POORT VAN HOORN

Stedenbouwkundig plan



Voorwoord

Je staat als stadsbestuur niet iedere dag - en zelfs niet ieder jaar - voor een keuze die zo bepalend is voor de toekomst van je stad. Al jarenlang vinden we in Hoorn dat het gebied rondom het station beter verdient dan wat het nu is. Het is dan ook een van de laatste plekken van onze stad die eigenlijk onontwikkeld is gebleven. En dat is bijzonder, want het is een plek die van grote betekenis is voor onze stad en regio.

De Poort van Hoorn opent de stad

Poort van Hoorn opent de stad, letterlijk én figuurlijk. Dit is hét mobiliteitsknooppunt van Hoorn, Westfriesland en de regio Kop van Noord-Holland, dat circa 300.000 inwoners bedient. Dagelijks maken duizenden reizigers en bezoekers gebruik van dit gebied, met directe verbindingen van en naar de Randstad en de regio. Het is dus niet alleen de Poort van Hoorn, maar de poort van een veel groter gebied. Het is dan ook uniek dat juist in dit gebied veel ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen.

Complexe opgave

De veelzijdigheid van het gebied en de unieke ligging maakt dit ook een van de meest complexe opgaves uit de geschiedenis van onze stad is. Dat blijkt wel uit het feit dat het denken over de ontwikkeling van de Poort van Hoorn al lang geleden gestart en ook meerdere keren van koers is gewijzigd. Soms door nieuwe inzichten, soms door nieuwe politieke werkelijkheden. Toch werd in 2013 de basis van het huidige plan gelegd, toen de gemeenteraad de structuurvisie Poort van Hoorn unaniem aannam. Sindsdien is er veel gesproken over het hóe en in welke volgorde het gebied zich zou moeten ontwikkelen. Een gesprek dat steeds meer uitgaat van gezamenlijkheid, een bestendige koers en de wil om de stad vooruit te helpen. Dat is een compliment aan iedereen die betrokken is, maar zeker ook aan de gemeenteraad.

Ambitiesprong

De afgelopen jaren maakten we als stadsbestuur een ambitiesprong, samen met onze ontwikkelpartners Provincie Noord-Holland, NS Stations en ProRail. Van een gesprek over functies en stenen naar een gesprek over de toekomst, over ‘meer stad’ worden. Voorop staat dat we in de Poort van Hoorn een aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu willen maken. Een plek waar je graag wilt zijn, waar op alle momenten van de dag reuring is. Kwaliteit is daarin het sleutelwoord; van de bebouwing, maar ook van de inrichting van de openbare ruimte. Dat vind je ook heel sterk terug in dit stedenbouwkundig plan. Daarnaast moet je als bezoeker meteen het gevoel krijgen dat je hier Hoorn bent. De Poort van Hoorn is daarmee het visitekaartje van de stad, dat je uitnodigt om de stad verder te ontdekken. En tot slot maken we een optimaal functionerend multimodaal knooppunt. Een plek waar alle vervoersstromen op een prettige en comfortabele manier bij elkaar komen en op elkaar aansluiten.

Unieke kans

Dit stedenbouwkundige plan is een belangrijke stap in de verbeelding en een belangrijke mijlpaal in het verwezenlijken van onze gezamenlijke ambities, als stadsbestuur en als ontwikkelpartners. Het geeft een eerste beeld van wat we in de toekomst van dit gebied kunnen verwachten. Nieuwe en aantrekkelijke stedelijke woon-werkmilieus, op steenworp afstand van een comfortabel multimodaal mobiliteitsknooppunt, de prachtige historische binnenstad én het grootste stadsstrand van Nederland. Een droom voor ontwikkelaars en beleggers, maar vooral een unieke kans voor onze stad om zich te blijven ontwikkelen als aantrekkelijke en levendige stad.

