

Aan de Gemeenteraad van Hoorn
Postbus 603
1620 AR Hoorn



Hoorn, 19 april 2021

Betreft: de Poort van Hoorn

Vereniging Oud Hoorn
Onder de Boompjes 22
1621 GG Hoorn
E: info@oudhoorn.nl
W: www.oudhoorn.nl

Geachte gemeenteraad,

Als eerste willen wij u complimenteren met dit uitgebreide plan. In hoofdlijnen kan de Vereniging Oud Hoorn zich vinden in de uitgangspunten van dit plan. Als vereniging kijken wij naar deze ontwikkelingen op basis van onze doelstellingen, de bescherming van ons erfgoed voor de komende jaren. Het is dan ook logisch dat wij ondanks onze complimenten met nog een aantal bemerkingen en suggesties komen.

Het plan zal de komende jaren het aanzicht van Hoorn mede gaan bepalen. Het bestuur van de Vereniging Oud Hoorn wilde een dergelijk groot plan niet alleen als bestuur behandelen maar ook graag de leden daarbij betrekken. Hiervoor heeft het bestuur samen met onze werkgroep Stadsontwikkeling een notitie gemaakt voor de leden die zowel online als via het kwartaalblad is verspreid. Onze reactie is gebaseerd op deze notitie en de inbreng van onze leden.

Onze bemerkingen en suggesties verdelen we aan de hand van vier locaties:

- Het gebied als totaliteit;
- Stationsgebied noordzijde;
- Stationsgebied zuidzijde;
- Pelmolenpad en PrismaLocatie.

1. Het gebied als totaliteit

Wij steunen de verstedelijkingsopdracht die de stad “stadser” moet maken en hierbij te werken vanuit het Hoorns DNA. Iedere stad heeft zijn eigen schaal en verschijningsvorm. Bij Hoorn past een groene, wat sobere, niet te grootschalige ontwikkeling. Een ontwerp dat een vanzelfsprekendheid uitstraalt. Niet voor niets is er in de negentiger jaren gekozen voor baksteen in één kleurtoon voor de toenmalige ontwikkeling aan de noordzijde van het station. De huidige beelden zijn nog te modieus en zingen zich nog teveel los van de stad als geheel. Een heldere samenhang in schaal, architectuur en materialisatie zorgt voor een stad met een eigen verhaal. Dat is het Hoorns DNA, hierdoor kan het plan de tand des tijds beter doorstaan en wordt het duurzamer.

Silhouet van Hoorn

Het plan vouwt zich rond het beschermde stadsgezicht. In het aanwijzingsbesluit staat een duidelijke typering van de beschermde waarden, namelijk: ‘het silhouet van Hoorn is vanaf het IJsselmeer bijzonder waardevol’. Bij de realisatie van de Toren van Hoorn hebben we als vereniging niet voor niets om een Hoogbouw Effect Rapportage gevraagd. Een grote zorgvuldigheid in hoogte, positionering en volume is dringend gewenst.



Autoluwe binnenstad

Veel binnensteden verhogen hun historische kwaliteit door te streven naar een autoluwe binnenstad. Dit betekent dat de parkeergelegenheden meer naar de randen van de stad komen te liggen. In het huidige plan zijn deze aspecten te weinig belicht.

Vale Hen - Berkhouterweg

Wij vinden het jammer dat de Vale Hen en het Berkhouterweggebied nog geen deel uitmaken van de plannen, al was het alleen nog maar globaal. Ruimtelijk en inhoudelijk vormt het één opgave.

Parkeergarages

Binnen de verstedelijkingsopgave is het parkeren zeer dominant, dat geldt niet alleen voor het Stationsgebied noord maar ook voor Pelmolenpad- en PrismaLocatie. Ondergronds parkeren heeft voor de woon- en leefomgeving van een wijk de voorkeur, het verdient aanbeveling om opnieuw de haalbaarheid daarvan te onderzoeken.

Sociale huurwoningen

In Hoorn geldt dat 30% van nieuw te bouwen woningen bestaat uit sociale woningbouw. Onder sociale woningbouw wordt tegenwoordig ook verstaan “goedkope” koopwoningen. Aan de Zuiderkruisstraat wordt het flatgebouw van Intermaris gesloopt en vervangen door nieuwe sociale huurwoningen. Per saldo worden er nauwelijks extra sociale huurwoningen aan de woningvoorraad toegevoegd.

