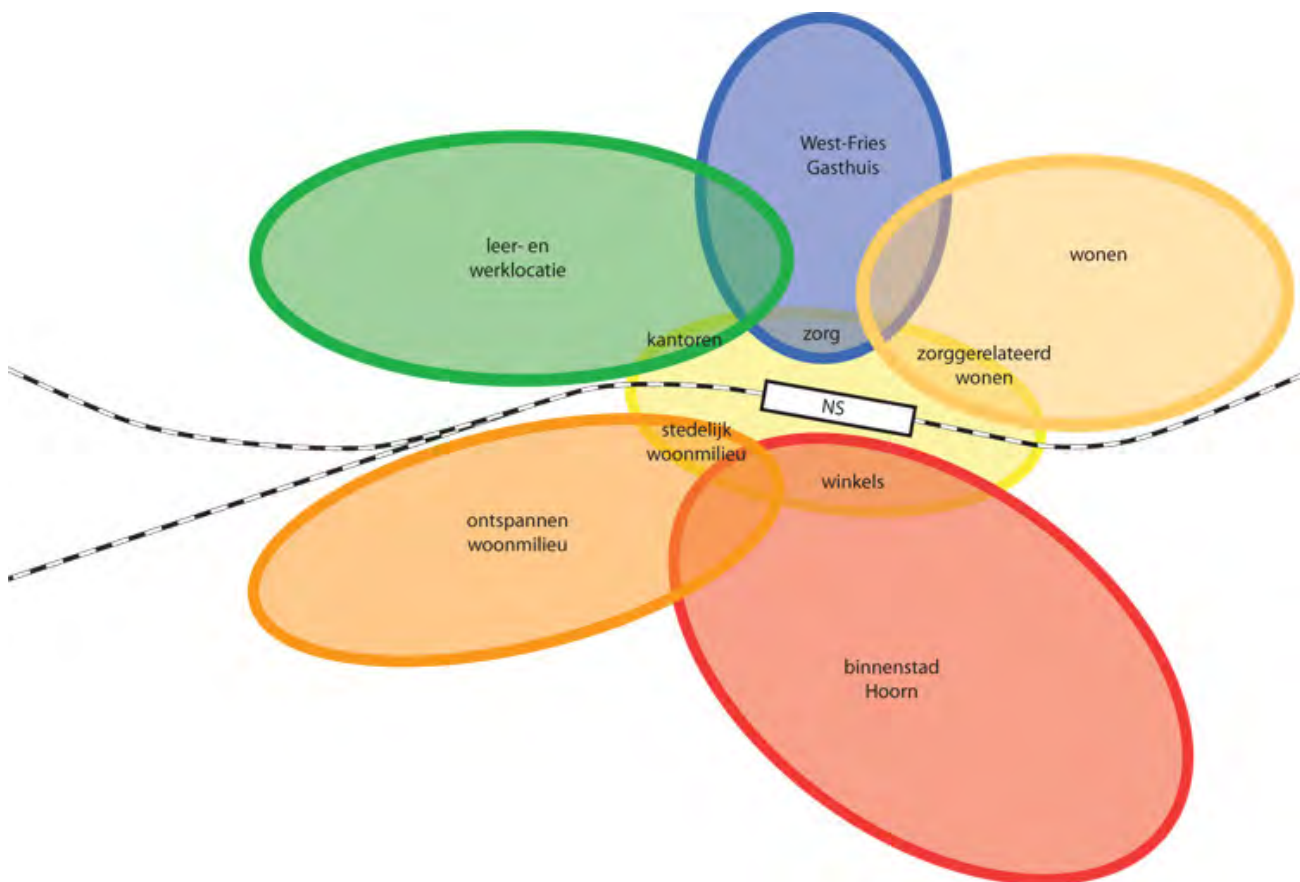
De reactie is als volgt opgebouwd. Eerst wordt in algemene zin de ambitie beschreven die de Klankbordgroep voor ogen heeft voor De Poort van Hoorn. Tijdens de bijeenkomsten ontstond een gedragen beeld over de gewenste toekomst. Vervolgens wordt op onderdelen ingegaan op de cruciale ingrepen die nodig zijn om het gebied verder te kunnen ontwikkelen. Hoewel in grote lijnen de Klankbordgroep het redelijk met elkaar eens is, ligt er wel een verschil van mening over de nut en noodzaak van grote investeringen die aan de ontwikkeling ten grondslag liggen. Het gaat vooral om grote infrastructurele ingrepen die beter onderbouwd zouden moeten worden. Daarnaast delen de Klankbordgroepleden zorgen over de mogelijk negatieve effecten van de ontwikkeling van De Poort van Hoorn op het functioneren van het historisch winkelhart, de bereikbaarheid van de binnenstad en de verkeersaantrekkende werking van mogelijk nieuwe programma's.

De vereniging Oud Hoorn ziet graag onderstaande tekst expliciet opgenomen in de reactie:

- Het grootste deel van het plangebied ten zuiden van de spoorlijn is gelegen in het beschermde stadsgezicht en omvat enkele grote rijksmonumenten (Station, Veemarkt, Noorder Veemarkt, Noorder Plantsoen en Spoorsingel). De Vereniging Oud Hoorn stelt voor om op korte termijn een historisch onderzoek te laten uitvoeren voor het plangebied zodat aan de hand van een historische kwaliteitskaart inzicht verkregen wordt in de aanwezige en de verdwenen historische elementen en structuren. Aan de hand daarvan kan een ontwikkelingsstrategie geformuleerd worden die tot doel heeft de historische kwaliteit te versterken en die tegelijk ruimte biedt aan nieuwe bouwmassa's.
- De Vereniging Oud Hoorn stelt om het proces en de volgorde van de projecten te veranderen, begin bij het noordelijk stationsgebied met busstation en uitbreiding van het transferium. Houd de binnenstad autoluw en houd rekening met veranderend koopgedrag en de gevolgen daarvan. Mochten er zich dan nog problemen voordoen, dan is een tunnel altijd een optie. Hoewel wij vrezen dat het verkeer door het gekozen tracé straks aan de andere kant van het spoor vastloopt.

## Ambitie De Poort van Hoorn 2030

De Poort van Hoorn is een bruisend en levendig gebied, veilig, gastvrij en met een vriendelijke uitstraling. De fietsers, voetgangers, rolstoelers en boosters, kunnen zich soepel door het gebied bewegen naar de vele functies in het gebied. De reizigers per trein, bus en auto vinden gemakkelijk hun bestemming of wandelen van de parkeerplaats, busstation of perron naar de binnenstad van Hoorn via aantrekkelijke en duidelijk herkenbare routes waar wat te beleven valt





met bankjes om af en toe uit te rusten. Op drukke dagen rijdt regelmatig een pendelbusje van De Poort van Hoorn naar de verschillende bronpunten in de Hoornse binnenstad.

De leefbaarheid in De Poort van Hoorn is hoog. Het gebied kent een zachte en groene uitstraling met kleinschalige, gelaagde en gevarieerde (historische)bebouwing met incidenteel een hoog en iconisch accent. De architectuur refereert naar Hoornse stijlkenmerken. Het gebied kent een aangename openbare ruimte om te verblijven met 's avonds en 's goede verlichting. Energie en warmtestromen die uit het gebied vrijkomen worden direct weer benut, waardoor het gebied energieleverend is en daarmee inspeelt op de nieuwste inzichten op het gebied van duurzaamheid.

Door de ontwikkeling van De Poort van Hoorn is Hoorn nog aantrekkelijker geworden voor de regio, als woon-, werk-, cultuur-, recreatie- en winkelstad. Regionale functies hebben een plek gevonden in het stationsgebied. Vanaf het station loop je gemakkelijk en veilig naar het Westfries Gasthuis. De historische binnenstad is direct met het stationsgebied verbonden door goed ingerichte en levendige openbare ruimte, autoluwe straten en groene singels. De vele bezoekers die naar Hoorn komen voor het Stoomtrammuseum, gaan na een bezoek aan het museum (fun)shoppen in de historische Hoornse binnenstad.

In De Poort van Hoorn is er voor iedereen wat te beleven. Het gebied is toegankelijk en aantrekkelijk voor jong en oud, arm en rijk en vele culturen.

## Cruciale ingrepen die nodig zijn om De Poort van Hoorn te ontwikkelen

### Verplaatsen busstation

Het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde van het station is een onontkoombare maatregel die snel uitgevoerd moet worden. De hinder van de stads- en streekbussen aan de zuidzijde van het station wordt daardoor weggenomen en bussen hoeven minder omrijbewegingen te maken en minder te wachten voor de spoorwegovergangen wat positief bijdraagt aan het milieu. De reistijd van de streekbussen naar het station wordt korter waardoor het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Met het verdwijnen van het busstation aan de zuidzijde ontstaat er de kans het station en de binnenstad kwalitatief beter met elkaar te verbinden, de entree van de binnenstad te markeren en de historische singelstructuur te herstellen.

### Opwaardering traverse

De loopbrug over de perrons moet worden opgewaardeerd waardoor het transferium, het ziekenhuis, het scholencomplex en het noordelijk gelegen bedrijventerrein beter bereikbaar wordt vanaf de zuidzijde van het station. Hoewel de huidige traverse momenteel wordt opgeknapt kan de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de loopbrug nog meer worden verbeterd, waarbij extra aandacht wordt gevraagd voor de veiligheid.

### Ongelijkvloerse kruisingen met het spoor

Hoewel de meerwaarde van een ongelijkvloerse kruising met het spoor door alle Klankbordgroepleden wordt gezien, is er twijfel of de ingreep de investering echt waard is. Vooral wanneer dit zou betekenen dat investeringen in de infrastructuur ten koste gaan van andere ontwikkelingen in Hoorn. Een goede afweging is gewenst.

Door de aanleg van een nieuwe auto ontsluiting ter hoogte van de Dampden, eventueel gecombineerd met parkeervoorzieningen, kan de bereikbaarheid van de binnenstad flink worden verbeterd. Deze nieuwe ontsluitingsweg zal de naam Carbasiusweg krijgen.

Wanneer deze nieuwe auto ontsluiting is gerealiseerd kan het Keern worden afgewaardeerd tot een langzaam verkeerroute naar de binnenstad. Deze ingrepen hebben een betekenis voor heel Hoorn en niet alleen voor de ontwikkeling van De Poort van Hoorn. Hoorn krijgt een logische ontsluitingsstructuur, waarmee de bereikbaarheid en de veiligheid worden verbeterd. Belangrijk aandachtspunt is dat de veiligheid en doorstroming van het verkeer ook bij calamiteiten is gegarandeerd. De bewoners van Hoorn-Noord pleiten voor een 4-baans tunnel die eventueel flexibel kan worden gebruikt door in de ochtend meer rijbanen naar de stad te gebruiken en 's middags meer rijbanen de stad uit.

### Verplaatsen 'ruimtevreter'

Een aantal functies in het gebied neemt veel ruimte in beslag en passen niet geheel in een binnenstedelijke setting. Het rangeerterrein neemt veel ruimte in en naast de sporen van het stoomtrammuseum, zijn er nog sporen in gebruik door de NS. Wellicht zou deze functie beter passen op een andere plek. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe, hoogwaardige functies die passen bij het gebied.







### Fietsenstallingen

De huidige fietsenstallingen zijn rommelig en er zijn te weinig plekken. Het aanpakken van de parkeermogelijkheden voor fietsers kan snel voor een kwaliteitsimpuls voor het gebied zorgen. Er moeten meer en kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen komen voor fietsers en scooters voorzien van elektrische oplaadpunten. Om meer plekken te creëren kan het een oplossing zijn om gestapelde fietsenstallingen te plaatsen. Om 'wildgroei' van fout gestalde fietsen te voorkomen is het belangrijk dat er duidelijke en zichtbare fietsenstallingen komen, met een grotere bewaakte fietsenstalling. Niet alleen naast het station zijn goede fietsenstallingen belangrijk, ook in de rest van de het centrum wordt aandacht gevraagd voor goede en duidelijke fietsenstallingen.

### Stimuleren ondernemers

De huidige wet- en regelgeving zijn beperkend voor ondernemers die graag in Hoorn nieuwe initiatieven willen ontwikkelen. Een proactieve gemeente, soepelere regels over vierkante meters aan winkelruimte, en een stimulerend ondernemersklimaat maakt Hoorn aantrekkelijk voor bestaande en nieuwe ondernemers. Dit komt de diversiteit van het winkelaanbod ten goede. Punt van aandacht is dat het kleinschalige karakter van het historische centrum niet teloor mag gaan.

### Verbeteren bereikbaarheid korte termijn

Door een betere afstemming tussen de bus- en treintijden en een beter informatiesysteem bij de spoorwegovergangen en stoplichten wordt de veiligheid en bereikbaarheid van Hoorn verbeterd en onnodige irritaties weggenomen.

Het aanleggen van tijdelijke parkeerplaatsen op braakliggende terreinen en het beter benutten van de bestaande parkeermogelijkheden, zoals bijvoorbeeld de parkeergarage van het ziekenhuis in het weekend, en de schouwburg zorgen voor betere bereikbaarheid van de binnenstad. Gevraagd wordt om goede informatie te geven over het gebruik van de schouwburg garage, bijvoorbeeld dat men door moet rijden tot het hek wil het open gaan. De bewoners van het appartementengebouw Stationsweg vragen aandacht voor de bereikbaarheid van de parkeergarage in hun gebouw.

### Nieuwe programma's

Ontwikkelingen in De Poort van Hoorn moeten een positieve bijdrage leveren aan de economische vitaliteit van Hoorn. Ideeën die genoemd worden zijn: centrale bibliotheek, grotere Albert Heijn, cluster met zorgvoorzieningen, service huurflat voor ouderen, HBO opleiding, commerciële-, culturele- en zorgvoorzieningen als overloop uit de binnenstad, uitbreiding transferium en studentenhuysvesting. Verder worden de bestaande functies gekoesterd en gezien als bronpunten om verder uit te bouwen (ziekenhuis, school, museum stoomtram etc..). Ook wordt er een grote kans gezien voor tijdelijke functies tijdens de ontwikkeling van het gebied, bijvoorbeeld de functiewijziging van de connexion-hal. Zo blijft het gebied ook tijdens

de 'verbouwing' levendig en aantrekkelijk. Voorbeelden daarvan zijn een informatiecentrum over de ontwikkelingen in De Poort van Hoorn of het toelaten van bewonersinitiatieven in het gebied. Tijdelijke functies kunnen, bij goed functioneren, op termijn definitief worden. Dit stimuleert een organische ontwikkeling.

Het Stoomtrammuseum heeft een belangrijke aantrekkingskracht voor het gebied en kent hoge bezoekersaantallen die nog onvoldoende de weg weten te vinden naar andere voorzieningen in Hoorn. Het museum ziet kansen in het uitbreiden van het museum en het investeren in een betere en grotere ontvangsthal.

## Aandachtspunten

Binnen de Klankbordgroep is twijfel over de groei van het winkelaanbod omdat landelijke cijfers uitwijzen dat door de opkomst van het winkelen via internet, de vraag naar winkelvloeroppervlakte afneemt. De Klankbordgroep ziet graag verschillende programmatische scenario's voor De Poort van Hoorn in relatie tot het bestaande winkelaanbod zodat beter kan worden ingeschat welke ontwikkelingen positief bijdragen aan de toekomst van Hoorn. Met de huidige kennis en inzichten is de Klankbordgroep van mening dat de winkelvoorzieningen geconcentreerd moeten blijven in het huidige centrum en niet te veel verspreid worden over een te groot gebied of dat het bronpunt verplaatst naar het noorden.

Als bedreigingen worden gezien:

- de verkeersaantrekkende werking van nieuwe programma's waardoor de bereikbaarheid mogelijk verslechterd;
- de concurrentie met andere gebieden en met name het leegtrekken van de binnenstad;
- en het verdwijnen van de transparantie van het gebied (angst dat het gebied wordt dichtgezet met bouwmassa's).

## Fasering en ontwikkelstrategie

Het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde van het station wordt gezien als een belangrijke eerste ingreep. De noordzijde krijgt hiermee een kwaliteitsimpuls, de routes tussen noord en zuid kunnen tegelijkertijd worden verbeterd en aan de zuidkant ontstaat ruimte om de entree naar de binnenstad op te waarderen. Tegelijkertijd kunnen relatief kleine ingrepen worden uitgevoerd zoals:

- afstemming tussen bus- en treintijden,
- een informatiesysteem bij de spoorwegovergangen en stoplichten
- het aanleggen van tijdelijke parkeerplaatsen op vrijkomende gebieden
- benutten parkeergarage ziekenhuis
- het opschonen van de openbare ruimte
- het plaatsen van extra banken op de route van het station naar het centrum
- het aanleggen van fietsenstallingen
- het tijdelijk programmeren van vrijkomende bebouwing
- het actiever uitdragen van de kwaliteit van Hoorn door promotie en branding

Met deze reactie hoopt de Klankbordgroep een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de planontwikkeling van de gemeente voor De Poort van Hoorn.

# Lijst deelnemers Klankbordgroep De Poort van Hoorn

- Overleg Leefbaarheid Binnenstad
  - Overleg Leefbaarheid Grote Waal
  - Overleg Leefbaarheid Hoorn-Noord
  - Stichting Netwerk
  - Stichting Ouderenraad
  - Fietsersbond afdeling West-Friesland
  - Hoornse Ondernemersfederatie
  - Ondernemers Stad Hoorn
  - OSH
  - Belangenvereniging Kleine Noord
  - Vereniging Oud Hoorn
  - Westfries Gasthuis
  - Horizoncollege, locatie Hoorn
  - Intermaris/Hoeksteen
  - Stichting Museum Stoomtram  
Hoorn-Medemblik
  - Schouwborg Het Park
  - Connexion
  - Stichting Welstandszorg  
Noord-Holland
  - WN
  - VE
- de heer Commandeur  
mevrouw Sietes & de heer Rijper  
mevrouw Bouma-Tap & de heer Otten  
mevrouw Steens & mevrouw Gerth  
de heer Ophelders & de heer van der Meer  
de heer Prijssers, de heer Koelmans & de heer van  
der Laan  
de heer Walburg & de heer Loomans  
de heer Hansen  
de heer Veuverloo  
de heer Tromp & mevrouw Marieke-Frans Schutz  
de heer van Iersel  
mevrouw Flesch & de heer Tamis  
de heer Meere  
de heer van Moorselaar  
de heer van den Broeke & de heer Nieweg  
mevrouw Kortekaas  
de heer Gorthuis & de heer Goede  
de heer Duvekot  
de heer de hart  
de heer Kieft & de heer Walrecht

## Alleen deelname verkennende bijeenkomsten Klankbordgroep

- Prorail
  - AHOLD Vastgoed
  - Nederlandse Spoorwegen
- de heer Schuurmans  
de heer Lanting  
de heer de Lint

# Colofon

BVR adviseurs

*H. Blank, directeur*

*E. Murk, projectassistent*

Gemeente Hoorn

*R. Louwman, wethouder*

*E. van Dam, projectleider*

*M. Boogaard, projectleider*

wUrck, architectuur stedenbouw landschap

*G. Wolfs*

*J. Grambow*

Kenniswerkplaats Noord-Holland Noord

*L. Meerbeek*

Hogeschool van Amsterdam

*E. de Graaf*

12

Studenten

*J. van Aggelen*

*J. de Koster*

*A. Leeftang*

*E. Ruitenbergh*

*A. Singh*

*S. Slijkerman*

*K. Verhoog*

Beeld

*Voorpagina: site vereniging Oud Hoorn (<http://www.oudhoorn.nl/actualiteit.php?id=454>)*

*Pagina 3, 6 en 8: wUrck, architectuur stedenbouw landschap*

*Pagina 4: Studenten HvA*

*Pagina 5, 7 en 9: website De Poort van Hoorn ([www.poortvanhoorn.nl](http://www.poortvanhoorn.nl))*

Januari 2012





# Bijlage 1 - Individuele bijdragen Klankbordgroepleden

- Document Hilde Blank voor reactie Klankbordgroep
- Overleg Leefbaarheid Binnenstad
- Overleg Leefbaarheid Grote Waal - D. Rijper
- Overleg Leefbaarheid Grote Waal - J. Sietes
- Overleg Leefbaarheid Hoorn-Noord
- Stichting Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik
- Stichting Ouderenraad
- Vereniging oud Hoorn
- WE
- Westfries Gasthuis



## NOTITIE

### Aangeklede inhoudsopgave Advies klankbordgroep De Poort van Hoorn Versie 30 november 2011

#### Voorwoord/inleiding

1. Samenstelling en werkwijze klankbordgroep
  - a. Overzicht van alle partijen
  - b. Overzicht van de bijeenkomsten
    - i. Bijlage waarin de verslagen van de bijeenkomsten zijn opgenomen
2. Advies klankbordgroep
  - a. structuurvisie op hoofdlijnen
    - i. behoefte aan helder geformuleerde ambitie vanuit de gemeente

Vraag aan de klankbordgroep: wat zou de ambitie moeten zijn volgens de klankbordgroep? Kunt u dit met steekwoorden aangeven?