Wethouder



Colofon

Projectpartners en adviseurs
Gemeente Hoorn
NS
Prorail
Provincie Noord-Holland
SITE urban development

Stedenbouwkundig ontwerp
Karres en Brands

Adviseurs
Witteveen+Bos
Alcedo
WeBoost

4 november 2020

Inhoud

0. Samenvatting

1. Inleiding *12*

Aanleiding
Van plannen naar realisatie
Scope van het stedenbouwkundig plan
Interactief en open planproces
Status van het stedenbouwkundig plan

2. Opgave *14*

Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn
Meer stad maken

3. Visie *18*

Openbare ruimte als vormgever

4. Plan *20*

Inhoud
1. De schatkaart van de Poort van Hoorn *22*
2. Klimaatrobuuste landschappelijke structuur *24*
3. Fijnmazig stelsel van verbindingen en verblijfsplekken *26*
4. Voetganger en fietser centraal *28*
5. Comfortabel en overzichtelijk overstappen *30*
6. Goede gebiedsontsluiting en parkeervoorzieningen *32*
7. Zorgvuldige inpassing spoorgebonden voorzieningen *34*
8. Stedelijke maat en schaal *38*
9. Aantrekkelijke plinten *40*
10. Meer stad maken met gebieden met eigen kwaliteiten *42*

5. Verdieping *46*

Voorbeeldverkaveling
Beeldregieplan
- Stationsgebied Zuid *52*
- Stationskwartier *60*
- Strandwijk Hoorn *70*

Samenvatting



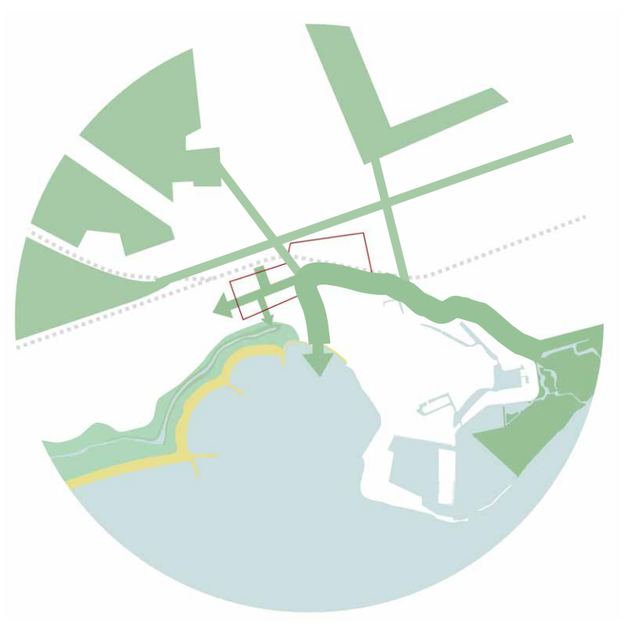
Onbenut potentieel

De ambitie om meer stad te worden gaat vooral landen in het gebied van 1200 meter rond het OV-knooppunt van Hoorn; de Poort van Hoorn. Het mobiliteitsknooppunt van de regio Westfriesland, met ca 300.000 inwoners is de perfecte plek voor knooppuntontwikkeling. Aanleiding van de gebiedsontwikkeling is naast ‘meer stad worden’ ook het ‘omklappen’ van de stationsfunctie, waarbij het busstation naar de noordzijde wordt verplaatst. Dit leidt tot kansen om de Poort van Hoorn weer een verbindend stuk stad te maken, met gebieden met een eigen karakter en smoel. Waarbij de restruimte transformeert naar een verblijfsplek; een bestemming op zichzelf en een aantrekkelijk woongebied. Het gebied kan tevens een hedendaags visitekaartje zijn van Hoorn, waarbij de kwaliteit van de stad al voelbaar is in de ‘gouden rand’ rondom de historische binnenstad. En een multimodaal-knooppunt dat toekomstgericht is maar tegelijkertijd niet sfeerbepalend is. Kortom, een gebied met een groot onbenut potentieel in het hart van Hoorn.