Milieu

Het plan ademt een ambitie van groen, duurzaamheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Wij vragen ons af hoe die ambitie zich verhoudt tot de grootschalige verstening. Het verdient aanbeveling om dit streven te vertalen in helder meetbare randvoorwaarden. In dat licht zijn wij ook benieuwd hoe het komende uitvoeringsplan van de Groenvisie in dit plan gaat passen.

2. Stationsgebied noordzijde

Als vereniging pleiten wij voor een schaal in de hoogbouw die past bij de binnenstad en haar silhouet. Dat betekent dat hoogbouw hoger mag worden als de afstand tot de binnenstad toeneemt. In het stationsgebied is maximaal 10-12 bouwlagen het maximum om het stadssilhouet niet te schaden. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze niet mag liggen in het verlengde van de assen uit de binnenstad zoals Kleine Noord en de Veemarkt. Door meer en hoger te bouwen wordt Hoorn niet ‘meer stad’ dan wat Hoorn van oudsher als stad al is.

Voor de geplande toren op de hoek van het Keern en de Van Dedemstraat roept vraagtekens op. Het Keern is al 700 jaar de iets landelijke invalsweg vanuit het noorden. Juist deze historische context en aanwezige bebouwing vraagt een andere benadering. Ook ligt deze toren in de as van het Kleine Noord wat de ruimtelijke beleving van deze straat niet ten goede komt. Een langzamere verstedelijking rond het Keern vertelt veel meer over de stad en waar we vandaan komen. Hoogbouw is een onderwerp dat ook onze leden bezig houdt. De geplande toren hoek Keern- Van Dedemstraat krijgt van onze leden geen bijval. Dat betekent niet dat hoogbouw in dit plangebied door iedereen wordt afgewezen, landmarks kunnen onze stad ook verrijken is hun opvatting. De mening van het bestuur houdt ongeveer het midden tussen de voorstanders van sterke landmarks en zij die opteren voor aanzienlijk minder bouwlagen.

Busstation

Het nieuwe busstation spreekt ons aan, een goede locatie, een uitstekende oplossing. Wel is de vraag waarom hier geen dubbel grondgebruik is toegepast, bijvoorbeeld door boven op het busstation woningen of een parkeergebouw te realiseren. Bij onze leden leven enkele vragen zoals: de fraaie koepel is kostbaar, kunnen deze hoge kosten door het plan gedragen worden en waarom is er niet gekozen voor een dynamisch busstation. We ondersteunen de gedachten hierbij die door de Stichting De Betrokken Poorter op papier zijn gezet.



Structureel groen - woonmilieu

We missen een structurele benadering van het groen. Het groen bestaat nog te veel uit veredelde “geveltuintjes”. Ook rijst de vraag of er voldoende ruimte is om het gewenste aantal bomen te kunnen planten om de bestaande wegen om te vormen tot de groene lanen die in het ontwerp worden geschetst. In de concept hoogbouwvisie wordt aandacht gevraagd voor een goede woon- en leefomgeving, het huidige ontwerp kent onvoldoende kwaliteit. In dit sterk verstedelijkte gebied worden geen woningen met een eigen tuin gebouwd. Als vervolgens in het openbare gebied ook nauwelijks ruimte is gereserveerd voor groen ontstaat er wel een erg marginaal woonmilieu.

3. Stationsgebied zuidzijde

De aanlanding naast het station vraagt een bepaalde mate van terughoudendheid om het stationsgebouw tot zijn recht te laten komen. Het naastgelegen bouwblok oogt nog te fors en te plomp om aan te kunnen sluiten bij de bebouwing langs de Hoornse singel. De korrelgrote is voor de sfeer van de Hoornse 19e-eeuwse stadsrand nog fors. Voorkomen moet worden dat hier onder druk van planoptimalisatie een te hoog en te eenvormig blok ontstaat dat niet meer aansluit bij het station. Een maximale goothoogte van 4 bouwlagen is hier gepast, waarbij de architectuur afwisselend in schaal behoort te zijn. Wij menen dat dit bouwblok en de traverse meer als een eenheid ontworpen moet worden.