- ii. behoefte aan onderscheid in vaste ingrepen, de dragers van de toekomstige ontwikkelingen, en flexibele ingrepen die in de tijd kunnen verkleuren afhankelijk van marktontwikkelingen en behoefte

Vraag aan de klankbordgroep: welke ingrepen ziet u als vast, ongeacht toekomstig programma en betekenis van De Poort van Hoorn?

- iii. Behoeftte aan onderzoek waardoor inzicht komt in de consequenties van eventueel nieuw programma voor bestaand voorzieningenniveau van Hoorn in termen van kansen en bedreigingen

Vraag aan de klankbordgroep: welke kansen en bedreigingen ziet u wanneer in DPvH ruimte wordt geboden voor grootschalige winkelveorzieningen, cluster van zorgvoorzieningen, uitbreiding van Albert Heijn, leerwerkplaatsen en start-up bedrijven, vergroten van binnenstad, uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum?



- b. Structuurvisie op onderdelen
  - i. Bereikbaarheid en parkeren (auto)
  - ii. Langzaam verkeer routes en bijbehorende voorzieningen
  - iii. Functioneren en uitstraling Openbaar vervoer (bus en trein)
  - iv. Inrichting en uitstraling openbare ruimte
  - v. Uitstraling woon- en leefklimaat
  - vi. Uitstraling gebouwen

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u aan het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

- c. Fasering en ontwikkelstrategie
  - i. Wat kan er op korte termijn worden aangepakt en welke volgorde van ingrepen is essentieel?
  - ii. Lenen plekken zich voor tijdelijke programma's of activiteiten zodat het gebied levendig en aantrekkelijk wordt?
  - iii. Zijn er ontwikkelingen te benoemen die de cash flow op gang brengen zodat er een vliegwiel ontstaat voor de totale ontwikkeling?
  - iv. Zijn er ontwikkelingen in/om het gebied die aan elkaar kunnen worden gekoppeld zodat er synergie voordelen ontstaan?
  - v. Kent u initiatieven of initiatiefnemers/ondernemers die zich actief willen inzetten voor de herstructurering en transformatie van DPvH?

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

### 3. verdere betrokkenheid bij het planvormingsproces

Welk advies wilt u meegeven wanneer het gaat om het betrekken van stakeholders, gebiedseigenaren en de bevolking van Hoorn bij de verdere planvorming?



Hoorn, 5 december 2011

## Poort van Hoorn

**Ambitie:** Versterking OV-knooppunt. Versterking binnenstad. Zie hiervoor ook opmerkingen bij 'Fasering'.

**Vaste ingrepen:** Verplaatsing busstation. Uitbreiding Transferium.

**Kansen:** Het tegemoet kunnen komen aan de behoefte aan ruimte voor commerciële-, culturele- en zorgvoorzieningen waarvoor elders in de (binnen)stad onvoldoende ruimte is.

**Bedreigingen:** Overaanbod, met name van winkels, waardoor verschraling (en in het ergste geval: verloedering) in (delen van) de binnenstad ontstaat.

**Bereikbaarheid en parkeren:** Tunnel alleen verantwoord als er ook een royale parkeervoorziening op het Pelmolenpad en/of Vale Hen komt. Voorkom toename autoverkeer in de binnenstad!

**Uitstraling (in al zijn facetten):** Moet passen bij de huidige maat van Hoorn, dus geen extreme hoogbouw in het betreffende gebied als decor van de historische binnenstad / het beschermde stadsgezicht.

**Fasering en ontwikkelstrategie:** Gelet op de grote onzekerheid t.a.v. de toekomstige ontwikkeling van de economie (o.a. als gevolg van de huidige crisis en de toename van het winkelen via internet) een aantal scenario's ontwikkelen. Optimaliseer eerst de ruimte ten zuiden van de spoorlijn. Dit houdt bijvoorbeeld in: flexibele regelgeving t.a.v. het gebruik van de bestaande bebouwing in het centrumgebied. Dit moet kunnen 'meebewegen' met de toekomstige behoefte. Prioriteit geven aan invulling gebied Vale Hen. Liever uitstel Poort van Hoorn dan een 'verkeerde' invulling waaraan Hoorn decennia lang vast zit. Er wordt nu al dertig jaar nagedacht over het betreffende gebied, daar kunnen desnoods nog wel een paar jaar bij. In ieder geval beginnen met uitbreiding Transferium. Realiseer bovendien een extra (eventueel semipermanente) parkeervoorziening op het Pelmolenpad. Die is sowieso nodig zodra Transferium of Vale Hen op de schop gaat.

**Communicatie / inspraak:** Uiteraard stakeholders en gebiedseigenaren erbij betrekken. Als wordt afgeweken van de huidige stadsvisie ook inspraak bevolking organiseren.

## **Bijdrage van Overleg Leefbaarheid Grote Waal, D. Rijper t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

Vraag aan de klankbordgroep: wat zou de ambitie moeten zijn volgens de klankbordgroep? Kunt u dit met steekwoorden aangeven?

Leefbaarheid, bereikbaarheid, beleving, toekomst.

Vraag aan de klankbordgroep: welke ingrepen ziet u als vast, ongeacht toekomstig programma en betekenis van De Poort van Hoorn?

1, Opheffen knelpunt spoorwegovergang KEERN.

Direct beginnen met onderzoek of huidige afsluittijden wel strikt noodzakelijk zijn, het moet nu al veel efficiënter kunnen, huidige situatie is volledig ONACCEPTABEL! er zal pressie uitgeoefend moeten worden op Pro-Rail/NS.

2, Optimalisering gebruik van reeds aanwezige parkeerfaciliteiten.

3, Voorzieningen om fietsen goed en veilig te “stallen”.

Huidige situatie, zie eventueel foto's in mijn bezit, volledig onacceptabel.

4, Duidelijk verwijzen naar route van Station naar winkelgebied Kleine Noord.

Bijvoorbeeld door looproute, middels gekleurde bestrating ? aan te geven.

Er moet inlevingsbeeld gemaakt worden van de toerist die Hoorn komt bezoeken.

5, Onderzoek starten naar oorzaak van grote winkelleegstand in Hoornse binnenstad.

Toestaan grotere winkeloppervlakken ?, hierdoor aantrekken grote(re) winkelketens.

Diversiteit in winkelaanbod vergroten, waardoor het aantrekkelijker winkelen is.

Vraag aan de klankbordgroep: welke kansen en bedreigingen ziet u wanneer in DPvH ruimte wordt geboden voor grootschalige winkelvoorzieningen, cluster van zorgvoorzieningen, uitbreiding van Albert Heijn, leerwerkplaatsen en start-up bedrijven, vergroten van binnenstad, uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum?

Kansen bedreigingen grootschalige winkelvoorzieningen

Aantrekkende werking hebben op binnenstad, toeneming werkgelegenheid.

Kan voor huidige winkelstand soms bedreigend zijn, verkeersaantrekkende werking.

Kansen bedreigingen cluster van zorgvoorzieningen

Voorzieningenniveau nog beter benutten, toeneming werkgelegenheid.

Verkeersaantrekkende werking.

Kansen bedreigingen uitbreiding van Albert Heijn  
Toekomst gericht inspelen op thema : gemak dient de mens, toeneming werkgelegenheid.  
Verkeersaantrekkende werking.

Kansen bedreigingen leerwerkplaatsen  
Optimale benutting reeds aanwezige scholen, toeneming werkgelegenheid.  
Verkeersaantrekkende werking.

Kansen bedreigingen start-up bedrijven  
Als bedoeld wordt voor (kleinschalige) detailhandel prima kansen, toeneming werkgelegenheid.  
Verkeersaantrekkende werking.

Kansen bedreigingen vergroten van binnenstad  
Als bedoeld wordt voor (grootschalige) detailhandel prima kansen, aantrekkende werking, toeneming werkgelegenheid.  
Leefbaarheid kan in gedrang komen, verkeersaantrekkende werking.

Kansen bedreigingen uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum?  
Duidelijk zal geïnventariseerd moeten worden waar behoefte aan is, vervoer per openbaarvervoer dient één van de uitgangspunten te zijn.  
Stoomtrammuseum zal een goede voorziening kunnen zijn, al zal een sluitende exploitatie geen sinecure blijken te zijn.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u aan het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

i. Bereikbaarheid en parkeren (auto)

Heel veel (nieuwe) activiteiten zullen een verkeersaantrekkende werking tot gevolg hebben, hiervoor adequate oplossingen bedenken is een eerste vereiste.

Goede toegangswegen zullen hiervoor noodzakelijk blijken, te beginnen met optimalisering van de openingstijden van spoorwegovergang KEERN.

Niet zinvol is verhogen parkeertarieven wel het aanleggen van parkeergarages in onmiddellijke omgeving van winkelgebied, PELMOLENPAD wellicht.

De toekomstige bezoeker is slechts bereid om 400 tot 500m te lopen naar winkelgebied, hierop inspelen moet het devies luiden.

ii. Langzaam verkeerroutes en bijbehorende voorzieningen

In toekomst prioriteit geven aan langzaamverkeerroutes, aansluiting Carbasiusweg op de Weel moet hiervan een voorbeeld worden.

Direct beginnen met uitbouw en optimalisering van tijdsignalering bij verkeerslichtinstallaties.

Nu al op veel plaatsen aanwezig, met LED's wordt aangegeven hoe lang "rood" periode nog gaat duren, onzekere periode wordt een zekere periode, oversteker heeft dan veel minder de neiging om, tijdens "rood"periode alvast maar te gaan oversteken.

iii. Functioneren en uitstraling Openbaar vervoer (bus en trein)

Het zal praktisch zo moeten zijn dat bus- en treinaansluitingen optimaal op elkaar afstemt dienen te zijn, dit lijkt een "open deur" maar is dit vaak niet. Het moet verboden worden om met treinen te rijden zonder toiletgelegenheid, een groot aantal mensen, veel meer dan men denkt, griezelt al bij de gedachte geen toilet tot zijn beschikking te hebben in de trein.

iv. Inrichting en uitstraling openbare ruimte

Inrichtingen dienen altijd ontwikkeld te worden met de "cliënt" als uitgangspunt.

Uitstraling, altijd zorgen dat alles "schoon" is en "netjes" in de verf.

Op het laatste moet de term duurzaam bouwen van toepassing worden.

v. Uitstraling woon- en leefklimaat

Uitstraling heeft alles te maken met beleving in woon- en leefomgevingen

Deze dienen dan ook altijd ontwikkeld te worden met de "cliënt" als uitgangspunt.

Uitstraling, altijd zorgen dat alles "schoon" en "netjes" is.

vi. Uitstraling gebouwen

Uitstraling heeft alles te maken met beleving van gebouwen.

Deze dienen dan ook altijd ontwikkeld te worden met de "cliënt" als uitgangspunt.

Uitstraling, altijd zorgen dat alles "schoon" en "netjes" is.

b. Fasering en ontwikkelstrategie

i. Wat kan er op korte termijn worden aangepakt en welke volgorde van ingrepen is essentieel?

Korte termijn essentieel :

1, Verbetering efficiëntie spoorwegovergang KEERN.

2, Optimalisering bestaande parkeervoorzieningen, te beginnen met parkeren in "het PARK" en bij het Ziekenhuis, tijdelijke parkeervoorziening treffen op plek voorheen "het PARK".

### 3, Onderzoek naar grote winkelleegstand in Hoorn.

#### Korte termijn, minder essentieel

1, Beginnen met uitbouw en optimalisering van tijdsignalering bij verkeerslichtinstallaties.

Nu al op veel plaatsen aanwezig, met LED's wordt aangegeven hoe lang "rood" periode nog gaat duren, onzekere periode wordt een zekere periode, oversteker heeft dan veel minder de neiging om, tijdens "rood"periode alvast maar te gaan oversteken.

2, Duidelijk verwijzen naar route van Station naar winkelgebied Kleine Noord. Bijvoorbeeld door looproute, middels gekleurde bestrating ? aan te geven. Er moet inlevingsbeeld gemaakt worden van de toerist die Hoorn komt bezoeken.

3, Fietsenberging in stationsomgeving fatsoeneren.

ii. Lenen plekken zich voor tijdelijke programma's of activiteiten zodat het gebied levendig en aantrekkelijk wordt?

1, Benutting van gebied aan Westerdijk waarop voorheen schouwburg "het Park" als (tijdelijke) parkeervoorziening.

iii. Zijn er ontwikkelingen te benoemen die de cash flow op gang brengen zodat er een vliegwiel ontstaat voor de totale ontwikkeling?

1, Het wegnemen van beperkingen (beperking grootte van winkeloppervlak ?) waardoor grote (veelal financieel sterke) winkelketens een vestiging kunnen openen in Hoorn.

2, Uitbreiden van winkeldiversiteit, huidig aanbod wordt steeds beperkter waardoor aantrekkelijkheid afneemt.

iv. Zijn er ontwikkelingen in/om het gebied die aan elkaar kunnen worden gekoppeld zodat er synergie voordelen ontstaan?

Zoals reeds genoemd :

1, Wegnemen beperkingen voor grote winkelketens.

2, Betere bereikbaarheid winkelgebied, door betere toegangsmogelijkheden, optimalisering en uitbreiding (al dan niet tijdelijk) van parkeervoorzieningen.

3, Uitbreiding winkeldiversiteit.

v. Kent u initiatieven of initiatiefnemers/ondernemers die zich actief willen inzetten voor de herstructurering en transformatie van DPvH?

1, Verder dan het aandragen van ideeën, zal door het OLGW (de wijk gerichte organisatie welke ik vertegenwoordig) niet kunnen worden gegaan.

2, Initiatieven moeten verwacht worden van vertegenwoordigers vanuit de diverse bedrijfsbelangen-groeperingen.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

3. verdere betrokkenheid bij het planvormingsproces

Welk advies wilt u meegeven wanneer het gaat om het betrekken van stakeholders, gebiedseigenaren en de bevolking van Hoorn bij de verdere planvorming?

1, Ga door met het zoveel mogelijk betrekken van belangenorganisaties bij het nemen van belangrijke beslissingen.

2, Een voorwaarde voor het welslagen is het beschikken over alle relevante informatie.

3, Een andere voorwaarde is het beschikken over een overkoepelende organisatie welke zorgt voor het aanbrengen van de noodzakelijke structuur.

4, Betrokkenen het gevoel geven dat met hun inbreng iets gedaan gaat worden.

## **Bijdrage van het Overleg Leefbaarheid Grote Waal, J. Sietes t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

Vraag aan de klankbordgroep: wat zou de ambitie moeten zijn volgens de klankbordgroep? Kunt u dit met steekwoorden aangeven?

Kwaliteit, duurzaamheid, aantrekkelijk gebied creëren (ook gedurende het ontwikkelproces)

Vraag aan de klankbordgroep: welke ingrepen ziet u als vast, ongeacht toekomstig programma en betekenis van De Poort van Hoorn?

Parkeerruimte uit het oude stadscentrum verwijderen. (Veemarkt, langs de Westerdijk)

Vraag aan de klankbordgroep: welke kansen en bedreigingen ziet u wanneer in DPvH ruimte wordt geboden voor grootschalige winkelvoorzieningen, cluster van zorgvoorzieningen, uitbreiding van Albert Heijn, leerwerkplaatsen en start-up bedrijven, vergroten van binnenstad, uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum?

De kans om het winkelgebied meer te verplaatsen naar het spoor met de bedreiging dat dan het eind van het Grote Noord last krijgt van leegstand. De kans om de parkeergarage bij het ziekenhuis ook in het weekend te benutten.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u aan het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

- i. als het parkeren aan de andere kant van het station wordt geconcentreerd denk dan aan de mogelijkheid om op zaterdag en koopzondag een busje te laten rijden van de parkeerplaats naar bijvoorbeeld de Rode Steen, de haven en andere tussenstops.
- ii. Goede parkeervoorzieningen voor de fiets op verschillende plaatsen. Goede doorstroming vanuit de Grote Waal naar de binnenstad (met het oog op de Carbasiusweg)
- iii. Goed openbaar vervoer blijft belangrijk, hou daar ook ruimte voor. Hoe beter het openbaar vervoer hoe minder parkeerplaatsen.
- iv. Aantrekkelijk gebied maken met af en toe plek om even te zitten. Misschien met kunst (wisselend en vast) en bijzonder openbaar groen.
- v. Kwaliteit en duurzaam. Aan de kant van de binnenstad niet hoog bouwen maar hou het kleinschalig zodat het mooi aansluit op de bestaande stad. Aan de kant van het ziekenhuis zou dan hoger gebouwd kunnen worden.
- vi. Kwaliteit, het is een plek met potentie verpest dit niet.



Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

- i. kijken waar de kansen nu liggen, dus welke partners hebben nu interesse om te ontwikkelen.
- ii. Ja, denk bijvoorbeeld aan tijdelijke huisvesting voor studenten die buiten Hoorn studeren maar wel bij het spoor zouden willen wonen (containerwoningen bijv.).
- iii. Geen idee
- iv. Geen idee
- v. Nee

Welk advies wilt u meegeven wanneer het gaat om het betrekken van stakeholders, gebiedseigenaren en de bevolking van Hoorn bij de verdere planvorming?

Het lijkt mij een goede zaak om al deze partijen bij de verdere planvorming te betrekken alleen moet de Gemeente wel de regie in handen houden, zorgen voor kwaliteit!

## **Bijdrage van het Overleg Leefbaarheid Hoorn-Noord t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

Vraag aan de klankbordgroep: wat zou de ambitie moeten zijn volgens de klankbordgroep? Kunt u dit met steekwoorden aangeven?

- Het doel van de Poort van Hoorn duidelijk maken aan de bewoners.
- Eerst de infrastructuur van het gebied heel goed op orde hebben.

Vraag aan de klankbordgroep: welke ingrepen ziet u als vast, ongeacht toekomstig programma en betekenis van De Poort van Hoorn?

1: Het busstation verplaatsen naar de Hoorn-Noord zijde van het station.

2: Ondertunneling van het spoor richting het Pelmolenpad. **Deze kan er alleen komen als deze 4-baans is.** Bij een 2-baans weg krijg je een flessenhals effect. Bij calamiteiten is er geen uitwijk mogelijkheid naar de andere 2 banen. De veiligheid is in het geding als je van 2 rijstroken naar 1 rijstrook moet rijden en dan weer naar 2 rijstroken. (In Hoorn is dat op de Provinciale weg al het geval ter hoogte van de Lepelaar, dit werkt zover door dat je bij het Keern al opstoppingen ervan krijgt rijdend in de richting van Hoorn-80) Je kunt dan net zo goed de spoorwegovergang van het Keern behouden, deze is wel 4 baans.