Poort van Hoorn opent de stad

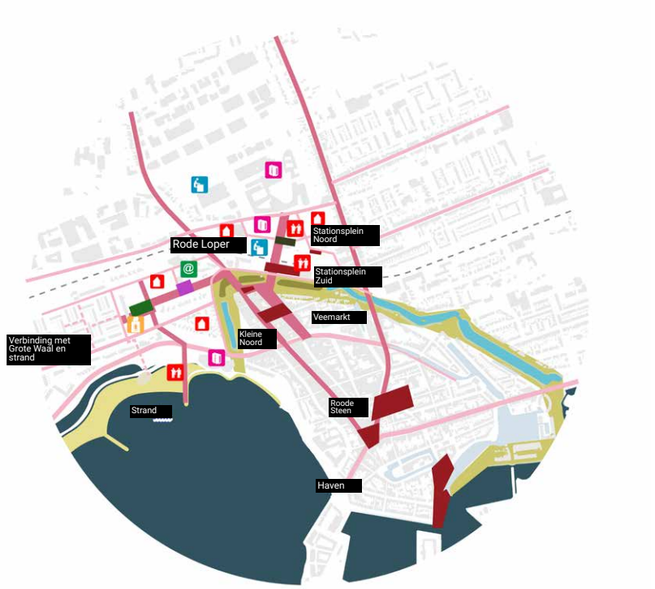
Een eerste uitdaging om het potentieel van het gebied te benutten is het creëren van een duidelijke openbare hoofdstructuur. Zowel landschappelijk als in een logische structuur van routes, plekken en stedelijk programma. Binnen deze structuur kan elk gebied zijn eigen kleuring en identiteit krijgen. Dit openbaar raamwerk biedt houvast en context voor de ontwikkeling van nieuwe bebouwing en programma’s. De Poort van Hoorn wordt hiermee maximaal verbonden met haar omgeving. De leesbaarheid van de stad wordt verbeterd. Met name voor voetgangers en fietsers die intuïtief hun weg kunnen vinden. Op de plek waar eerst een breukzone lag ontstaat een verbindend stuk stad in het hart van Hoorn. Het modaliteitsknooppunt wordt naast haar functie als overstaplocatie ook een sterk onderdeel van de verblijfskwaliteit van de stad. Vanaf het eerste moment van aankomst voel je dat in Hoorn bent en dat Hoorn je komst verwelkomt.

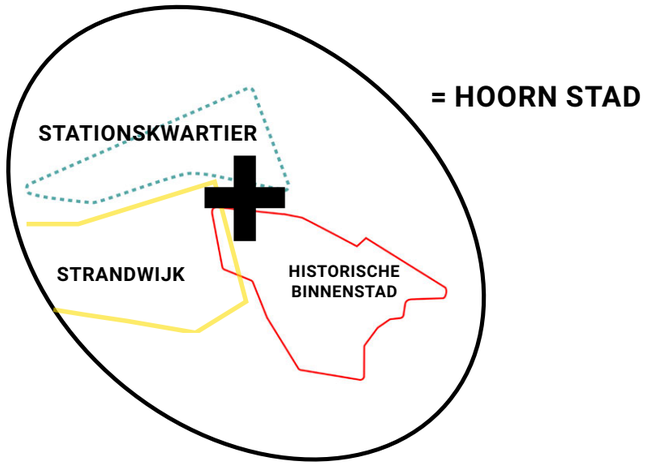


Een duurzaam en ‘Hoorns’ visitekaartje

Het dijklichaam met het waterfront en de historische singelstructuur vormen op grote schaal de structuren van de stad. Door deze structuren te versterken krijgt het gebied herkenbaarheid en eigenheid. De singelstructuur wordt in groene vorm doorgetrokken, waardoor de groene krans rond de stad in ere wordt hersteld. De eerste aanblik vanuit het station transformeert naar een duurzaam en ‘Hoorns’ visitekaartje. Er is veel groen, het gebied levert een bijdrage aan de biodiversiteit en bewegen wordt gestimuleerd door lopen en fietsen centraal te stellen. De cultuurhistorie wordt in de etalage gezet. Het dijklichaam krijgt een nieuwe functie voor de stad door de toevoeging van het stadsstrand. Het Pelmolenpad-Prisma gebied oriënteert zich naar beide landschappelijke structuren. De huidige water- en groenstructuur wordt hierop aangehaakt. Op de Noordelijke zijde van het station worden de lange lijnen zoveel mogelijk vergroend en verbonden met het ommeland.