Weinig uitnodigende verbinding

Het probleem van een weinig uitnodigende verbinding tussen station/traverse en de binnenstad is nog niet opgelost. De Veemarkt is een te brede aanloopstraat naar het centrum en het Kleine Noord ligt net te ver om die functie goed over te nemen. De ontwerpen leveren nog geen bijdrage aan het verkleinen van dat probleem. Het zou goed zijn om dit gebied opnieuw in studie te nemen. We onderschrijven de noodzakelijke verbinding tussen de stationstraverse en Kleine Noord, maar dit mag niet ten koste gaan van de veehekken (Rijksmonument). De Vale Hen, Noorder Veemarkt, Noorderplantsoen en Noorderstraat zouden veel meer samen met het overige deel van onze voormalige stadswal één beeld moeten vormen.

Singel terugbrengen

Het terugbrengen van de singel rond de binnenstad kan dit probleem opheffen. Niet alleen komt hier de oorspronkelijke historische structuur terug maar het maakt de stad ook afleesbaar. Met het oversteken van een brug wordt er een verhaal verteld en het verkort de beleving van de wandeling tussen de noordzijde van het station en de eigenlijke binnenstad. Hierbij moet er ook aandacht zijn voor de relatie tussen de traverse en het Kleine Noord. De traverse moet als een aantrekkelijk wandelgebied worden ontworpen, een wandelgebied dat iets toevoegt aan de stad.

Huis van Hoorn

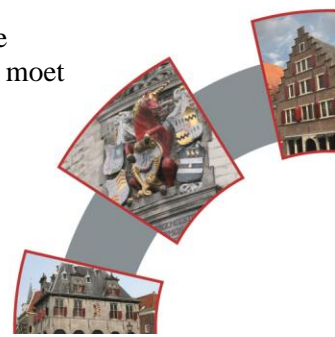
In het plan is 15.000 m² gereserveerd voor maatschappelijke, culturele of andere functies die bijdragen aan de levendigheid in het gebied. Voor de ontwikkeling van de binnenstad is het volgens Oud Hoorn interessant om deze aantrekkelijke functies in de aanlooproute tussen Veemarkt en het station te situeren of anders in de busgarage naast het station.

4. Pelmolenpad en PrismaLocatie

Oud Hoorn acht het van belang dat er onderzoek wordt gedaan naar wat de invloed van de hogere objecten binnen dit gebied is op de beleving van de binnenstad.

Tracé Carbasiustunnel

De meeste vragen worden opgeroepen door het tracé voor de Carbasiustunnel. Qua sociale beleving in de woonomgeving is er sprake van twee gescheiden wijken, de tunnelbak loopt immers vanaf de spoorlijn tot bijna aan De Weel. De Poort van Hoorn moet De verkeers- en parkeerdruk op de binnenstad doen afnemen, de bussen gaan naar de noordzijde van het spoor en daar wordt voor bezoekers een parkeergarage gebouwd.

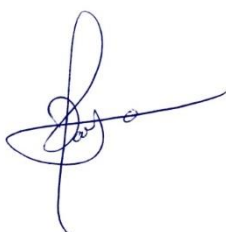


Elke tunnel kent een verkeer aanzuigende werking. Maar waarom zou je voor bezoekers een tunnel bouwen terwijl zij vooral geacht worden aan de noordzijde te parkeren? Oud Hoorn is geen principiële tegenstander van het aanleggen van een tunnel maar vindt dat binnen de Poort van Hoorn de volgorde van het doen van belangrijke investeringen leidend zou moeten zijn. M.a.w. verplaats eerst het busstation naar de noordzijde, bouw daar voor de bezoekers van de stad een grote parkeergarage en maak een aantrekkelijke traverse over het spoor. Nadat die investeringen zijn gedaan zou opnieuw gekeken kunnen worden naar nut en noodzaak van een tunnel, daarbij rijst tevens de vraag of dit de juiste locatie is.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van Vereniging Oud Hoorn

Jaap van der Hout, voorzitter



Matt Wever, secretaris