3: Tijdens de werkzaamheden aan de tunnel zal de parkeervoorziening van het Pelmolenpad niet bereikbaar zijn, hier moet dan tijdelijk een goede/duidelijke oplossing voor komen

4: Het Keern wordt fiets- en wandelgebied (maar wel bereikbaar zijn met de auto voor de bewoners en gebruikers van de zuidzijde van het Keern). Dit moet een mooi gebied worden (Mooie Laan?), met een flinke opwaardering voor de begraafplaats door middel van plaatsen van bomen. Van de begraafplaats wordt een deel afgenomen, geef ze dat aan de andere kant fraai terug. De fietstunnel onder het spoor moet breed zijn (2 ruime fiets rijbanen en 2 ruime voetgangerspaden). Een brede tunnel geeft een veiliger gevoel en kan in speciale gevallen dan ook gebruikt worden voor snelverkeer indien de andere tunnel door een calamiteit gesloten moet worden.

5: Bij het station moet een brede traverse komen met rolbanen met een lange (niet te steile) uitloop. Van deze rolbanen kunnen rolstoelers, reizigers met koffers, mensen met kinderwagens en rolators gebruik maken en maken liften overbodig (we denken aan de rolbanen bij Schiphol).

6: Ontsluiting van de Fr. Maelsonstraat op de Provinciale weg. Vooral bij de van Dedemstraat en de Fr. Maelsonstraat moet rekening gehouden worden met de **zeer grote groep (voetgangers en fietsers) langzaam verkeer**. Zij verplaatsen zich naar scholen, ziekenhuis en kantoren in deze hoek.

7: Een traverse tussen de parkeergarage van het ziekenhuis, liefst bovengronds naar Hof van Hoorn en naar het station. Dit zou de verbinding moeten worden tussen binnen- en buitenstad. (De doorsteek door het ziekenhuis zou apart moeten om de bezoekers en personeel van het ziekenhuis niet te hinderen)

Vraag aan de klankbordgroep: welke kansen en bedreigingen ziet u wanneer in DPvH ruimte wordt geboden voor grootschalige winkelvoorzieningen, cluster van zorgvoorzieningen, uitbreiding van Albert Heijn, leerwerkplaatsen en start-up bedrijven, vergroten van binnenstad, uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum?

*Kansen:*

- 1: Een centrale bibliotheek, een voor de hele stad dichtbij parkeer en OV gelegenheid.
- 2: Albert Heijn (of een andere supermarkt) centraal in dit gebied.
- 3: Zorgvoorzieningen uitbreiden in samenwerking met Lindendael.
- 4: Een seniorenflat, met vooral huurwoningen voor senioren.
- 5: Een HBO opleiding zoeken voor dit gebied (goed bereikbaar en gunstig voor Hoorn en omliggende plaatsen)
- 6: Nieuwe ondernemingen aantrekken, dit moet gestimuleerd (niet tegengewerkt!!) worden door de gemeente. In het verleden zijn veel ondernemingen gestrand door juridische vormfouten, voorkom dit. ( De Mediamarkt is hier een goed voorbeeld van). De gemeente moet dus duidelijke regels hebben.  
Dit kan een positieve uitwerking hebben op investeerders.
- 7: Voldoende parkeergelegenheid, daarvoor 4 à 5 hoog bouwen.
- 8: Het gebied niet te vol zetten, open houden, wat een veilig gevoel geeft. (niet met kleine stegen, donkere hoeken werken). Een plein vanaf de traverse van het station, zo is de controle beter.
- 9: Openbare ruimte stationsgebied zuid fietsvrij maken, door gebruik te maken van fiets garages.
- 10: Opwaardering van het park (dat nu al prachtig is met oude bomen en speelgelegenheid, maar 's nachts erg donker waardoor er duistere zaken plaats vinden) aan de Noorderstraat/ Stationsweg. Opwaarderen van de Veemarkt dat het een aantrekkelijke toegangsweg wordt voor het stadshart (binnen de "koehekken" geen auto's maar priëlen).

*Bedreigingen:*

- Niet te futuristisch bouwen. De architectuur van het oude Hoorn deels terug laten komen (in modern jasje). De woongebieden van het Jeudje en de Bangert/Oosterpolder hebben goede voorbeelden hiervan.

In ieder geval met **1 thema** werken, zodat het geen "zootje" wordt. Een prachtig voorbeeld is het stationsgebied van Zaandam met het Zaanse (groene) thema. In Hoorn zouden architecten zich kunnen buigen over de thema's als:

- zeilvaart,
- trap-, klok- en andere gevels (Oud-Hollands)
- boomgaarden/ bloemen (rondom Hoorn)
- Culturele voorzieningen zijn er genoeg in de binnenstad, evenals sport voorzieningen (verspreid over de hele stad)

a. Structuurvisie op onderdelen

i. Bereikbaarheid en parkeren (auto)

Bereikbaarheid oplossen. De parkeergelegenheden ruim opzetten voor veel auto's, fietsen, scooters, motoren, vrachtauto's, bussen.

Wat de vrachtauto's betreft is er een discussie in het centrum van Hoorn gaande om een te hoog tonnage te verbieden. Bevoorrading van de winkels zou dan moeten gebeuren met kleinere vrachtwagens, deze zouden dan buiten het gebied een mogelijk moeten hebben om over te laden. Voor de binnenstad zou het een verrijking zijn als dit zware verkeer er niet meer rijdt.

ii. Langzaam verkeerroutes en bijbehorende voorzieningen

Is erg belangrijk, zie onder punt 2a ii nr6.

iii. Functioneren en uitstraling Openbaar vervoer (bus en trein)

Verbeteren, onder andere door goede inzet van stadsbussen en de remise van de bussen verplaatsen naar een industrieterrein (b.v. Hoorn 80).

iv. Inrichting en uitstraling openbare ruimte

Ruimtelijk houden. Onder punt 2 is daar genoeg over geschreven.

v. Uitstraling woon- en leefklimaat

Licht, ruimtelijk en 1 thema gebruiken.

vi. Uitstraling gebouwen

1 thema gebruiken in het hele gebied.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u aan het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

b. Fasering en ontwikkelstrategie

i. Wat kan er op korte termijn worden aangepakt en welke volgorde van ingrepen is essentieel?

Zie de antwoorden bij vraag a.

ii. Lenen plekken zich voor tijdelijke programma's of activiteiten zodat het gebied levendig en aantrekkelijk wordt?

Maak werk met werk. Niet gebruik maken van tussenfases maar direct dingen compleet maken.

iii. Zijn er ontwikkelingen te benoemen die de cash flow op gang brengen zodat er een vliegwiel ontstaat voor de totale ontwikkeling?

Met een aantrekkelijk/ gedegen plan kun je investeerders aantrekken.

iv. Zijn er ontwikkelingen in/om het gebied die aan elkaar kunnen worden gekoppeld zodat er synergie voordelen ontstaan?

Het plan moet goed worden vastgesteld en degelijk in elkaar zitten ( zie ook onder iii hierboven).

v. Kent u initiatieven of initiatiefnemers/ondernemers die zich actief willen inzetten voor de herstructurering en transformatie van DPvH?

We komen weer terug op het aantrekkelijke plan.

De gemeente moet hierbij kritisch kijken naar zijn beleid ten opzichte van nieuwe ondernemers en initiatieven. De regelgeving moet niet te ingewikkeld zijn.

Het is misschien heel goed om de bewoners van Hoorn in een soort referendum te laten mee beslissen. Je moet ze dan de keuze geven uit 2 zeer goed uitgewerkte plannen en zo moet de minderheid zich hierbij neerleggen (er moeten echt niet meer keuzes komen). Zo betrek je toch de bewoners erbij en heb je niet eindeloze discussies.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

3. Verdere betrokkenheid bij het planvormingsproces

Geef een duidelijk beeld qua vorm en uitstraling, kies 1 thema voor het hele gebied.

Welk advies wilt u meegeven wanneer het gaat om het betrekken van stakeholders, gebiedseigenaren en de bevolking van Hoorn bij de verdere planvorming?

Bewoners referendum met 2 keuzes.

Tot zover de ideeën van 2 echte **Horinezen**, geboren en getogen in dit gebied. Zij hebben een band en gevoel met dit gebied die hopelijk zal leiden tot een prachtige Poort van Hoorn. Zij hebben hier al vele veranderingen meegemaakt en zullen deze met open armen ontvangen.

Gijs Otten en Anja Bouma-Tap

## **Bijdrage van de Stichting Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

Vraag aan de klankbordgroep: wat zou de ambitie moeten zijn volgens de klankbordgroep? Kunt u dit met steekwoorden aangeven?

De ambitie zou het ontwikkelen van een structuurvisie moeten zijn die rekening houdt met de 'Hoornse maat'. Geen Manhattan aan het Hop' maar een kwalitatief hoogwaardige invulling van het gebied. Let op: hoe groter je het gebied definieert, hoe groter het probleem wordt om aan die maat vast te houden

Vraag aan de klankbordgroep: welke ingrepen ziet u als vast, ongeacht toekomstig programma en betekenis van De Poort van Hoorn?

Welke ingrepen zijn vast: moeilijk te zeggen: hoeveel kun je plannen voor een periode van dertig jaar? Wij hopen er over 30 jaar nog te zijn in ieder geval!

Vraag aan de klankbordgroep: welke kansen en bedreigingen ziet u wanneer in DPvH ruimte wordt geboden voor grootschalige winkelvoorzieningen, cluster van zorgvoorzieningen, uitbreiding van Albert Heijn, leerwerkplaatsen en start-up bedrijven, vergroten van binnenstad, uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum?

Kansen en bedreigingen: veelvuldig horen wij voorbij komen dat het gebied een economisch rendement moet hebben. Dat is logisch, maar is één effect voor de korte termijn. Op lange termijn spelen meer kwalitatieve aspecten een rol. Het veraangename van het gebied is daar een hele belangrijke van, die op termijn zodanig op Hoorn af kan stralen dat de stad daar ook weer een economisch belang bij heeft.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u aan het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

Wij zouden het college als advies willen geven dat de PvH een hoogwaardig 'overstappunt' moet zijn tussen diverse vervoersmodaliteiten, inclusief de Museumstoomtram. Een mooi gebied binnen de Hoornse maat

Welk advies wilt u meegeven wanneer het gaat om het betrekken van stakeholders, gebiedseigenaren en de bevolking van Hoorn bij de verdere planvorming?

De partijen die nu en in de toekomst een direct belang hebben in het gebied moeten intensief bij de planontwikkeling worden betrokken. In het geval van de Museumstoomtram gebeurt dit overigens nu al op een goede en constructieve manier.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik  
[www.museumstoomtram.nl](http://www.museumstoomtram.nl)

Jaap Nieweg en René van den Broeke, directie

## **Bijdrage van de Stichting Ouderenraad Hoorn t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

Hoorn dient een stad te zijn voor iedereen: van jong tot oud, arm en rijk en vele culturen.

Dus dienen er voor alle bevolkingsgroepen voorzieningen te zijn, teneinde Hoorn als woonplaats (en vestigingsplaats voor bedrijven) voldoende aantrekkelijk te maken en te houden.

Hoorn dient meer te 'bruisen'.

Hoorn is een prachtige stad. De concurrentie met andere steden en regio's om de 'consument' (toerist, recreant, winkelend publiek, toekomstige bewoners of bedrijven) is echter groot. Hoorn dient dus zijn eigen kwaliteiten goed voor het voetlicht te brengen; d.w.z. Hoorn dient goed in de markt te worden gezet (citymarketing en city-branding)

Verdere groei van Hoorn is noodzakelijk en onontkoombaar voor de opvang van de eigen, autonome bevolkingsontwikkeling. Hoorn ambieert geen overlooptaak, maar de gemeentegrenzen zijn in zicht en uitbreiding buiten de huidige grenzen is noodzakelijk. Beperkte groei kan nog binnen de bestaande stad en vooral rondom het stationsgebied. Dit betekent verdichten, doch verdichting mag niet gaan ten koste van al het groen in de stad (groen met beperkte gebruikswaarde mag worden ingezet).

Ingezet dient te worden op regionale samenwerking, omdat Hoorn in de nabije toekomst te weinig ruimte heeft om alle functies binnen de huidige grenzen te kunnen huisvesten.

Een stad dient een economisch gezonde stad te zijn; zonder een gezonde economie: minder voorzieningen, minder sociale veiligheid en een minder vitale ontwikkeling.

Verdere groei leidt er welk toe dat de binnenstad beter bereikbaar dient te zijn. Het besluit om de binnenstad via een tunnel onder het spoor te ontsluiten, dient dan ook zo snel mogelijk te worden uitgevoerd. Een en ander staat los van de ontwikkeling van de Poort van Hoorn.

In het kader van de bereikbaarheid van Hoorn mag het openbaar vervoer niet worden vergeten.

Het langzaam verkeer (voetgangers, rolstoelen en boosters) dienen een eigen plaats te krijgen. Het dient om op een eenvoudige manier mogelijk te zijn om op diverse plaatsen het noorden- als het zuiden van het station te bereiken. Daarbij moeten we ons niet alleen beperken tot een tunnel onder het spoor op de huidige locatie Keern, doch ook een overgang nabij het huidige station (incl. lift) met een rechtstreekse aansluiting op het ziekenhuis.

Parkeren voor bezoekers (m.n. winkelend publiek) dient zo0 veel mogelijk plaats te vinden aan de randen van het centrum, m.n. dient hierbij gedacht te worden aan parkeergarages. )een derde parkeergarage zou aan de Vale Hen kunnen worden gerealiseerd).

Hoorn dient ouderen in de gelegenheid te stellen om zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen; dus bepaalde voorzieningen dienen in de directe woonomgeving gegarandeerd te worden. Denk hierbij aan winkels, medische basisvoorzieningen, zoals huisarts, apotheek en een wijksteunpunt.

Qua architectuur dient rekening te worden gehouden met de aanwezige monumenten, zowel rijks- als gemeentelijke monumenten. Te allentijde dient voorkomen te worden dat deze monumenten worden gesloopt, of dat het gezicht wordt aangetast.

Desondanks dient er ook oog te zijn voor de moderne architectuur en op de daarvoor geëigende plaatsen in de nabijheid van het station of aan het einde van de nieuwe ontsluitingsweg nabij het Pelmolenpad, kan en dient iets bijzonders te worden gebouwd; een eyecatcher.

Hoorn, 6 dec. 2012

Ton Ophelders

Gerard van der Meer

Stichting Ouderenraad Hoorn



Voor: Klankbordgroep Poort van Hoorn, Hilde Blank  
Van: Frans van Iersel  
Datum: 6 december 2011  
Betreft: Bijdrage aan advies klankbordgroep

---

### **Vooraf**

Als vertegenwoordiger van de cultuurhistorische vereniging Oud Hoorn heb ik deelgenomen aan de klankbordgroep De Poort van Hoorn. De leden van de klankbordgroep zijn gevraagd om een inhoudelijke bijdrage te leveren aan het advies van de klankbordgroep. De aangeklede inhoudsopgave van mevrouw Hilde Blank is een mogelijkheid om richting te geven aan dat advies. De Poort van Hoorn is een groot en complex plan: het kost studietijd om te komen tot een goede analyse. Ik zie geen mogelijkheid om mijn analyse om te zetten naar de moeilijke methodologie van de aangeklede inhoudsopgave.

In de voorliggende reactie wordt veel aandacht besteed aan de economische ontwikkeling van de binnenstad en zeer beperkt aan het ruimtelijke plan van de Poort van Hoorn. De achtergrond daarvan is dat er eerst kennis moet worden opgebouwd met betrekking tot een aantal belangrijke toekomstlijnen en dat pas daarna de ruimtelijke vertaling in beeld gebracht kan worden. Daar komt nog bij dat de Poort van Hoorn bestuurlijk sterk georiënteerd is op de binnenstedelijke economie: "daar doen we het voor", zei de wethouder.

Als vertegenwoordiger van een vereniging is het lastig om een analyse van een ingewikkeld plan tijdig gedeeld te krijgen met het bestuur. Tijd en kennisoverdracht zijn daarbij de belangrijkste factoren. Na consultatie werd ik in de gelegenheid gesteld voorliggende reactie in te dienen. Zo nodig zal het bestuur op een later tijdstip afzonderlijk reageren.

### **Besluitvorming vanaf 2008**

In september 2008 heeft de gemeenteraad van Hoorn besloten tot het opstellen van een structuurvisie voor de integrale ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Een nieuw gewaagd en ambitieus ontwikkelings- en ontsluitings-model voor de binnenstad. Het plan De Hoornse Poort is bij de presentatie met veel enthousiasme ontvangen. Kenmerkend aan het plan is het realiseren van een nieuw stedelijk gebied ter plaatse van het Pelmolendpad en de Vale Hen en het aanleggen van een tunnel nabij het Dampten.

Financieel is dit plan voor Hoorn een zware belasting. Zonder een forse bijdrage van het rijk en de provincie leek de tunnel aanvankelijk voor Hoorn een te grote investering. Het verlanglijstje met betrekking tot de Hoornse Poort is dermate groot dat allerlei voorzieningen alleen gerealiseerd kunnen worden bij een hoge grondopbrengst. Het plan is ontwikkeld in een tijd dat de financieringen en de overheidsfinanciën minder onder druk stonden. Ondanks de afwezigheid van die beperkingen bleek de financiering van de plannen zeer wankel. De wens om te komen tot een nieuwe ontsluiting leek groter dan de mogelijkheid om die ontsluiting te kunnen betalen. Die ontsluiting wordt uiteindelijk gefinancierd uit zeer grote bezuinigingen op de culturele en de sociale sector.

Het station en omgeving is niet alleen een stedelijk, maar vooral een groot economische ontwikkelingsgebied. Elke stedelijke gemeente zou graag ruimtelijk op vergelijkbare locaties zoveel ontwikkelingsmogelijkheden willen hebben.

Allerlei factoren hebben geleid tot de huidige situatie. Achteraf kan geconstateerd worden dat in het verleden op andere momenten ander besluiten tot een betere uitgangsoordening anno nu hadden geleid. Maar het is nu 2011 en dat verplicht ons met de kennis van 2011 te kijken naar dit deel van de stad. Het verplicht ons ook om afscheid te nemen van gemiste kansen en verouderde oplossingen.

Onder het motto "anders gaat de stad op slot" stelt de gemeenteraad in mei 2011 bijna een miljoen euro beschikbaar om, vooruitlopend op de discussie rondom de structuurvisie en het ontwikkelingsmodel, de plannen voor drie tunnels nader uit te werken. De aandacht voor het omvangrijke en ambitieuze stedenbouwkundig plan lijkt zich echter verengd te hebben tot een tunnel onder de spoorlijn. De discussie daarover in de gemeenteraad was ten einde voordat hij begonnen was.

### **Stagnatie in winkelcentra**

De indruk bestaat dat winkelruimten in de Hoornse binnenstad minder snel opnieuw worden verhuurd en soms voor een langere periode leeg staan. De veranderingen in het winkelbestand in Hoorn lijkt geen autonoom gegeven: elders in Nederland vinden vergelijkbare ontwikkelingen plaats. De huidige situatie in winkelcentra komt in de Nederlandse dagbladen regelmatig aan de orde. Trouw schrijft op 22 januari 2010: *"De leegstand grijpt vooral sinds de tweede helft van 2009 dramatisch snel om zich heen, dit tempo hebben wij we de laatste tien jaar niet eerder gezien"*, zegt Gerard Zandbergen van Locatus, het onderzoeksbureau dat cijfers verzamelt over bezoekersaantallen en leegstand in winkelstraten. Per saldo veranderen door de leegstand complete stadscentra van aanzicht. Als sprekend voorbeeld worden daarbij genoemd Schiedam, Vlissingen en Geleen.