Voortborduren op het bestaande netwerk van routes en plekken

De huidige verbindingen die de spoorbundel doorkruisen zijn de Koepoortsweg, het Keern en de huidige traverse. De Koepoortsweg is een van de mooiste bewaard gebleven historische routes die vanuit de binnenstad het spoor kruist. Van oudsher vormt het Keern een historische invalsweg naar de binnenstad die ooit aansloot op de Grote- en Kleine Noord. Tegenwoordig vormt het Keern een belangrijke autoverbinding en de aansluiting met de binnenstad is uitgegroeid tot een grote verkeersruimte. De Veemarkt vormt een brede verbinding naar de binnenstad, maar verrommelt richting het station. Het stedenbouwkundig plan richt zich op het aanhelen en verbinden van deze openbare ruimtes. Het bestaande netwerk van straten en plekken wordt versterkt en zoveel mogelijk verbonden met de omliggende buurten zoals De Grote Waal, Hoorn Noord, stadsstrand en binnenstad.

Verbindingen versterken, bestemmingen toevoegen en modern multimodaal mobiliteitsknooppunt

De Veemarkt wordt via een nieuwe traverse verbonden met de noordzijde van het station. Vanaf de singels wordt het Pelmolenpad-Prisma gebied direct verbonden. De verbindingen met het nieuwe stadsstrand worden verbeterd. De Kleine Noord wordt beter verbonden met het stationsplein en als looproute naar het centrum. Binnen deze structuur is ruimte voor een dicht stratenpatroon met parkjes en pleintjes. De voetgangers en fietsers krijgen ruim baan. Er wordt actief gestuurd op een gemengd stedelijk programma en aantrekkelijke plinten. Het station vormt hierin een brandpunt. De stationslocatie wordt zo ook een eindbestemming in plaats van alleen een plek waar je overstapt. Aan beide zijden komen aantrekkelijke stationspleinen; elk met een eigen identiteit. De reiziger kan zich er optimaal oriënteren en er is een comfortabele overstap tussen modaliteiten. Aan beide zijden zijn royale en goed bereikbare fietsenstallingen voorzien. Aan de noordzijde wordt het busstation en het binnenstads- en P+R parkeren gepositioneerd. Bij het uitstappen van de parkeergarage sta je direct in het centrumgebied van Hoorn.

Meer stad maken

Een stedenbouwkundig uitgangspunt in de planvorming is een duidelijke keuze voor gebieden met specifieke kwaliteiten en identiteit. Samen vormen deze gebieden een groot centrumgebied met een helder en hoogwaardig netwerk van openbare ruimtes. Op de zuidzijde van het station loopt de binnenstad met haar winkelstraten en pleinen tot aan de deur van het station. Op de noordzijde ontstaat een hoog-intensief Stationskwartier wat complementair is aan de binnenstad met een mix van wonen, werken, cultuur, voorzieningen, reizen en parkeren voor de binnenstad. Er is ruimte voor nieuw en hoogstedelijk wonen; wat nog niet aangeboden wordt in Hoorn. In de Pelmolen-Prisma locatie wordt juist gestreefd naar een duurzame en gezonde stadswijk tussen binnenstad en strand; de Strandwijk. Het zand van het strand waait figuurlijk de wijk in. Deze verschillende gebieden bieden de kans om een diverse uitstraling met verschillende functionaliteiten te ontwikkelen. Op deze manier benutten we in elk deelgebied de eigen specifieke kracht en maken we van Hoorn een breder georiënteerde stad met een gevarieerd aanbod aan woonmilieu's. Het gebied vormt zo het visitekaartje van de stad en presenteert dat waar de stad voor staat.