### **Grote verandering in retail op komst**

De Nederlandse retail verandert in razend tempo. Dat is geen loze kreet, maar de harde realiteit. In opdracht van CBW-Mitex, de vereniging van ondernemers in wonen, mode, schoenen en sport heeft Frank Quix van marktonderzoeksbureau Q&A Research and Consultancy CBW-Mitex onderzoek gedaan naar de (komende) veranderingen in de retailstructuur in Nederland. Frank Quix is een expert op dit terrein en bekleedt de leerstoel retail marketing aan de Universiteit van Amsterdam. Volgens Quix zijn er tien trends reeds in volle gang *"Met een impact die z'n weerga niet kent. In 2020 is alles anders en wie nu niet verandert, bestaat straks niet meer. Herstructurering is bittere noodzaak: verander nu het nog kan!"*

In de komende tien jaar gaat er meer veranderen in de retail dan het de afgelopen twintig, dertig jaar heeft gedaan. De vijf belangrijkste spelregels zijn onomkeerbaar veranderd: bereik, bevolking, bewinkeling, besteding en bronnen. Met als gevolg dat elke ondernemer zich zal moeten gaan aanpassen en oriënteren op een nieuwe retail structuur.

### **Is de verwachte groei reëel?**

Een belangrijk knelpunt bij de ontwikkeling van de Hoornse Poort is dat tegelijk getracht wordt om meer parkeergelegenheid te creëren dichtbij het winkelgebieden in de binnenstad. Op basis van de huidige situatie zou het handig zijn als er meer parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn. Maar gaat dat om grote aantallen? Kan het winkelareaal in Hoorn zich zodanig ontwikkelen dat er behoefte is aan meer parkeergelegenheid of zal Hoorn niet kunnen ontkomen aan een krimp zoals verondersteld wordt door Frank Quix. Quix stelt *"Het winkelhart wordt kleiner. De hoofdwinkelstraten blijven bestaan, maar de zaken op de aanlooproutes vertrekken"*.

Gemeentebesturen doen er dan ook goed aan om een streep te halen door alle nieuwbouwplannen, waarschuwt voorzitter Jan Meerman van CBW-Mitex, de vereniging van ondernemers in wonen, mode, schoenen en sport. *"Er zit nog 2 miljoen vierkante meter winkel in de planning, bovenop de huidige 25 miljoen. Terwijl er heel veel leegstand aankomt. We koersen af op een zelfde rampsituatie als in de kantorenmarkt."* Quix presenteerde in november 2010 de resultaten van een omvangrijk onderzoek naar de ontwikkeling van de detailhandel de komende jaren. Daaraan hebben veel experts meegewerkt zoals directeuren van grote winkelketens en van vastgoedondernemingen. Quix concludeert *"Nederlandse binnensteden staan voor een drastische verandering. De komende jaren verdwijnt minstens een kwart van de winkels, waardoor 'de stad' fors krimpt."*

Winkelen op het internet – en dan vooral het mobiele internet – is volgens de deskundigen nu echt zo ver dat het een substantieel deel van de winkelomzet afsnoept. De sector die het afgelopen decennium al kromp, verliest nog minstens een vijfde van de omzet aan internetshops, aldus Quix. Dat verlies voor de winkels door internet komt bovenop de krimp die de winkeliers de afgelopen tien jaar hebben meegemaakt. Terwijl het leven in die periode 24 procent duurder werd, steeg de omzet van de detailhandel (voeding niet meegerekend) maar 4 procent.

Het beeld in Hoorn is vergelijkbaar. Uit het koopstromenonderzoek (KSO) 2011 van I&O Research uitgevoerd in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht blijkt dat de jaaromzet van de winkels in het centrum 159 miljoen bedraagt. Driekwart bestaat uit niet-dagelijkse goederen en hiervan wordt 50% genereerd door klanten uit de regio. Internet is ook in Hoorn een groeiende concurrent van de winkeliers, 12 procent van de niet dagelijkse boodschappen doet de Hoornse consument via het internet (19 miljoen). Een relatief groot aantal bezoekers komt per auto: *"De bereikbaarheid met de auto scoort beter dan in vergelijkbare aankooplocaties."* Uit datzelfde onderzoek blijkt ook dat de binnensteden, de kleine kernen en de meubelboulevards tot de verliezers behoren. In het centrum van Hoorn nam ten opzichte van 2004 het aantal winkels af met 34 en het winkelvloeroppervlakte met 1.842 m<sup>2</sup>, de leegstand daalde met 1.346 m<sup>2</sup>.

In zijn boek *"Het einde van winkels? De strijd om de klant"* beschrijft Cor Molenaar aan de hand van tientallen praktijkvoorbeelden het nieuwe winkelgedrag van klanten: shoppen, internet of beide? Hij behandelt uitgebreid de verandering van het koopgedrag. Winkelen is in deze internettijd niet meer vanzelfsprekend. De traditionele winkelcentra zullen kleiner worden omdat internetwinkels zich voor een groot deel op goedkopere locaties zullen vestigen. In zijn boek schetst Molenaar een dynamisch perspectief voor retailers. Een perspectief dat anders is dan wat in de vorige eeuw gangbaar was en afrekenet met het idee dat de retail steeds meer meters en omzet genereert. Er zijn nieuwe businessmodellen nodig om de toekomst van winkels veilig te stellen. Professor Dr. C.N.A. Molenaar is buitengewoon hoogleraar eMarketing & Distance Selling aan de RSM/Erasmus Universiteit te Rotterdam en directeur van het strategisch consultancybureau eXQuo Consultancy te Oosterbeek.

### **Hoorn koopcentrum**

Hoorn als koopcentrum voor West-friesland is in vergelijking tot het verleden minder vanzelfsprekend geworden. Elders in de regio zijn grote aantallen woningen gebouwd met een daarbij passende hoeveelheid winkels, niet alleen voor de eerste levensbehoeften. In Bovenkarspel is de uitbreiding van winkelcentrum Streekhof met 5.000 m<sup>2</sup> aanstaande. Ook in Hoorn is het winkelareaal niet meer exclusief voorbehouden aan de binnenstad. Het beleid in Hoorn m.b.t. het koopcentrum is niet uitsluitend gericht op het versterken van het economisch winkelpotentieel van de binnenstad.

De stadswijken kennen allemaal een eigen winkelcentrum en aan de van Aalstweg zijn enkele grote winkels gevestigd die ook in de Poort van Hoorn niet hadden misstaan. De aanstaande opening van de Mediamarkt maakt duidelijk dat het hier allang niet meer gaat om alleen bouwmarkten en woonwinkels. Het is maar de vraag of, in het kader van de verdere liberalisering bij het rijk, aldaar een verder gaande brancheverruiming nog langer kan worden gestuurd.

### **Kantoren in Hoorn**

De vraag naar kantoren is in Hoorn nooit groot geweest. De planuitvoering van het kantorengedebied in en rondom het Missiehuis en de van Aalstweg gaat zeer traag omdat de vraag aanhoudend gering is. De economische ontwikkeling van deze regio biedt onvoldoende mogelijkheden om aanzienlijk meer mensen werk te bieden dan nu het geval is. Sedert decennia reizen grote aantallen inwoners richting randstad om aldaar werkzaam te kunnen zijn. Hoorn e.o. kent een te gering aantal arbeidsplaatsen en ook de opbouw van de werkgelegenheid kent een structuur en samenstelling die niet overeenkomt met de populatie. De werkgelegenheid voor bijvoorbeeld hoogopgeleiden en de zakelijke dienstverlening is in relatie tot de omvang van de beroepsbevolking beperkt. Is het reëel om te veronderstellen dat op of nabij het station duizenden meters kantoorroimte in gebruik genomen zullen worden. Hoorn is geen kantorenstad en zal dat binnen de huidige sociaal economische kaders ook niet worden: de overloop in de jaren zeventig en tachtig heeft dat zeer duidelijk aangetoond en er zijn geen economische signalen die daarin verandering gaan brengen.

### **Heroriëntatie**

Het is van groot belang dat het gemeentebestuur zich opnieuw oriënteert op de economische mogelijkheden van de binnenstad. De afgelopen jaren leek het alsof de economische ontwikkeling alleen een ruimtelijke sturing kende en leek het beleid weinig aan te sluiten bij de economische werkelijkheid. Het huidige economische gesternte werkt niet bevorderend, maar is dat wel de oorzaak voor het moeizame perspectief? Het plan Soeters was al voor de financiële crisis in mineur en Le Parisien rekende op een koopkrachtige vraag die in Hoorn alleen aanwezig zal zijn indien de bomen voorbij de hemel gaan groeien. De vraag van Deen om de binnenstad te mogen faciliteren met een adequate supermarkt is in de ultra lange termijn bureaucratie gesmoord. Veel illusie, te weinig realiteit. Allemaal ambitieuze plannen die op dit moment op z'n minst ernstige vertraging ondervinden omdat de economische realiteit geen gelijke tred hield met de ontwerpdrang van de stedenbouwers. Vervolgens wordt de vlucht naar voren gelanceerd: de Poort van Hoorn.

Na de presentatie van de Poort van Hoorn in 2008 is duidelijk geworden dat de detailhandel zich op een andere wijze en in een ander tempo gaat ontwikkelen en eveneens is duidelijk geworden dat de vergrijzing in onze regio niet zonder gevolgen zal blijven. De financiële crisis heeft die aspecten zeer manifest gemaakt en eerder versterkt dan verzwakt. Vanuit dat perspectief mag verwacht worden dat het plan voor de Poort van Hoorn voor wat betreft de belangrijkste contouren volgens een degelijk ontwikkelingsmodel zou worden onderbouwd en uitgewerkt zodat iedereen zicht krijgt op de mogelijkheden, de achtergronden en de risico's. Een dergelijke grootschalige ontwikkeling kan niet zonder de relaties en effecten van de verschillende actoren in econometrische modellen te verankeren, waarmee op basis van transparante uitgangspunten keuzes gemaakt kunnen worden. Het kennisdomein economie en financiën is binnen dit plan zowel de brandstof als de motor.

Daarbij zijn door mij vanuit verschillende kanten een aantal vraagpunten opgetekend:

- Sluit het verlanglijstje van het gemeentebestuur voldoende aan bij de perspectieven van de markt?
- De Poort van Hoorn bestaat uit een aantal grote volumes. Welke onderdelen moeten zo snel mogelijk gerealiseerd worden en wie investeert op welk tijdstip?
- Het winkelbestand krimpt, er staan veel winkels leeg. Kan dit plan een bijdrage leveren aan het versterken van het huidige winkelbestand en hoe doe je dat?
- Er zijn voorbeelden bekend in de lande dat het toevoegen van nieuwe winkellocaties aan de rand van een bestaande winkelstructuur de oude structuur ernstig in de problemen heeft gebracht. Zijn dat voor Hoorn te vermijden processen?
- Wat is de onderbouwing om ruimte te reserveren voor 18 winkels ad 800 m<sup>2</sup>.
- Kijkend naar winkelbestand wat zijn daarvoor de verwachtingen voor de komende tien jaar, kwalitatief en kwantitatief?
- Is de aanleg van de tunnel de beste investering om de (economische) positie van de Hoornse binnenstad te versterken?
- Hou verhoudt de beoogde private omzetverbetering zich ten opzichte van de publieke investeringen?
- Een tunnel onder het spoor maakt de binnenstad beter bereikbaar. Over de tunnel worden vooral de ondernemers gehoord. Wat is de mening van de consument? Gaan zij bij een tunnel vaker naar het centrum? En is dat kwantificeerbaar?
- Is bij het realiseren van de Poort van Hoorn een andere volgorde in de planning denkbaar? Wat zijn de mogelijkheden en de voordelen van die verschillende plannings?
- De SP heeft een eigen plan voor de Poort van Hoorn gepresenteerd. In hoeverre is dat een realistisch plan?
- Reeds nu is duidelijk dat er veel geïnvesteerd zal moeten worden in het openbare gebied van de Poort van Hoorn. Is het te verwachten dat het gemeentebestuur veel kan investeren in allerlei openbare voorzieningen zoals extra parkeergelegenheid aan de noord zijde en zuid zijde van het station en het verplaatsen van het busstation. Voormalige wethouder Simon Commandeur maakte op 15 november nog eens duidelijk dat je er met die tunnel natuurlijk niet bent, er zal minimaal een parkeergarage bij moeten.
- De Taskforce heeft alleen het bereikbaarheidsprobleem bij het Keern bestudeerd. Hoe kan die worden verbeterd als er straks nog meer treinen gaan rijden? Veel mensen vragen zich af hoe de verkeersstromen zich gaan bewegen nadat de autotunnel onder het spoor is gerealiseerd. In de 'tunnelvisie' komt er een nieuw tracé die eindigt bij de Weel of bij de Westerdijk. En waar gaat het verkeer dan heen? In de visie van de Taskforce werd alleen de bottleneck van het spoor opgelost maar stuit men even verder, dieper in de stad opnieuw op een slot. De tunnel lost alleen iets op als er daardoor minder auto's de binnenstad in komen.
- Op de voorjaars ledenvergadering 2011 van de Vereniging Oud Hoorn, heeft Wethouder Ronald Louwman toelichting gegeven op de plannen voor de Poort van Hoorn en de consequenties voor de Binnenstad. Hij betoogde daar o.a. dat voorkomen moet worden dat veel autoverkeer via de tunnel richting binnenstad zou gaan op zoek naar de schaarse parkeerplaatsen. Het winkelend publiek zou daarom verleid worden om hun auto te parkeren op het uit te breiden P+R terrein aan de noordzijde van het station. Vervolgens zouden die automobilisten een comfortabele overgang krijgen aangeboden over het spoor naar de binnenstad.

- Op dit moment is de tunnel in voorbereiding en voor de uitbreiding van het P+R terrein is geen geld beschikbaar.
  - Kan de volgorde worden omgedraaid? De spil binnen de Poort van Hoorn is gesitueerd aan de noordzijde van het station. Door deze locatie eerst te ontwikkelen wordt er parkeergelegenheid aan de stad toegevoegd waardoor de druk op de binnenstad en de spoorwegovergang afneemt. Daarmee houd je alle opties naar de toekomst open. Er kan bij een aantrekkende economie direct in dat gebied geïnvesteerd worden: winkels, kantoren en woningen. En als dat geen soelaas biedt komt de tunnel weer in het vizier.
  - De nieuwe verbinding tussen het P+R terrein en het station wordt in 2012 gebouwd en is weliswaar beter toegankelijk dan de huidige brug, maar comfortabel wordt hij zeker niet. Kan het ontwerp van die brug alsnog verbeterd worden?

### **Historische kwaliteiten**

De Poort van Hoorn is voor een deel gesitueerd in het Beschermd Stadsgezicht en heeft ook betrekking op enkele monumentale gebouwen en structuren . Het terugbrengen van historische lijnen spreekt tot de verbeelding en ook de ideeën rondom het herstel van de grachten zijn interessant. Veel zal afhangen van de uitwerking of er werkelijk oude structuren worden terug gebracht of dat het alleen maar als knipoog bedoeld is. Gemetselde kades aanbrengen in een waterpartij die gesitueerd wordt op een plek waar vroeger ongeveer een gracht heeft gelegen is misschien een mooie stedelijke oplossing maar is tegelijk "namaakhistorie". Het behoud en herstel van de Westersingel is daarentegen belangrijk omdat deze gracht er nog steeds is. Ook de positie van een belangrijk monument als de Veemarkt lijkt kwetsbaar en in de verdrukking te geraken. Het station, ook een rijksmonument, krijgt een zeer centrale positie in het plangebied en rondom dit monument staan veel nieuwe gebouwen en stedelijke structuren gepland. Het station is de afgelopen jaren geteisterd door een groot aantal kleine en grote verbouwingen en ingrepen, er lijkt geen einde aan te komen. Elke ingreep was binnen redelijke grenzen nog acceptabel. De som der ingrepen heeft echter een veel te grote aanslag gepleegd op dit monument. Een nog verdere aantasting is niet acceptabel. Het is nog niet duidelijk hoe de wegenstructuur rondom de begraafplaats aan het Keern gesitueerd gaat worden. Oud Hoorn spreekt de wens uit dat dit monument zijn karakter en vorm kan blijven behouden.

De Vereniging Oud Hoorn stelt voor om op korte termijn een historisch onderzoek te laten uitvoeren voor het gehele plangebied zodat aan de hand van een historische kwaliteitskaart inzicht verkregen wordt in de aanwezige en de verdwenen historische elementen en structuren. Aan de hand daarvan kan een aparte ontwikkelingsstrategie geformuleerd worden die tot doel heeft de historische kwaliteit te versterken en die tegelijk ruimte biedt aan nieuwe bouwmassa's. Begin hier tijdig mee, zodat deze werkzaamheden de uitvoering niet zullen frustreren.

### **Ten slotte**

De huidige crisis is meer dan alleen een financiële crisis, het is ook een grote crisis in de vastgoedmarkt. Er staat in Nederland heel veel kantoorruimte leeg en de hoeveelheid ongebruikte winkelruimte blijft groeien, ook in Hoorn is dat duidelijk waarneembaar. Onze stedenbouwers blijven het tekenbord echter nog steeds als Utopia inkleuren in plaats dat gezocht wordt naar een versterking en verbetering van onze stad die haalbaar is. Om die haalbaarheid enigszins te kunnen inschatten zal er meer moeten gebeuren dan een paar studenten aan het werk te zetten. Er wordt helaas geen perspectief geboden voor een andere ontwikkeling. Het beoogde plan is onwerkkelijk en zal enerzijds het winkelbestand in de Hoornse binnenstad gaan ontwrichten en anderzijds de gemeentebegroting onevenredig zwaar gaan belasten. Dit is een tekentafelplan van stedenbouwers en niet een plan voor bewoners en ondernemers. Er is onvoldoende op de stad gestudeerd: money for nothing.

## **Bijdrage van VVE t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

Vraag aan de klankbordgroep: wat zou de ambitie moeten zijn volgens de klankbordgroep? Kunt u dit met steekwoorden aangeven?

Opwaarderen van het totale gebied naar aantrekkelijk maken van het hele gebied voor de inwoners en bezoekers van Hoorn om te bezoeken. Economische impuls voor de stad(binnenstad) op een duurzame manier. Verbeteren/versterken als knooppunt van openbaar vervoer. Impuls voor autoluw maken van het zuidelijke gebied en de binnenstad. De auto dient letterlijk uit beeld te gaan behalve voor bestemmingsverkeer. Aan de noordzijde het busstation en parkeren voor auto's, die visueel niet zichtbaar zijn.

Vraag aan de klankbordgroep: welke ingrepen ziet u als vast, ongeacht toekomstig programma en betekenis van De Poort van Hoorn?

Realisering tunnel onder het spoor is vast evenals de huidige spoorovergang bij het Keern bestemmen voor fietser en wandelaar. Busstation naar Noordzijde. Terug brengen van singels van draafsingel via stationsplein naar noorderveemarkt naar westersingel. Dit met behoud van de huidige bomen op stationsplein en noorder veemarkt.

Vraag aan de klankbordgroep: welke kansen en bedreigingen ziet u wanneer in DPvH ruimte wordt geboden voor grootschalige winkelvoorzieningen, cluster van zorgvoorzieningen, uitbreiding van Albert Heijn, leerwerkplaatsen en start-up bedrijven, vergroten van binnenstad, uitbreiding van culturele voorzieningen, eventueel gekoppeld aan stoomtrammuseum? In deze opsomming past Albert Heijn niet. Een grote supermarkt dient dicht bij de klant te zijn dus in de bestaande winkelcentra. Of een hele grote supermarkt die de klant alleen met de auto bezoekt dient aan de rand van een stad te zijn met veel parkeerplek. Kijk maar naar ontwikkelingen in het buitenland. De bestaande AH trekt nu al veel te veel auto's aan voor dit gebied. AH naar het Runshopping centrum??? Of een onderzoeksvraag waar AH naar toe kan. Andere grootschalige winkelvoorzieningen alleen als die qua product geen extreme/grote auto aantrekkingskracht heeft zoals een AH . de rest is logisch omdat 't gaat om voorzieningen die horen bij een OV knooppunt.

- a. Structuurvisie op onderdelen
  - i. Bereikbaarheid en parkeren (auto)
  - ii. Langzaam verkeerroutes en bijbehorende voorzieningen. Er dienen meer voorzieningen betaald en openbaar te komen om de huidige fietsen en de groei in de toekomst van fietsen en brommers/scooters netjes kwijt te kunnen. Er dienen oplaadpunten te komen voor (de groei) van elektrische fietsen en boosters

- iii. Functioneren en uitstraling Openbaar vervoer (bus en trein) Zowel de invulling en uitstraling van het gebied kan fors verbeteren door het verwijderen van het opslag/werkplaats gebouw van de bussen. Hergebruik is of niet zinvol. Verder dienen de spoorwegen Hoorn alleen als station te gebruiken. Veel rails is nu slechts in gebruik als rangeer terrein. Rangeren kan natuurlijk elders in de middel of nowhere. De stoomtram moet op zijn huidige plek blijven als vertrekpunt en stationsgebouw, maar ook daarvoor geldt, elders rangeren en repareren en onderhouden. Het gebied is te duur voor dit eenvoudige gebruik en kan aantrekkelijker voor een ieder worden als dit soort zaken elders plaats vindt.
- iv. Inrichting en uitstraling openbare ruimte kwaliteit, gezellig (met zijn tijd meegaan), groen behouden of uitbreiden, meer water en een logische verbinding (visueel, uitstraling) van dit water naar het havengebied. De bestrating/banken in het gebied (beginnen aan noordzijde, via station en dan naar het zuiden) etc aan laten sluiten op de huidige uitstraling/uitvoering van binnenstad. er dienen 3 herkenbare rode draden te komen van station naar het havengebied: water-winkels- cultuur
- v. Uitstraling woon- en leefklimaat. kwaliteit en met zijn tijd meegaan, duurzaam.
- vi. Uitstraling gebouwen. ons appartementengebouw aan de stationsweg dient de komende 50/100 jaar te blijven staan en we wensen geen gebouw voor onze neus op de noorder veemarkt. Verder dient onze ondergrondse parkeergarage goed bereikbaar te blijven voor de auto's van onze bewoners. En wij nemen aan dat de ING zijn parkeerterrein achter de bank wil handhaven. Duurzame uitstraling, op ons gebouw staan al sinds kort zonnepanelen.

Vraag aan de klankbordgroep: welk advies wilt u aan het college van B&W meegeven als het gaat om bovenstaande punten?

b. Fasering en ontwikkelstrategie

- i. Wat kan er op korte termijn worden aangepakt en welke volgorde van ingrepen is essentieel? Loopbrug van het station opwaarderen en voorzien van liften (wordt in 2012 uitgevoerd??) Busstation naar Noordzijde en uitbreiden parkeren auto's noordzijde. Uitbreiden parkeren fietsen etc noordzijde. Rangeren treinen en stoomtram beëindigen. Trouwens het bedrijf van Mol installatie (noordzijde) past veel beter op een industrie terrein
- ii. Lenen plekken zich voor tijdelijke programma's of activiteiten zodat het gebied levendig en aantrekkelijk wordt? noorderveemarkt en Vale Hen. De drugshop daar verplaatsen naar de rand van stad. Parkeren voor auto's op noorderveemarkt en vale hen skippen



- iii. Zijn er ontwikkelingen te benoemen die de cash flow op gang brengen zodat er een vliegwiel ontstaat voor de totale ontwikkeling?
- iv. Zijn er ontwikkelingen in/om het gebied die aan elkaar kunnen worden gekoppeld zodat er synergie voordelen ontstaan?
- v. Kent u initiatieven of initiatiefnemers/ondernemers die zich actief willen inzetten voor de herstructurering en transformatie van DPvH?

2. Verdere betrokkenheid bij het planvormingsproces

Welk advies wilt u meegeven wanneer het gaat om het betrekken van stakeholders, gebiedseigenaren en de bevolking van Hoorn bij de verdere planvorming?

Doen

## **Bijdrage van het Westfries Gasthuis t.b.v. de Structuurvisie de Poort van Hoorn.**

### **a. structuurvisie op hoofdlijnen**

#### **i ambitie**

In onze visie moet De Poort van Hoorn de overgang van de mooie historische binnenstad naar het bedrijventerrein aan de noordzijde van de provinciale weg ondersteunen. De strook tussen station en de provinciale weg zien wij als “het overgangsgebied” met ‘welzijns- en welbevinden’ bedrijvigheid, als vitaal onderdeel van een levendige stad. Vermeden moet worden dat het ‘de achterkant van het station’ wordt en/of een tochtig verkeersplein. Er moet ruim oog zijn voor de voetganger (al dan niet na bus- of treinreis) en fietser in dit gebied. Wij pleiten voor een kleinschalige aankleding van dit gebied, voor het hanteren van de menselijke schaal, passend bij de ambitie van het Westfriesgasthuis t.a.v. veiligheid en gastvrijheid, en in navolging van de architectuur van het ziekenhuis waarbij de gelaagde structuur en de verticale kolommen zorgen voor een vriendelijker uitstraling.

#### **ii vaste ingrepen**

Verbetering van de spoorwegpassage is noodzakelijk. Hier wordt op dit moment al invulling aan gegeven.

Bij het handhaven van de parkeeropgave op het transferium zal een parkeergarage gemaakt moeten worden om de auto's aan het zicht te onttrekken. In combinatie met bussen wordt dit terrein anders te druk en te kil, en het ziekenhuis onbereikbaar voor onze patiënten en bezoekers die met het OV komen.

Een goede toegang tot het ziekenhuis moet verzekerd blijven.

#### **iii kansen en bedreigingen**

Een cluster van zorgvoorzieningen juichen wij toe. Wij menen dat een concentratie van zorgvoorzieningen en daaraan gerelateerde functies rond ziekenhuis voor samenwerking en meerwaarde kan zorgen.

Functies als kleinschalig winkelen en cultuur kunnen een aanvulling zijn op ons aanbod en er meerwaarde aan geven. Daar staat tegenover dat veel en grootschalige voorzieningen een bedreiging vormen door de enorme verkeersdruk die zij met zich brengen. Wij hebben sterke zorgen over de bereikbaarheid van het ziekenhuis.

### **b. structuurvisie op onderdelen**

#### **i bereikbaarheid en parkeren (auto)**

Bij het handhaven van de parkeeropgave op het transferium zal een parkeergarage gemaakt moeten worden om de auto's aan het zicht te onttrekken. In combinatie met bussen wordt dit terrein anders te druk en te kil, en het ziekenhuis onbereikbaar voor onze patiënten en bezoekers die met het OV komen.

Het ziekenhuisterrein moet goed bereikbaar blijven met de auto. Een groot deel van onze patiënten, bezoekers en medewerkers komt met de auto. Wij hebben sterke zorgen over de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Het ziekenhuisterrein is volledig ingericht op de huidige toegangsweg vanaf de provinciale weg.

#### **ii langzaam verkeerroutes en bijbehorende voorzieningen**

Wij vragen hier ruim aandacht aan te besteden.

### iii functioneren en uitstraling OV

De trein- en busverbinding is voor de bereikbaarheid van ons ziekenhuis belangrijk.

Verbetering van de spoorwegpassage is noodzakelijk.

Onze patiënten, bezoekers en medewerkers moeten het ziekenhuis veilig kunnen bereiken.

### iv inrichting en uitstraling openbare ruimte

Er moet ruim oog zijn voor de voetganger (al dan niet na bus- of treinreis) en fietser in dit gebied.

Wij pleiten voor een kleinschalige aankleding van dit gebied, voor het hanteren van de menselijke schaal.

Wij pleiten voor behoud van het uitzicht van onze patiënten en zijn om die reden geen voorstander van hoogbouw.

### v uitstraling woon- en leefklimaat

#### vi uitstraling gebouwen

Wij pleiten voor het hanteren van de menselijke schaal, passend bij de ambitie van het Westfriesgasthuis t.a.v. veiligheid en gastvrijheid. Wij menen met de architectuur van het ziekenhuis een goed voorbeeld te hebben gegeven, waarbij de gelaagde structuur en de verticale kolommen zorgen voor een vriendelijker uitstraling. Ook in de architectuur van het radiotherapiegebouw hebben wij hier aandacht aan besteed, onder meer door raampartijen op te nemen in het gedeelte waar de bunkers zich bevinden en waar de ramen geen andere dan esthetische functie hebben.

### c. Fasering en ontwikkelstrategie

Wij kunnen ons zeker voorstellen dat functies als kleinschalig winkelen en cultuur een aanvulling zijn op ons aanbod en er meerwaarde aan kunnen geven (winkelen of musuembezoek na polikliniekbezoek). Dit zou eventueel ook op ons terrein kunnen.

### 3. Verdere betrokkenheid bij het planvormingsproces

Graag willen wij als ziekenhuis de huidige ideeën voor De Poort van Hoorn in een apart gesprek met de heer Van Dam, wellicht aangevuld met anderen, bespreken. Dit omdat wij een belangrijke verkeersaantrekkende functie in dit gebied hebben en het voor ons en de patiënten in ons verzorgingsgebied noodzakelijk is om de bereikbaarheid van het ziekenhuis te kunnen waarborgen.



# Bijlage 2 - Verslagen

## Klankbordgroepbijeenkomsten

Verslag Klankbordgroep De Poort van Hoorn  
Woensdag 14 september 2011  
19.00 uur  
Gemeentehuis Hoorn

Aanwezig: Mevr. H. Blank, procesbegeleider  
Dhr. G. Wolfs, Bureau Wurck Rotterdam  
Mevr. L. Meerbeek, Provincie NH, Kenniswerkplaats NHN  
Wethouder R.J. Louwman, Gemeente Hoorn  
De heer van Drongelen, Gemeente Hoorn  
Klankbordgroep Poort van Hoorn

### Opening

Wethouder Louwman opent de avond. Hij zegt dat al heel veel is gesproken over het stationsgebied en omgeving. De Taskforce Ruimtewinst van de provincie heeft zich over de problematiek gebogen en een visie ontwikkeld. Hierop wordt nu voortgeborduurd. In een raadsbesluit van 2010 zijn de kaders gesteld. Belanghebbenden worden bij de plannen betrokken om de juiste Hoornse maat te vinden. Daarbij moet met alle functies worden rekening gehouden, waaronder het oude stadshart, het ziekenhuis, de scholen e.a. Belangrijk punt is dat het gebied een regionaal openbaar vervoer knooppunt is. De wethouder dicht zichzelf geen grote rol toe in de Klankbordgroep. Hij is natuurlijk geïnteresseerd en zal veel aanwezig zijn, maar hij zal zich niet mengen in de discussie. De website [www.poortvanhoorn.nl](http://www.poortvanhoorn.nl) is vanaf morgen in de lucht. Kenniswerkplaats Noord-Holland Noord is ingeschakeld om vraagstukken te onderzoeken die in de Klankbordgroep zullen worden geformuleerd. Kenniswerkplaats NHN is een initiatief van de provincie, InHolland en de Hoge School van Amsterdam en biedt de mogelijkheid voor studenten om te worden ingeschakeld om onderzoek te doen en oplossingen aan te dragen. Ten behoeve van de Klankbordgroep is een externe procesbegeleidster ingeschakeld, mevrouw Hilde Blank. De wethouder geeft het woord aan mevrouw Blank.

Mevrouw Blank stelt zich voor. Zij heeft een adviesbureau in Rotterdam en is gevraagd om als procesbegeleidster op te treden. Zij kondigt de heer Wolfs aan die weldra een presentatie zal geven over de plannen zoals ze nu bij de gemeente op tafel liggen. Zij noemt de Kenniswerkplaats NHN en wijst op de meerwaarde die een dergelijk uniek verband kan hebben. Vervolgens stelt zij mevrouw Linda Meerbeek van de provincie Noord-Holland voor en geeft haar het woord.

Mevrouw Meerbeek legt uit wat de Kenniswerkplaats NHN is. Een folder wordt uitgedeeld aan de aanwezigen. Meer informatie is te vinden op [www.kenniswerkplaatsnhn.nl](http://www.kenniswerkplaatsnhn.nl). Zij geeft aan dat de Kenniswerkplaats NHN een aantal projecten heeft lopen. Het werken met een Klankbordgroep is nieuw voor de werkplaats. Van de Hoge School van Amsterdam zijn studenten Duurzame Gebiedsontwikkeling bij het netwerk betrokken. Zij hebben een frisse kijk op vraagstukken en hebben vaak een andere invalshoek dan gebruikelijk. Vanuit de Provincie ligt de nadruk vooral op economische versterking van het gebied. De Klankbordgroep wordt in de gelegenheid gesteld vraagstukken voor te leggen aan de Kenniswerkplaats NHN. Er is inmiddels een landelijk netwerk van andere Kenniswerkplaatsen. Het idee is dat studenten naar de regio gaan en onderzoek doen. Voor de studenten is dit een

goed leerproces en de regio kan daarvan profiteren. Alle partijen kunnen ervan leren.

Mevrouw Blank bedankt mevrouw Meerbeek voor haar woorden. Ze vat samen dat de Kenniswerkplaats NHN in feite een cadeautje is. De insteek is dat zij een frisse kijk op de zaak kunnen geven. Mevrouw Blank geeft aan hoe de avond er uit zal zien:

- Voorstelronde
  - De heer Wolfs over de plannen
  - Inventariseren van thema's, vragen, onderwerpen die volgende keer uitgediept kunnen worden.
- Over 2 weken wordt een vervolg georganiseerd met een workshop over de gevonden thema's. Er is een notulist aanwezig die een verslag van de avond zal maken.

### **Voorstelronde**

Alle aanwezigen krijgen de gelegenheid zich voor te stellen.

Mevrouw Blank vat samen dat er veel ondernemers, maar ook allerlei belangenorganisaties en leefbaarheidgroepen aanwezig zijn. Zij geeft aan dat het hier niet gaat om een eenmalige bijeenkomst. Deelname aan de Klankbordgroep is vrijwillig. Ze spreekt de hoop uit dat alle partijen zullen blijven meedenken. De bedoeling is de participatie van de Klankbordgroep nog dit jaar af te ronden met een rapportage aan de raad. Aan de orde is een ontwikkelingstraject dat mogelijk 20 jaar in beslag gaat nemen. Er zijn al infrastructurele werkzaamheden uitgevoerd en de eerste fase van het project kan in gang gezet worden.

Mevrouw Blank geeft het woord aan Gijs Wolfs van bureau Wurck, Rotterdam. Hij zal de plannen uiteenzetten waarna de Klankbordgroep kan reageren.

### **De heer Wolfs over de plannen**

De heer Wolfs is sinds 2008 betrokken bij de Poort van Hoorn en Wurck is gevraagd door de provincie plannen te ontwikkelen voor dit gebied. Aan de hand van beelden van het stadsdeel laat hij zien welke indruk de stad nu maakt. Een druk openbaar vervoer knooppunt, het spoor, openbare ruimte met potentieel, veel asfalt om de oude stad heen, het transferium. Van oudsher was het Keern de toegangsweg tot Hoorn via de Noorderpoort. Deze route blijft behouden voor het langzame verkeer. Een van de ideeën is om de Singel weer door te laten lopen, af te maken, niet noodzakelijkerwijs als water, het kan ook als openbaar groen: een blauwe of groene gordel om de binnenstad. Het autoverkeer komt met een ongelijkvloerse kruising de stad binnen via een nieuwe ontsluiting achter het Pelmolenpad (Carbassiusweg) aansluitend op De Weel. Het is een gunstige omstandigheid dat het ziekenhuis zo dicht bij spoor en centrum ligt. Het is een kans om in dat gebied meer woon-zorg functies te concentreren. Op de Dampten zijn onderwijsvoorzieningen en kantoren gedacht. De woonkwaliteit in het hele gebied moet worden verbeterd. De economische functie van de binnenstad moet worden versterkt. Er is al jaren nagedacht en er zijn plannen en maquettes gemaakt bij wijze van proef.

In een raadsbesluit zijn de volgende zaken vastgelegd:

- er komt een nieuwe ontsluitingweg voor autoverkeer, de Carbassiusweg.
- het Keern wordt voor langzaam verkeer bestemd
- het busstation verhuisd naar de noordzijde van het station
- De Maelsonstraat krijgt een rechtstreekse verbinding met de Provincialeweg -de positie van
- de stoomtram opnieuw gedefinieerd
- parkeren gebeurt aan de noordzijde van het station
- de functionele programma's per gebiedsdeel zijn vastgesteld

De infrastructuur moet eerst op orde komen. De eerste fase van het plan bestaat uit een ongelijkvloerse entree tot de stad voor autoverkeer. Daartoe moet Leekerweide verhuizen naar Dampten 12. Vervolgens moet het busstation worden verplaatst. De infrastructuur zal als

kunstmest werken voor de ruimtelijke ontwikkeling. De heer Wolfs sluit af met een aantal vragen voor de Klankbordgroep:

- Grotere winkels zijn nu niet mogelijk in de binnenstad. Er is eventueel ruimte aan de zuidzijde van het station. Ziet u kansen wat dit betreft?
- Hoe ziet u het nieuwe winkelen, de rol van webwinkels?
- Rond het ziekenhuis zouden zorgwoningen en andere functies die met zorg te maken hebben (revalidatie, bevallingklinieken, geestelijke zorg) geconcentreerd kunnen worden. Is hier plaats voor bij het ziekenhuis en zijn er voorbeelden, referenties, in andere steden?
- Gezien de ontwikkelingen, economisch en demografisch, maken we geen eindplannen meer. Er verandert te veel te snel. Hoe houden we regie op kwaliteit?

## **Inventarisatie**

Mevrouw Blank vraagt de aanwezigen te reageren op de plannen. Wat wilt u weten? Waar ziet u kansen? Wat baart u zorgen? Aan de hand van de reacties zullen thema's geformuleerd worden.

De heer Rijper, OLGW

- Hij pleit voor kwaliteitsverbetering voor de mensen in de Grote Waal. Hij vraagt naar de tekst van de presentatie om te laten zien aan zijn achterban. Na overleg met zijn achterban zal hij reageren op de plannen. Mevrouw Blank zal zorgen dat de presentatie beschikbaar komt.

De heer S. Commandeur, OLB

- Hij denkt dat met de nieuwe toegangsweg en uitbreiding van de parkeergelegenheid bij het station, ook uitbreiding van parkeren bij het Pelmolenpad nodig is.
- De detailhandel gaat noordwaarts, maar het is nu al ten zuiden van Nieuwsteeg een zorgelijke situatie. Nog meer noordwaarts kan de doodsteek zijn.

De heer H. Hansen, HOF

- Plannen voor verhuizing van het busstation zijn al eerder van tafel gegaan, omdat het te duur was. Wat is nieuw aan dit plan t.o. van de oude plannen?
- Het nieuwe winkelen biedt kansen en gevaren voor de detailhandel. Deskundigen zeggen dat er geen vierkante meter meer bij kan in de binnenstad van Hoorn.
- Parkeren aan de noordzijde werkt alleen als iets wordt gedaan aan de loopbrug bij het station.
- Is het zinvol kantoren bij elkaar te plaatsen? Voor 2015 is al veel leegstand voorspeld.

De heer L. Meere, Horizon College

- Alles is gericht op de afwikkeling van verkeer, maar er zijn ook heel veel leerlingen in dit gebied; de veiligheid voor fietsers is een belangrijk punt.

De heer Koelmans, ENFB

- De ontsluiting vanuit het oosten, met name voor fietsers, is een belangrijk punt. Ook mogelijkheden voor een fietsenstalling moeten worden meegenomen.

De heer Lanting, Ahold

- Hij vraagt wat de gemeente gaat toestaan aan retail aan de noordzijde van het station.

Mevrouw C. Lighart, OLHN

- De verkeerssituatie voor scholieren en patiënten is slecht ten noorden van het station. In de plannen wordt dit nog erger.

De heer Schuurmans, Prorail

-Het is belangrijk dat het stationsgebied als een grote vervoersknoop wordt ontwikkeld voor trein, bus, voetgangers en autoverkeer.

De heer Venverloo, OSH/Hema

-Het station in zijn geheel naar westelijke richting verplaatsen, zou een beter idee zijn.

De heer P. Tamis, WFG

-Het ziekenhuisdeel van de plannen is al gerealiseerd. Het streven nu is om een radiotherapiecentrum en andere zorggerelateerde zaken aan te trekken. De gezondheidszorg is veel in beweging. Het ziekenhuis ziet toekomst in een zorgcentrum, een soort zorgplein. Dat zou een goede ontwikkeling voor de zorgconsument zijn.

-Hij vraagt aandacht voor de ontsluiting van de Maelsonstraat. Er moet goed gekeken worden naar de wensen van het ziekenhuis. Alle faciliteiten zijn nu gericht op de huidige ontsluiting.

De heer v.d. Broeke, Museumstoomtram

-Het genoemde herdefiniëren van de positie van de stoomtrein baart hem zorgen. Ook het feit dat de realisatie van de plannen 20 jaar kan duren, vindt hij zorgelijk. Dat schept te veel onzekerheid.

-Toerisme is een belangrijke pijler in Noord-Holland en er zit ontwikkeling in. Het komt niet voor in de functies van de deelgebieden.

Mevrouw Weiland, Stichting Netwerk

-Zij vraagt naar de ideeën over de Singel.

De heer Wolfs legt uit dat het niet noodzakelijk water moet worden. Het gaat erom dat de openbare ruimte kwaliteit heeft en dat kan ook in de vorm van groen. Het moet een aantrekkelijke publieke ruimte worden.

De heer J. Walrecht, VVE appartementencomplex Stationsplein

-Er komt volgend jaar een lift bij de spoorbrug. Hij oppert het idee om de loopbrug door te trekken naar het ziekenhuis, zodat voetgangers eenvoudig het ziekenhuis kunnen binnenkomen.

-Hij maakt zich zorgen over de beperkte diversiteit in winkels (te veel van hetzelfde: schoenen, kleding, mobieltjes) en pleit voor meer variëteit. De gemeente zou de regie daarin moeten hebben.

De heer H. Hansen, HOF

-Er zijn geen instrumenten voor regie over de diversiteit van winkels. Het is puur een kwestie van vraag en aanbod.

De heer T. Opkelders, Ouderenraad

-Gesproken wordt over een lift bij het spoor, maar waarom wordt niet onderzocht of een tunnel mogelijk is.

Het antwoord is dat een tunnel te duur is door de technische complexiteit.

De heer J. Nieweg, Museumstoomtrein

-Hij maakt zich zorgen over het tempo van de ontwikkeling. Over 5 jaar is de situatie weer heel anders. Hoe kunnen we een model ontwikkelen dat hiermee rekening houdt?

-In de presentatie mist hij de stoomtrein in de lijstjes met functies.

De heer P. Tromp Belangenvereniging Kleine Noord

-Hij is blij met de nieuwe toegangsweg en de ondertunneling bij het Pelmolendpad.

-Hij maakt zich zorgen over de parkeervoorziening. Mensen willen niet te ver moeten lopen.



-Hij heeft bedenkingen over het doortrekken van de singel. Er moet geen glazen stolp over de binnenstad gezet worden. De commerciële functie is heel belangrijk en moet ruimte krijgen.

De heer Couzijn, Theater Het Park

-Het parkeren onder Het Park wordt nu niet voldoende benut. De vraag is hoe dit komt.

De heer Lanting, Ahold

-Er is behoefte aan rekenen in het proces. Het is belangrijk te weten of de plannen wel reëel zijn. De meest projecten liggen momenteel stil. Er is geen behoefte aan luchtkastelen.

Een mevrouw Sietses: OLB

-Zij vraagt of de nieuwe toegangsweg gelijk wordt aangelegd met de ontsluiting van de Maelsonstraat. Dit baart de mensen in de Grote Waal grote zorgen. Het antwoord is nee. De projecten volgen elkaar op in de tijd.

-Zij oppert de mogelijkheid om de parkeerruimte van het ziekenhuis beter te benutten door busjes vanaf die plek naar de binnenstad te laten rijden.

De heer De Hart, VVN

-Hij pleit ook voor een herkansing van busjes vanaf parkeerplaatsen naar de binnenstad. Dan kan parkeerruimte verder weg gezocht worden. Dergelijke alternatieve moeten bekeken worden. De gemakzuchtige mens moet het niet te makkelijk gemaakt worden.

Mevrouw Ligthart, OLHN

-Het parkeren blijft een grote zorg. De druk op de omliggende wijken moet minder worden.

Marjan Bos, Stichting Netwerk

-Men is momenteel bezig een Wijkvisie Grote Waal op te zetten. Dit moet in de overwegingen meegenomen worden.

De heer Hansen, HOF

-In dit gebied zijn de NS en Prorail belangrijke grote grondeigenaren. Hij mist vanavond NS. Het antwoord is dat al elk kwartaal met Prorail en NS overleg plaatsvindt. De NS zou vanavond aanwezig zijn, maar was helaas verhinderd.

## **Afsluiting**

Mevrouw Blank bedankt de sprekers voor hun bijdragen. De naar voren gebrachte zorgen en vragen zijn opgeschreven op borden en zijn terug te voeren op een aantal gebieden:

- logistiek, verkeer
- ontwikkelstrategie
- programmering
- leefbaar, veilig, kwaliteit

Zij stelt voor dat de Klankbordgroep over twee weken weer bijeenkomt. Naar aanleiding van reacties van de aanwezigen wordt dit veranderd in drie weken. De volgende bijeenkomst wordt gepland op woensdag 5 oktober 2011 om 19.00 uur. Bij verhindering kan men zich laten vervangen. Later op de avond binnenkomen is ook geen probleem.

De Kenniswerkplaats NHN gaat al vast beginnen met het formuleren van thema's . Na de volgende bijeenkomst worden zij echt aan het werk gezet. In december kunnen dan resultaten van de studenten worden verwacht.

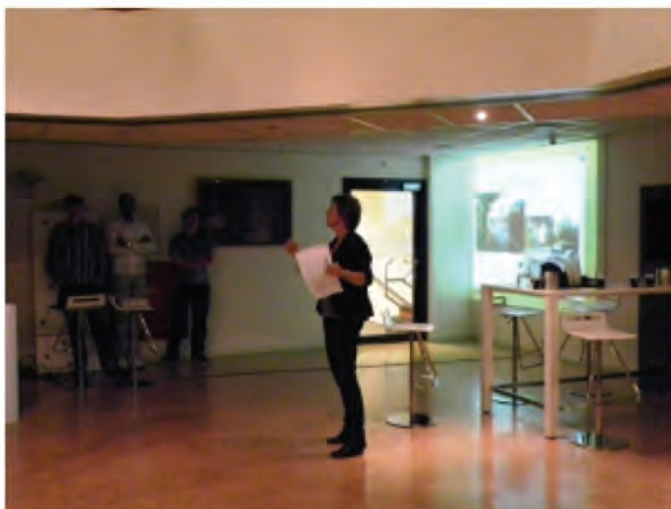
Mevrouw Blank wijst erop dat op de website kennis gedeeld kan worden. De leden van de Klankbordgroep krijgen per mail een inlogcode toegestuurd, waarmee zij op het besloten deel van de website kunnen komen. In dit verband wordt de leden verzocht hun e-mailadres in te vullen op een lijst die rondgaat.

Op een vraag uit het publiek legt mevrouw Blank uit dat de gemeente uiteindelijk de Structuurvisie maakt. De zorgen en wensen van de Klankbordgroep verrijkt met kennis van de Kenniswerkplaats NHN worden in een stuk aan het college aangeboden.

De wethouder dankt de aanwezigen voor hun bijdragen en sluit de avond om 21.20 uur.

## Verslag bijeenkomst klankbordgroep de Poort van Hoorn, 5 oktober 2011

Stadhuis, gemeente Hoorn

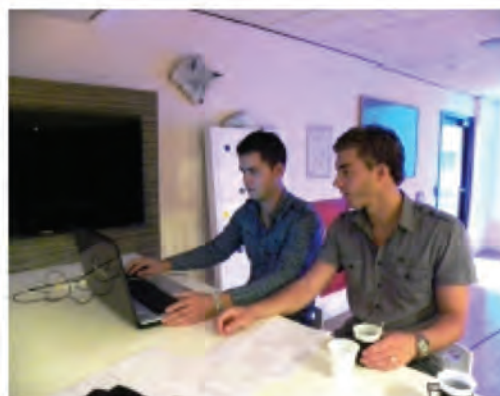


**19.00-19.15** ontvangst klankbordgroep en uitleg avond

Welkomstwoord door Hilde Blank. Terugkijken naar resultaat vorige avond. Doornemen programma en uitleggen doel van de avond en wat er in andere avonden aan bod zal komen. Studenten presenteren hoe zij Hoorn zien vanuit de beleving van de toerist, winkelend publiek en gebruiker openbaar vervoer.

### In groepen uiteen, per thema/interesse

**19.15-19.45:** digitale moodboard: DPvH in 2030! Studenten laten foto's zien waaruit iedere groep moet kiezen wat juist wel en wat absoluut niet past in de Poort van Hoorn. Er is een half uur voor 6 thema's met elk 10 foto's, dus 60 foto's in totaal. De thema's zijn: openbare ruimte, programma, duurzaamheid, architectuur, verkeer en imago. Per thema worden ongeveer 3 foto's gekozen. De uitkomsten worden vervolgens tijdens de avond door een student in een presentatie gezet en aan het einde van de avond gepresenteerd.



**19.45-20.45:** uitdiepen van de thema's. De groepen gaan elk met een eigen thema aan de slag (langzaam verkeer, parkeren en bereikbaarheid & programma). De groep identiteit en profiel bleek geen deelnemers te hebben. Dit onderwerp is wellicht niet tastbaar genoeg om hier voor te kiezen. Opvallend is dat in alle groepen dit thema wel voldoende aan bod is gekomen.

Resultaten per thema:

### **Programma**

Het accent bij de groep over programma lag vooral bij de winkelvoorzieningen.



- Moet het verbod om grote winkels te vestigen in de historische binnenstad worden opgeheven zodat zaken als H&M zich ook kunnen vestigen in het huidige winkelcircuit? Kun je de markt zijn werk laten doen en meer vrijheid toestaan?

- Als je het aan de marktwerking overlaat, verdwijnen dan niet alle kleine, unieke winkeltjes? Hoe hou je dat tegen?

- Hoe onderscheidt Hoorn zich in de regio? En hoe houdt ze haar regiopositie vast en zorgt ze ervoor dat omringende steden niet aantrekkelijker worden?

- Als je een groot kledingbedrijf als Zara toevoegt, hoe zal de ontwikkeling rond bestaande kledingbedrijven zich ontwikkelen?
- Is het mogelijk om alle kleine zorginstellingen in het gebied samen onder een dak te zetten? En hoe kun je dat afdwingen?
- Als de mensen de museumstoomtram gebruiken, wat heeft Hoorn daar dan aan als hij de omgeving uitrijdt?
- Wat past wel en absoluut niet in de regio?
- Is het om een connectie te leggen tussen een ziekenhuis en een hotel?
- Is woningbouw een goed plan, denk hierbij aan kleine eenheden, starters, senioren, appartementen, kleine huishouden en 2-verdieners.? (geen dure sector)

### **Onderzoeksvraag voor de Kenniswerkplaats**

- Zijn er autonome ontwikkelingen die niets met Hoorn te maken hebben, waar je rekening mee moet houden bij de ontwikkeling van de Poort van Hoorn?
- Denk na over alle mogelijkheden/functies die je bij het station kunt betrekken en hoe ga je daarmee om?

- Welke functies onderscheid je?
- Hoe ga je daarmee om?

- Kan die functie daar op een lange termijn blijven/stabiel, en als die verdwijnt wat gebeurt er dan met die plaats?



## Langzaam verkeer

De discussie gaat vooral over de verbinding tussen noord en zuid en de bereikbaarheid van de



perrons. Voor een optimale koppeling tussen de noordkant van het station en het centrum ligt het huidige station eigenlijk op de verkeerde plek. Het enthousiasme is groot om het station of tenminste de perrons te verplaatsen zodat het gebied ten noorden van het station vanzelfsprekend wordt verbonden met het centrum. Verder is er de wens om de passage te verbreden en door te trekken naar het ziekenhuis.

- Kan het verplaatsen van het station de motor zijn voor de herontwikkeling van het hele gebied?
- Kan er geen extra oversteek komen over de provinciale weg? Bijvoorbeeld over het verlengde van de Maelsonstraat? Er is op dit moment een kleine voetgangersstroom over de provinciale weg bij de dr. C.J.K. van Aalstweg. Dit zijn voornamelijk winkelende mensen die geen zin hebben om betaald te parkeren
- Kunnen er fietstunnels aan beide kanten van het station komen. Dus bij de Keern en de Koepoortsweg.
- Is het mogelijk om het langzaam verkeer niet volgend maar leidend te maken aan de plannen?
- Hoe kan je de verkeersstromen veel toegankelijker maken of leiden naar het centrum
- Maak onderscheidende routes: langs de Keern voornamelijk kleinschalig en dorps en langs het ziekenhuis grootschalig en stads.
- Zorg dat het fiets- auto parkeren zoveel mogelijk uit het zicht verdwijnt. Misschien in ondergrondse parkeergarages of door een verdiepte ligging.
- Zorg voor niet meer dan 4 bouwlagen
- Let op dat er door bebouwing geen inbraak wordt gepleegd op privacy door bijvoorbeeld inkijk in tuinen



## Onderzoeksvraag voor de Kenniswerkplaats

- Welke routing voor langzaam verkeer moet in het gebied worden gebracht wil het veilig, functioneel en aantrekkelijk zijn voor de diverse gebruikers van het gebied?
- Is het verplaatsen van het station en/of perrons een utopie of een reële optie om het gebied de gewenste impuls te geven?

## Parkeren en bereikbaarheid

Parkeren en bereikbaarheid: De discussie gaat vooral over het gebruik van parkeergarages en de afstand van het parkeren tot het winkelen. Wanneer werkt het wel en wanneer niet en kunnen bestaande parkeeroplossingen niet beter worden benut.

- Waarom wordt er niet geparkeerd in het WFG in het weekend?  
De bestaande parkeergarage kan beter benut en er moet een goede verbinding komen met het centrum door middel van traverse. Duidelijke en aantrekkelijke verbinding tussen noord en zuid waar wat te beleven valt kan de afstand mentaal verkleinen en het gevoel geven dat de binnenstad vlakbij is.
- Hoe voorkom je parkeerdruk in de omliggende wijken? Door te werken met parkeervergunningen?
- Verhouding tussen nieuwe ontsluiting en uitbreiden parkeren transferium.  
Zorgpunt is de bereikbaarheid van het Ziekenhuis. Hier moet bij de planvorming goed op gelet worden. Is het mogelijk om het ziekenhuis rechtstreeks te ontsluiten vanaf de provinciale weg?
- Een punt van aandacht is gevraagd dat het ontwerp zich niet alleen zou moeten concentreren op het ontsluiten van Hoorn Noord.
- Het Pelmolenpad zou ook een optie moeten zijn om in de toekomst een parkeergarage te realiseren.
- Optie om het parkeren te reguleren door verschillende tarieven toe te passen.



- Er moet fundamenteel nagedacht worden over een goede ontsluiting en parkeren voor de fiets; het liefst verrommeling in het gebied voorkomen.

- Het busstation kan zorgen voor een goede OV knoop met functies zoals een bibliotheek, behoefte is aan een levendig knooppunt waar ook s'avonds wat te beleven is het veilig is.

- Multifunctioneel ruimtegebruik en het stapelen van functies worden kansrijk geacht.

- 

## Onderzoeksvraag voor de Kenniswerkplaats

- Hoe maken we een goede/aantrekkelijke (welke activiteiten) verbinding van de binnenstad naar de verschillende parkeerlocaties?

- Hoeveel fietsen staan er geparkeerd rondom het stationsgebied en het centrum? Waar is het mogelijk om oplossingen te creëren. Welke vorm van fietsenstallingen zou er moeten komen?
- Hoe creëren we een sociaal veilige omgeving op alle tijden van de dag en welke voorzieningen dragen daar aan bij?



### Plenair

21.00-21.30: inventarisatie oogst van de avond.

### **Langzaam verkeer**

De groep van langzaam verkeer heeft veel getekend en een plan gemaakt waar de groep elkaar heeft gevonden. Een ingreep in de infrastructuur en het verkeersnetwerk veel kan betekenen voor heel Hoorn. Er moeten verschillende routes komen; dorps en kleinschalig langs de Keern en stedelijk met iconische gebouwen langs het ziekenhuis.



## Programma

Wat vooral als belangrijk punt naar voren kwam en ook overal in de discussies terug kwam was: Waar is behoefte aan? Hoe kan er voor gezorgd worden dat mogelijke toevoeging van programma het huidige voorzieningenniveau versterkt en niet concurrerend werkt. Welke kansen gloren er wanneer Hoorn zich wat steviger regionaal positioneert?

Ook is er gesproken over de zorg. Welke mogelijkheden biedt het ziekenhuis voor de regio? Het ziekenhuis heeft een regionale functie, wat voor een kansen biedt dit voor nieuwe programma's?

Is er synergie mogelijk tussen de zittende programma's waardoor er nieuw programma ontstaat? Wat is het effect op andere functies in het gebied? Nieuwe mogelijkheden moet geen doodsteek worden voor bestaande programma's.

## Parkeren en bereikbaarheid



Deze groep heeft ook hun ideeën op een kaart ingetekend.

Belangrijke vertrekpunten waren: Waarom werkt het transferium niet? Op dit moment is het te onduidelijk waar de verkeersroutes lopen. Waar willen we parkeren?

Op de laatste vraag bleek uit onderzoek dat mensen gemiddeld tot maximaal 300 à 400 meter willen lopen van de parkeergelegenheid tot aan de bestemming. De verkeersstromen aansluiten op het OV knooppunt en het gebied moet functies krijgen met verschillende openingstijden, zodat er altijd leven is in het gebied.

Een belangrijke barrière waar rekening mee moet worden gehouden is het spoor. Verder moet het een aantrekkelijke route worden.



### Samengevat

Er kan nog een belangrijke slag worden gemaakt in de verbetering van de beleving en de aantrekkelijkheid van het gebied. Er kan in het weekend gebruik worden gemaakt van de parkeerruimte van het ziekenhuis, maar hoe krijg je dan de gevoelsafstand tot het centrum omlaag?

Er zijn nog verschillende onderwerpen die nader onderzocht moeten worden en de studenten zullen met een aantal van deze vragen aan de slag gaan. Iedereen die interessante onderzoeken tegen komt die van belang kunnen zijn voor De Poort van Hoorn wordt vriendelijk verzocht deze op de site te zetten.



**21.30-21.45: uitslag digitale moodboard.** Per thema zijn de foto's van de verschillende groepen bij elkaar gezet door de studenten.

## Openbare ruimte



# De Poort van Hoorn

Openbare ruimte: De openbare ruimte moet aantrekkelijk en levendig worden gemaakt. Ook 's avonds moet het levendig zijn. Er moet voldoende licht zijn voor de veiligheid, maar dit moet wel voldoen aan de Hoornse maat. Dit betekent geen grote, open pleinen.

## Programma



**De Poort van Hoorn**

Programma: Er moet meer reuring in het gebied komen en meer marktlevendigheid. Geen stadstuinen op deze plek in de stad. Wel intensivering en meer activiteiten.

## Architectuur



**De Poort van Hoorn**

Architectuur: Er komt naar voren dat er vraag is naar een mix in verschillende architectonische stijlen. Er moeten dorpse aangezichten komen, maar er is ook mogelijkheid voor grote iconen in het gebied.

## Duurzaamheid



**De Poort van Hoorn**

Duurzaamheid: Dit is een belangrijke pijler. Iedereen is het erover eens dat er in moet worden gezet op duurzaamheid. Het is belangrijk om kringlopen te sluiten en zo de mogelijkheden in het gebied te gebruiken.

## Verkeer



**De Poort van Hoorn**

Verkeer: De routes naar het centrum en het station mogen kwaliteit hebben. Routes moeten worden gestuurd en het idee van een looper is daarbij leuk, maar niet op de manier waarop die werd getoond. Het idee van het begeleiden met water spreekt meer aan.

**Imago**

**De Poort van Hoorn**

Imago: Hoorn mag een voorbeeld zijn voor de rest van de regio. Hoorn mag dan ook best wat innovatiever en vooruitstrevender zijn. Er wordt in het gebied gewerkt, maar er is ook ruimte voor toerisme. Het liefst moet er een mix zijn van deze dingen. Het moet een gebied worden met levendigheid, kleur en kwaliteit!

**21.45-22.00: afsluiting en afspraken voor vervolg.** Wat zijn nu de vervolgstappen tot de volgende bijeenkomst?

- De kenniswerkplaats gaat aan de slag met de onderzoeksvragen en bij de volgende bijeenkomst kunnen de eerste resultaten hiervan worden gepresenteerd.
- De gemeenste en de adviseurs gaan aan de slag met de planvorming en zullen bij de volgende bijeenkomst informeren over de stand van zaken.

- Naast deze informatie uitwisseling gaat de groep aan de gang met de ontwikkelingsstrategie. Wat moet er gebeuren zodat de plannen, ideeën en wensen ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Wat is realistisch en wat is (helaas) niet mogelijk.



**De volgende bijeenkomst is op dinsdag 15 november, om 19.00. In het auditorium van het Westfriesgasthuis, Maelsonstraat 3 te Hoorn.**

Aanwezig:

Mevr. Hilde Blank, Procesbegeleider  
De heer Van Dam, Gemeente Hoorn  
De heer Martijn Bakker, Lingotto  
Studenten Kenniswerkplaats NH  
Klankbordgroep Poort van Hoorn

---

## 1. Opening door Hilde Blank, procesleider van de klankbordgroep

Mevrouw Blank verwelkomt alle aanwezigen en blikt kort terug op de voorgaande twee bijeenkomsten.

Er is veel gepraat, maar nu is van belang hoe de plannen in beweging kunnen worden gezet.

Op deze bijeenkomst staat centraal:

- Wat is een structuurvisie, wat is de planning en wat gebeurt er met adviezen van de klankbordgroep? De heer Van Dam van de gemeente Hoorn zal hierop ingaan.
- Hoe kunnen de plannen in gang gezet worden? De heer Bakker van projectontwikkelaar Lingotto zal zijn visie op de mogelijkheden schetsen.
- Tweetal presentaties van studenten van de Kenniswerkplaats over hun werk tot nu toe.
- Aan het eind van avond gaat mevrouw Blank nog in op hoe praktisch gezien tot een advies gekomen kan worden.

## 2. Presentatie door de heer Van Dam van de gemeente Hoorn

### - Wat is een structuurvisie?

De structuurvisie is een nieuw gegeven voortkomend uit de nieuwe wet op de ruimtelijke ordening (Wro, juli 2008). In de wetgeving is gestreefd naar meer helderheid in planvorming bij de lagere overheid en verkorte procedures. Een structuurvisie is een ruimtelijke schets waarin de overheid haar visie op het grondgebied vast legt. Voorheen werd dat gedaan in structuurplannen. Een verschil is dat de structuurvisie verplicht is en vormvrij.

In Hoorn zijn in het verleden een aantal beleidsdocumenten opgesteld waaronder:

- structuurplan Groot Hoorn 1976
- structuurplan Bangert en Oosterpolder
- structuurvisie 't Zevenhuis

Er is een structuurvisie nodig alvorens een bestemmingsplan kan worden gemaakt.

### - Waarom een structuurvisie voor het stationsgebied?

Er zijn 3 redenen:

- het is wettelijk vereist
- per 1 juli 2013 moet de gemeente alle bestemmingplannen op orde hebben. Voor het stationsgebied liggen er alleen oude bestemmingsplannen.
- gezien de complexiteit van het gebied is een gedetailleerd plan nodig.

Belangrijk is dat een structuurvisie een niet bindend beleidsdocument is. Een bestemmingsplan blijft altijd nodig.

- stand van zaken structuurvisie

Op 2/9/2008 is het besluit genomen tot het opstellen van een structuurvisie voor het stationsgebied

Op 16/2/2010 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten vastgesteld.

In april 2011 is het eerste concept opgesteld. Op dat moment kwam de behoefte aan informatie van een klankbordgroep.

Op 14/9/2011 is de eerste klankbordgroepbijeenkomst geweest.

Op 15/11/2011 worden de eerste bevindingen van Kenniswerkplaats gepresenteerd  
In de 2<sup>e</sup> week van december zal de eindpresentatie van Kenniswerkplaats volgen en het concept eindadvies van de klankbordgroep.

In de 2<sup>e</sup> week van januari 2012 wordt het advies overhandigd aan het college van B&W.

In de 2<sup>e</sup> week van juli 2012 wordt de structuurvisie vastgesteld door de gemeenteraad waarna het 6 weken ter inzage ligt en bezwaar gemaakt kan worden.

- Vragen uit het publiek

Vraag: Wat is de houdbaarheid van een bestemmingsplan?

Antwoord: 10 jaar.

Vraag: Welk detailniveau is gewenst?

Antwoord: Een hoog detailniveau is nodig om berekeningen te kunnen doen (verkeersbewegingen e.d.)

Vraag: Wat is het verschil tussen een wijkvisie en een structuurvisie?

Antwoord: Dat verschil is niet zo duidelijk te geven. Een wijkvisie heeft een iets andere invalshoek, de sociaal-maatschappelijke elementen spelen een belangrijke rol. Het is als het ware een bouwsteen voor een structuurvisie.

Vraag: Hoe wordt de klankbordgroep gevoed? Hoe moet zij haar bevindingen onderbouwen?

Daarvoor zijn modellen nodig. Dat ontbreekt eraan in dit proces.

Mevrouw Blank stelt dat deze laatste vraag in het advies meegegeven kan worden. In de structuurvisie zou een goede onderbouwing moeten komen.

3. Interactief onderdeel met de heer Bakker van bureau Lingotto over 'gebiedsontwikkeling anno 2011/2012'

De heer Bakker stelt zichzelf voor en schetst hoe hij bij Lingotto is terecht gekomen.

Hij legt uit waar het bedrijf zich mee bezig houdt. Het bedrijf is gefocust op de transformatie van bestaande gebouwen. Daarbij heeft men een out- of- the- box benadering. Gestreefd wordt naar creatief nadenken buiten de bestaande paden om, ook wat betreft de financiering.

Hij noemt drie begrippen die de werkwijze van Lingotto weergeven: bruikdienstig, futuromfant en restructief. Het zijn nieuwgevormde woorden, samenstellingen van bestaande termen, die een eigen zeggingskracht hebben. Bruikdienstig verwijst naar de bruikbaarheid van bebouwing, gevormd en gedacht vanuit de gebruiker. Futuromfant refereert aan de potentie van gebouwen om in de toekomst te transformeren. En restructief betekent herdefiniërend in gebouw en gebied. De heer Bakker illustreert deze begrippen aan de hand van voorbeelden.

Hij vervolgt zijn betoog. Het is vandaag de dag niet eenvoudig om projecten te ontwikkelen. Er is leegstand in het commercieel vastgoed, de woningmarkt staat onder druk, er is overbewikeling en projecten zijn moeilijk te financieren, het maatschappelijk vastgoed is onbetaalbaar en een aantal partijen zijn niet meer op de markt. Deze situatie kan ook als een uitdaging gezien worden, het creëert namelijk nieuwe kansen.

Daarbij moet gedacht worden aan:

- herontwikkeling van bestaande voorraad
- collectief opdrachtgeverschap
- organische ontwikkeling
- nieuwe financieringsvormen

- kleinschalige niches

In feite moet worden geconstateerd dat er een verandering gaande is van aanbodmarkt naar vraagmarkt.

Bij herontwikkelen kan de aanpak op drie manieren gebeuren:

- verduurzamen
- herontwikkelen
- herbestemmen/transformeren

Aan de hand van enkele Lingotto projecten illustreert hij deze werkwijzen:

- Kaugomballenfabriek Overamstel.
- Zuidas, Amsterdam
- Binckhorst, Den Haag

De heer Bakker trekt een aantal conclusies/adviezen:

- gebiedsontwikkeling is niet te voorspellen
- houd het eindbeeld flexibel
- de belangen van stakeholders moeten direct op tafel
- zoek urgentie en een groep frontrunners
- ontwikkel bruikdienstig, futuristisch en restructief
- herdefinieer de identiteit, ontwikkel organisch en vanuit een heldere structuur
- combineer denken en doen

Voor Hoorn ziet hij mogelijkheden voor:

- de leerwerklocatie Dampden
- woonmilieus met toegevoegde waarde
- de combinatie ziekenhuis en zorgwonen
- versterking van de binnenstad

Mevrouw Blank vraagt het publiek of er zaken zijn waar direct mee begonnen moet worden.

De reacties geven aan dat de infrastructuur eerst aangepakt zou moeten worden en dat het busstation als eerste verplaatst zou moeten worden.

Mevrouw Blank vat samen dat de structuurvisie eerst nodig is en dat de projecten organisch moeten groeien.

Ze vraagt wie van de aanwezige partijen zich aangesproken voelt om een voorlopersrol te vervullen in dit gebied.

Reacties:

- de Prisma-locatie is een plek bij uitstek om als eerste aan te pakken
- de gedachte is dat AH graag zou uitbreiden, dit kan een aanjager zijn
- de Connexion locatie en de busbanen leveren een mooie ontwikkelplek op
- de Vale Hen is geschikt om direct aan te pakken

De conclusie is ook dat de infrastructuur nog helemaal niet op orde hoeft te zijn om te kunnen starten.

Mevrouw Blank wijst op de situatie in Hoorn waar een overgangsproces gaande is van forensenstad naar autonome stad.

Zij voegt de conclusie toe dat een structuurvisie nodig is, maar dat het geen blauwdruk moet zijn die meteen uitgevoerd moet worden. Gestreefd moet worden naar een gefaseerde uitvoering.

Ze vraagt reacties uit het publiek, wat vindt u belangrijk?

De reacties:

- de tunnel en de nieuwe toegangsweg moeten sowieso gerealiseerd worden. Dat moet als gegeven aangenomen worden en losgekoppeld van de plannen. Deze projecten dienen een overstijgend belang.

- de vraag is wat de ambitie is van de gemeente Hoorn ( slaapstad?; woonstad?)
- belangrijk is om diverse scenario's te ontwikkelen

4. Presentatie van de onderzoeksopgave van de Kenniswerkplaats Provincie Noord Holland  
De Kenniswerkplaats geeft twee presentaties over hun bevindingen tot nu toe.

1. De spreekster gaat middels een computerpresentatie in op wat de werkgroep gedaan heeft: wat, waarom en hoe.

- Wat: een plan op korte termijn voor de lange termijn
- Hoe: gekozen is voor het tijdelijk anders bestemmen van twee langzaamverkeerroutes
- Waarom: tijdelijk bestemmen draagt bij aan de realisatie van herontwikkeling van het gebied

De spreekster laat voorbeelden zien van de werkwijze met kleuren voor diverse bestemmingen. De werkgroep gaat een catalogus maken voor de tijdelijk bestemmingen voor de Poort van Hoorn. Ze vraagt het publiek hoe het proces eruit zou kunnen zien wat betreft het vaststellen en realiseren van de tijdelijke bestemmingen. Wie heeft daarbij welke rol? Denk daarbij aan gemeente, investeerders, burgers,

Reacties:

- gemeente moet voorwaardenscheppend zijn, tijdelijke bestemmingen moeten mogelijk gemaakt worden
- het vereist veel creativiteit van de gemeente, vraag is of dat gaat lukken
- wat is tijdelijkheid? Gaat het om 3 maanden of 15 jaar?

2. De sprekers verontschuldigen zich voor het ontbreken van hun computerpresentatie. Zij brengen hun bevindingen noodgedwongen zonder beelden.

Om tot een verantwoord programma te komen onderzoeken zij een aantal zaken:

- wat is de huidige status van gebiedsontwikkeling van stationsgebied?  
Zij bekijken o.a. de beleidsplannen, de demografische ontwikkeling, de bedrijfsmarkt
- wat zijn de verdienmogelijkheden in dit gebied ?  
Zij gebruiken de verdienmogelijkheden zoals gedefinieerd in publicaties van NederLandBovenWater
- de waarde en kosten analyses van toepasbare verdienmogelijkheden  
Zij merken op dat de zorgboulevard geen hoge prioriteit heeft in hun onderzoek maar dat er wel verdienmogelijkheden liggen.

Het onderzoek zal leiden tot economisch en maatschappelijk verantwoord programma dat in een plankkaart met vlekken gepresenteerd zal worden.

Zij stellen de vraag wat de gewenste identiteit is van de gemeente Hoorn.

Mevrouw Blank verwijst naar de stadvisie van Hoorn waarin het antwoord te vinden is: Hoorn zit in een omslag van groeikern naar autonome stad met een eigen voorzieningenniveau.

5. Sluiting

Mevrouw Blank geeft aan dat volgende maand de Kenniswerkplaats met een eindpresentatie komt en de notitie van de Klankbordgroep opgezet moet worden.

Zij zal een eerste concept schrijven dat als praatstuk voor de volgende bijeenkomst kan dienen. Het voorstel voor de volgende keer is woensdag 14 december. De locatie moet nog nader bepaald worden.

Zij sluit de bijeenkomst om 21.50 uur.



# Bijlage 3 - Studies van de Kenniswerkplaats Noord-Holland Noord

Deelnemende studenten van Hogeschool van Amsterdam:

- Derdejaars studenten: Sanne Slijkerman, Emiel Ruitenbergh, Arno Leeflang, Amrit Singh en Jasper de Koster.
- Afstudeerstudenten: Kevin Verhoog en Jelmer van Aggelen

In deze bijlage is een samenvatting opgenomen van de presentaties van beide groepen studenten aan de Klankbordgroep.

Betrokkenheid van de studenten van de Hogeschool van Amsterdam aan de Klankbordgroep De Poort van Hoorn vond plaats in het kader van de Kenniswerkplaats Noord-Holland Noord.

Contact met Kenniswerkplaats NHN via: [www.kenniswerkplaats.eu](http://www.kenniswerkplaats.eu).

Contactpersoon voor dit Project : Linda Meerbeek , Provincie Noord-Holland, voor de Kenniswerkplaats NHN, 06-31690564.

Samenvatting eindpresentatie  
 'De Poort van Hoorn'

Gemaakt door projectgroep:  
 Studenten Adviesbureau  
 Stedelijke Vernieuwing en Duurzame Gebiedsontwikkeling

**Introductie**

Afgelopen maanden zijn wij bezig geweest met het ontwerpen van een plan voor de korte termijn mogelijkheden binnen de Poort van Hoorn. Doormiddel van dit plan geven wij een advies wat een eerste stap zou kunnen zijn naar een verbetering van het gebied. Wij hebben geprobeerd om korte termijn doelen in de lange termijn visie op te stellen. Dit hebben wij gedaan door gebruik te maken van tijdelijke andere bestemmingen. Hierbij is veelal gekeken naar voorbeelden die elders zijn toegepast. Er is niet alleen gekeken naar de concrete invulling voor het gebied maar ook is er gekeken naar de organisatie hiervan. Dit is een samenvatting van het adviesrapport waarin de werkwijze, ideeën en het proces verder zijn uitgewerkt.



**Kaders**

Om kaders aan ons werkgebied te stellen hebben wij gekozen om ons te gaan richten op twee routes die van groot belang zijn voor het gebied. Ten eerste hebben wij gekozen voor de route vanaf de parkeergarage achter het West Fries Gasthuis tot de Kleine Noord. De tweede belangrijke radiaal waarin we hebben gewerkt begint bij de Keern (kruising Geldelozeweg) en eindigt bij de stadsschouwburg. Deze twee routes hebben wij zorgvuldig geanalyseerd doormiddel van 5 verschillende emotion-maps. Uit deze emotion-maps kwam naar voren welke plaatsen er extra aandacht nodig hebben voor verbetering en welke over het algemeen als positief worden ervaren.

### **Ideeën route Keern**

*(P)lintbebouwing op de Keern;* Naar ons idee zou dit stuk van de route een voorbereiding moeten zijn op het centrum van de stad. Ons advies is om meer bedrijvigheid in de plint te creëren zodat het een aangenaam en vermakelijk gebied wordt om je doorheen te verplaatsen. Dit zou kunnen door panden die leegstaan tijdelijk een invulling te geven met winkels, werkplekken of ateliers.

*Begraafplaats;* Op dit moment heeft de begraafplaats een nogal gesloten karakter. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de muur die eromheen is geplaatst. Dit zou enorm veranderen door er een groene afscheiding te maken en er wat meer kleur en variatie in te brengen door bijvoorbeeld bloemen te planten.

*Hoge Vest;* Wanneer je vanaf het stationsplein richting de hoge Vest kijkt is het vrij onoverzichtelijk en gesloten. Zo is bijvoorbeeld de stadsschouwburg niet goed te zien en is het niet aannemelijk om richting het de dijk te lopen. De gewenste route is er al in de vorm van het water. Het idee is om het water meer open en dus zichtbaar te maken door de bomen en struiken te verwijderen. Ook is het een optie om een kade te maken langs het water zodat dit een meer logische route wordt om langs te lopen.

*Strand;* Wij zien het als een grote gemist kans dat er op dit moment geen recreatief gebruik wordt gemaakt van het gebied rondom de dijk met het prachtige uitzicht op het markermeer. Een van onze ideeën is om een strand te maken waar bijvoorbeeld evenementen kunnen worden georganiseerd en waar mensen kunnen recreëren.

### **Ideeën route traverse**

*Ziekenhuisgarage;* Een van de opmerkingen die wij hebben meegenomen uit de klankbordgroep is dat de parkeergrage achter het ziekenhuis niet optimaal gebruikt wordt. Op dit moment vormt het ziekenhuis nog een barrière voor de mensen die stad als bestemming hebben. Het zou eigenlijk een uitnodigende route moeten zijn. Dit zou gecreëerd kunnen worden door ten eerste betere bewegwijzering te plaatsen, plus de route door het ziekenhuis aangegeven kunnen worden herkenbare markeringen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door verlichte herkenningspunten.

*Stationsplein Noord;* Waar het stationsplein nu voornamelijk parkeerplaats is zien wij hier in de toekomst ook het busstation van hoorn komen. Om het 's nachts ook een prettig verblijfsgebied te maken is het idee om oude treinwagons te plaatsen langs de looproute. Deze zijn flexibel te gebruiken voor bijvoorbeeld flexplekken, ateliers, een cafetaria of vergaderruimtes. Door deze oude wagons te plaatsen is er ook een directe reclame voor het spoorwegmuseum wat op dit moment niet heel erg herkenbaar is wanneer je door het gebied wandelt.

*Traverse;* De traverse komt bij alle bijeenkomsten naar voren als een doorn in het oog van de Poort van Hoorn. Op dit moment krijgt de traverse al een opknopbeurt, zo worden er liften geplaatst en wordt hij geschilderd. Wij denken dat er op korte termijn met relatief kleine ingrepen de traverse al veel kan veranderen. Kleur en verlichting zijn elementen die een belangrijke rol spelen in de beleving van de traverse. Wij zien kansen in de lege ruimten die zich aan beide zijden van de traverse bevinden. Omdat er dagelijkse veel mensen over de traverse lopen zou deze locatie ook erg geschikt zijn om een gezicht te geven aan de talenten en activiteiten uit de omgeving. Zo zou er bijvoorbeeld een graffiti gemaakt kunnen worden met daarin een foto van de historische binnenstad verwerkt. Ook zien wij mogelijkheden in een samenwerking met de verschillende scholengemeenschappen in de omgeving. Het zou bijvoorbeeld een expositieruimte kunnen worden voor studenten.

*Stationsplein Zuid;* Uit de verschillende bijeenkomsten is gebleken dat het stationsplein meer een verblijfsgebied zou moeten worden dan een transit gebied, wat het op dit moment is. Ten eerste zien wij het noodzakelijk dat het busstation naar station noord wordt verplaatst. Door dit te doen zal er meer een plein ontstaan waar men kan verblijven. Wat wij ook meegenomen hebben is het multifunctionele en intensive ruimtegebruik. Dit zien wij terug in een (tijdelijk) karakteristiek gebouw wat met meerder functies ingevuld kan worden. Dit gebouw is wat ons betreft een echte eyecatcher in het gebied met verschillende verblijfsfuncties. Denk hier bijvoorbeeld aan een bibliotheek, sportschool, kinderopvang, werkplekken, toeristen informatie centrum, uitkijktoren, restaurant, lunch café en een coffee-corner. Naast dit gebouw adviseren wij om een duidelijke looproute te maken. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door de mensen over een brug te leiden die op zich op het maaiveld bevindt.

*Connexionhal*; Op dit moment is de Connexionhal in handen van een projectontwikkelaar. Deze locatie heeft veel potentie om bij te dragen aan een positieve ontwikkeling van het gebied. Direct gelegen naast het station in combinatie met de grote ruimte zou het interessant zijn voor de gemeente om te kijken naar de mogelijkheden om een tijdelijke overeenkomst aan te gaan met de eigenaar van het pand. Eén van de adviezen die we hebben gehad van de experts is om de gebiedsontwikkeling een gezicht te geven. Dit kan bijvoorbeeld door een ideeëncentrum op te zetten waar mensen met hun ideeën terecht kunnen. De rol van de gemeente hierin moet inspirerend, activerend, adviserend en informerend zijn. Omdat de Connexionhal een centraal gelegen punt is in de Poort zou dit hiervoor een zeer goede locatie zijn. Naast dit ideeën-centrum zouden er verschillende andere functies kunnen worden uitgevoerd zoals een markthal, een discotheek en een flexibele gezamenlijke werkruimte voor verschillende bedrijven.

**Proces: 'Participeren moet je leren'**

Bij het tijdelijk anders bestemmen van gebieden is het proces een essentieel punt in het slagen of falen van een duurzame ontwikkeling van het gebied. Er ligt in het organiseren van dit proces een drievoudige uitdaging. Ten eerste zou er op grote schaal communicatie moeten worden gecreëerd of gefaciliteerd tussen de verschillende partijen in de Poort van Hoorn. Collectieve gesprekken in de wijk zijn hier een voorbeeld van. Ook is het hierbij belangrijk dat ook die groepen worden gehoord, die normaal buitengesloten blijven. In dit stadium zou er ook gewerkt moeten worden aan het in kaart brengen van de al bestaande lokale initiatieven. De tweede uitdaging ligt in het genereren van financiële middelen en (tijds-) investeringen voor deze initiatieven. De gemeentelijke rol hierin zou ondersteunend kunnen zijn in vorm van advies en training in co-ontwerp en co-productie. De derde uitdaging die aangegaan moet worden is een verandering in (werk)wijze van (semi)overheden om opener te kunnen reageren op de zelf organisatie van de samenleving.



### Traditionele gebiedsontwikkeling

Door de complexiteit in combinatie met de vele ambities die geprojecteerd worden op een binnenstedelijke locatie heeft de ontwikkeling te maken met zeer hoge kosten. In navolging van de economische recessie is de Nederlandse bouwwereld ingestort. Hedendaags is het zeer complex om een binnenstedelijk project te realiseren zonder onrendabele top. Vooral bij binnenstedelijke herbestemmingen/gebiedsontwikkelingen is de gemeente een belangrijke speler.

Traditionele gebiedsontwikkeling bestaat uit het standaard programma: grond, wonen, werken, recreatie en voorzieningen. Door de ontwikkelingen van de afgelopen jaren en de kantelingen van de markt, zijn de projecten niet realiseerbaar en is dit terug te zien in de actuele problemen:

**Binnenstedelijk** gemiddeld tekort van €10.000/woning.

**Leegstand** kantoren circa 6,5 miljoen m<sup>2</sup>.

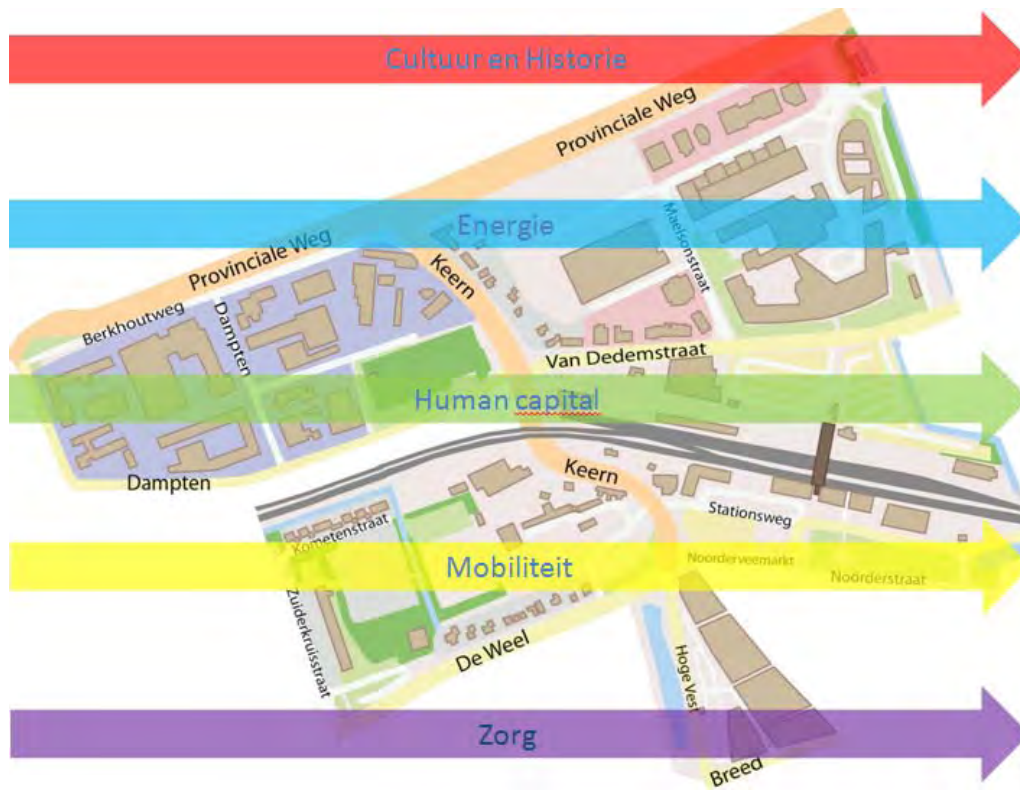
**Ontwikkelaars** worstelen met grond en vastgoed.

(Bron: Verdienmogelijkheden cahier gebiedsontwikkeling van NederLandBovenWater)

**Conclusie:** Een programma ontwikkelen op traditionele wijze en bestaande uit een standaard programma vormt niet voldoende draagvlak voor een gebiedsontwikkeling.

## Waardestromen

Er zal een transitie moeten plaats vinden van korte termijn investeringen en opbrengsten naar lange termijn investeringen en opbrengsten. Hiervoor zal men moeten inzetten op andere waarde dragers dan traditionele vorm van gebiedsontwikkeling. In het stationsgebied hebben wij de 5 grootst aanwezige waardestromen aangegeven.



Afbeelding 1

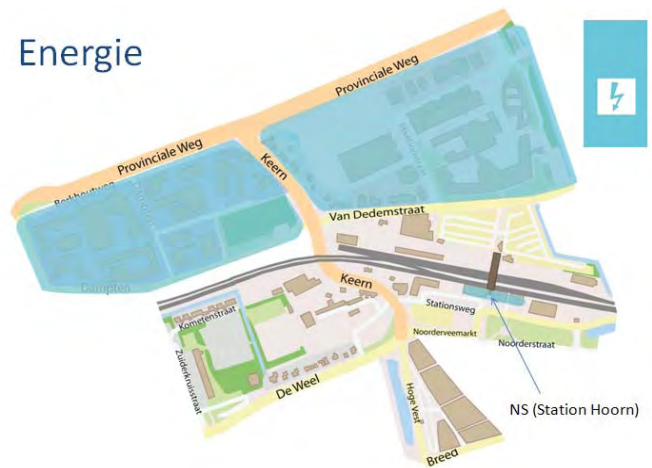
**Cultuur en Historie** – wordt vertegenwoordigd door haar stoomtram museum, schouwburg 'Het Park', haar authentieke stadscentrum met jachthaven en het oude lint.

## Cultuur en Historie



**Energie** – speelt een grote rol in het gebied doordat deze in grote mate wordt afgenomen door een paar spelers op de bedrijven terreinen (Westfries Gasthuis) en de NS (treinen).

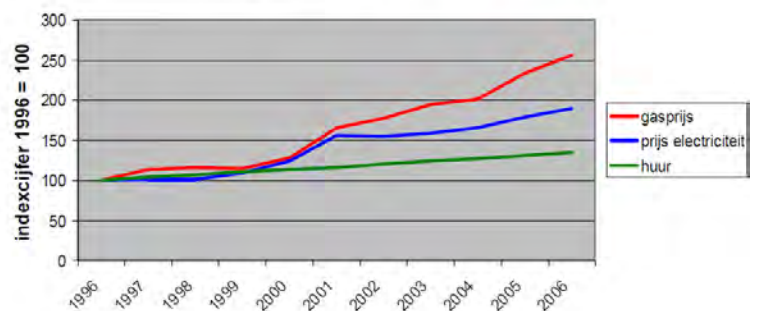
## Energie



Een ontwikkeling op het gebied van wonen die we willen toelichten en waar zo snel mogelijk rekening mee dient gehouden te worden: is de prijsontwikkeling van woonlasten. Zie afbeelding 2. Dit betekent dat een goedkope huurwoning een dure woning in gebruik zal worden. Met andere woorden, sturen op huur alleen is contra-productief!

(Bron: NOVAM CONGRES VASTGOEDSTURING, Auteur: Bert Weevers)

## prijsontwikkeling



Afbeelding 2, Bron: NOVAM CONGRES VASTGOEDSTURING, Auteur: Bert Weevers

**Human Capital** – is aanwezig in het gebied door de vele onderwijsinstellingen in het gebied, de hier aan gerelateerde reizigers in het gebied en de forenzen.

Een Instituut dat een relatie heeft met het gebied kan leiden tot een vitale drager van functies en waarden. Voorbeelden zijn een hogeschool, een ROC of een universiteit. Onderwijs is de basis voor de kennisstroom door een gebied, maar ook voor elk individu.

Het verdienmodel achter onderwijs gaat over de multifunctionaliteit van schoolgebouwen en over tijdelijke bestemmingen waarbij de invulling van een gebied flexibel en tijdelijk is. De kans voor de gemeente in relatie tot het gebied en de visie daarvoor is zodanig dat gebouwen tijdelijke functies kunnen krijgen gericht op ontwikkelen en verspreiden van kennis over bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling, maar ook over kennis van stadslandbouw.\*

Grote stroom Forenzen van Hoogopgeleiden richting Amsterdam:

- Inkomende pendel circa 15.000 (2008)
- Uitgaande pendel circa 17.500 (2008)

(\*Bron: Verdienmogelijkheden cahier gebiedsontwikkeling van NederLandBovenWater)

## Human Capital



**Mobiliteit** – wordt vertegenwoordigd door de goede bereikbaarheid van het gebied. Dit in de vorm van de provinciale weg, het station Hoorn (incl. Transferium) en de parkeer-gelegenheid. De reizigers van het station naar het ziekenhuis vormt ook een waardeestroom.

## Mobiliteit





Zorg – is sterk aanwezig in het gebied met het ziekenhuis Westfriesgasthuis en de verpleeghuizen Lindendael en Villa Wilgaerden.

## Zorg

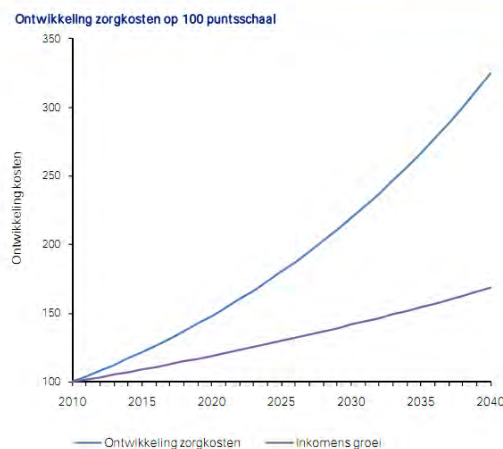


In afbeelding 3, is de toekomst van de zorg weergegeven door KPMG. Hier komt naar voren dat er een noodzaak is naar efficiëntere zorg tegen lagere kosten in combinatie met het aanpassen van het zorgaanbod aan de veranderende vraag. Het CBS verwacht ook een groei van het aantal ouder in eenouderhuishoudens en personen in institutionele instellingen. In afbeelding 4 is te zien dat de inkomensgroei niet gelijk stijgt met de ontwikkeling zorgkosten de komende 30 jaar.

### De toekomst van de zorg volgens KPMG



### Ontwikkeling zorgkosten en inkomensgroei



Afbeelding 3 en 4 Bron: KPMG

## Verdienmogelijkheden

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is vanuit het innovatieprogramma NederlandBovenWater een verkenning van nieuwe verdienmogelijkheden bij gebiedsontwikkeling verricht. Hier zijn 29 verdienmogelijkheden uit naar voren gekomen.

“Door de verdienmogelijkheden binnen het kader toe te passen in gebiedsontwikkeling kan er meerwaarde worden gecreëerd vanuit de waardestromen. Het is een handvat om gebiedsontwikkeling op een andere manier te benaderen en op verschillende fronten beter te laten functioneren en renderen. De kaders kunnen door belanghebbende op eigen initiatief en op een innovatieve manier worden ingevuld. Door nieuwe technologieën, innovaties, ontwikkelingen en trends kunnen de kaders per geval anders worden benut. “

(Bron: Emstede, Jasper van, Onno de Gast e.a: Scriptie ‘De waarde van waardestromen’. Amsterdam, HvA, 2011.)

De verdienmogelijkheden zijn te koppelen aan de waardestromen. In de presentatie zijn drie verdienmogelijkheden toegelicht:

- Cultuur
- Energiebesparing
- Tijdelijke bestemming

### Cultuur (op basis van waardeestroom cultuur en historie)

Wanneer men zorgt voor een toename van het aantal bezoekers van het stoomtrammuseum zou men een toename kunnen verwachten van het geld dat de bezoekers spenderen in de rest van het verblijf gebied in Hoorn. Wanneer het gebied rondom het museum meer ontwikkeld is zou het gemiddelde bestedingsbedrag per bezoeker om hoog kunnen gaan wat uiteindelijk leidt tot meer inkomsten voor de gemeente Hoorn. Een mooi voorbeeld hiervan is: “Het Dolhuys” in Haarlem. Dit is een ongesubsidieerd museum dat de retail en horeca circa 35 a 40 euro per bezoeker op levert. Dat is met een aantal van 40.000 bezoekers in 2010 een aanzienlijk bedrag. Het stoomtrammuseum had in 2010 128.772 bezoekers!

### Energiebesparing (op basis van waardeestroom energie)

Op totale energie verbruik van de deelgebied Dampten en het Maelsongebied valt winst te behalen d.m.v.:

- Collectief energie opwekken

Hierdoor kan men besparen op energiekosten. Er zijn al verschillende geslaagde voorbeelden waaronder de coöperatieve vereniging ‘De Zonvogel’ waarbij mensen en bedrijven samen werken in de vereniging om zonne-energie op te wekken. Ook als deelnemers hun eigen dak niet geschikt is om zonnepanelen te plaatsen kunnen zij meedoen aan zonne-energieprojecten van de Zonvogel.

- Klimaat neutrale gebouwen

Hierbij moet men zorgen dat de gebouwen alle energie voor het verwarmen en koelen van het gebouw en voor het verwarmen van water wordt bespaard en dat de benodigde elektriciteit zelf duurzaam wordt opgewekt. Vanaf 2015 heeft Amsterdam de ambitie om alleen nog klimaat neutrale woningen te bouwen.

- Een eigen energiebedrijf

Er zijn al veel voorbeelden bekend van verschillende partijen waaronder woningcorporaties, bewoners van een wijk en gemeenten. Een voordeel hiervan is dat men gezamenlijk de energie voordeliger kan inkopen.

- KWO toepassing (die o.a. wordt gerealiseerd bij de uitbreiding van het ziekenhuis)

Dit is een methode om energie in de vorm van warmte of koude op te slaan in de bodem. De techniek wordt gebruikt om gebouwen te verwarmen en/of te koelen en hiermee kan men besparen op energiekosten.

Besparingen doormiddel van bovengenoemde mogelijkheden kunnen ten goede komen aan de ontwikkeling in het gebied.

#### Tijdelijke bestemming (op basis van waardeestroom mobiliteit)

Wanneer er vraag is naar meer parkeerplaatsen of wanneer er gestart wordt met de ontwikkeling van het stationsgebied en de ontwikkelingen nemen parkeergelegenheid in, zou men een goedkoop(realisatiekosten) bovengrondse parkeergarage kunnen bouwen als tijdelijke bestemming. Als blijkt dat men met de opbrengsten van de parkeergarage in bijv. 10 jaar de realisatie zou kunnen terug verdienen, dan zouden daarna de opbrengsten ten goede kunnen komen voor een andere ontwikkeling in het gebied. Dit zou optie kunnen zijn doordat de gebiedsontwikkeling gefaseerd uitgevoerd zal worden en met een lange looptijd te maken heeft.

#### Andere plaatselijke ontwikkelingen

Naar onzes inzien was het een gemiste kans om bepaalde ontwikkelingen in Hoorn te realiseren op een plek buiten het stationsgebied. Als voorbeeld het ontwikkelingsproject "De Blauwe Berg", waarbij een bioscoop wordt gerealiseerd. Als dit als voorbeeld op stationsgebied noord gerealiseerd zou zijn, dan zou dit zorgen voor een grote mobiliteit van bezoekers in het deelgebied en zo kunnen bijdragen aan de levendigheid tussen de Poort van Hoorn en het historisch centrum. Het zou een publiekstrekker zijn van mensen uit de omgeving met uitstekend connectie met het openbaar vervoer, waarbij bezoekers mogelijkwijs een bezoek combineren met een bezoek aan het historisch centrum.

#### Aanbeveling aan de klankbord groep

- **Inzetten op andere waarde dragers dan traditionele vorm van gebiedsontwikkeling.**
- **Meenemen bij ontwikkeling 'Structuurvisie'.**

Kevin Verhoog & Jelmer van Aggelen