De stedenbouwkundige hoofdprincipes geven vorm aan de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. De Poort van Hoorn ligt tussen de historische binnenstad, stationsomgeving en de gebieden aan de rand van de binnenstad. De Poort van Hoorn gaat om het samenspel tussen deze gebieden. De Poort van Hoorn opent de stad, letterlijk én figuurlijk. Het vormt daarmee een schakelstuk die met een samenbindend netwerk van openbare ruimtes kan uitgroeien tot uitbreiding van het centrumgebied. Er ontstaat een stad met een stedelijke, maar ‘Hoornse’ uitstraling. Een duurzaam stuk stad met een hoge dichtheid, gemengd programma en karakteristieke architectuur. De cultuurhistorie wordt weer in de etalage gezet en er is een comfortabel en aantrekkelijk station. De Poort van Hoorn transformeert van restgebied naar een koppelstuk in de stad.

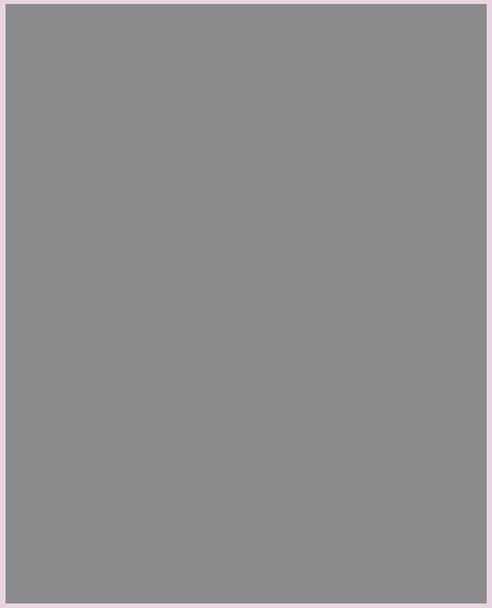


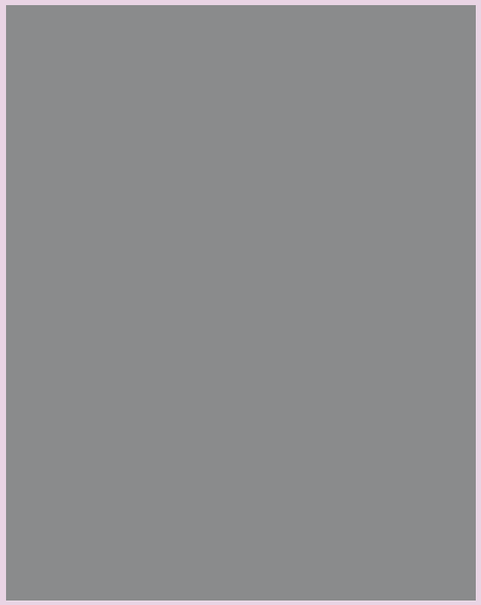
** Impressie van Poort van Hoorn op de schaal van de stad, temidden van unieke kwaliteiten.*



** Impressie van stedenbouwkundige volumes rond het openbare ruimte raamwerk. De parcelering en hoogteduidingen zijn indicatief.*

Stedenbouwkundig plan





1. Inleiding

Aanleiding
De Poort van Hoorn is een van de grootste stedelijke ontwikkelopgaven waar Hoorn zich in jaren voor gesteld ziet staan. Het gehele gebied wordt gekenmerkt door een gebrek aan comfort en stedelijke kwaliteit. Daar waar de binnenstad en ook diverse ‘buitenwijken’ coherent zijn vormgegeven en een duidelijke structuur en een eigen beeld hebben, is het gebied Poort van Hoorn eerder een verzameling van liefdeloos ingerichte stedelijke restruimtes. En in het gebied ligt het station van Hoorn. De te verwachten groei van de stad biedt kansen dit gebied te vernieuwen en om te vormen tot een fraai stedelijk gebied waarin ruimte is voor divers programma met een hoge verblijfskwaliteit. De aanwezigheid van het station -en daarmee de uitstekende bereikbaarheid met openbaar vervoer- is een belangrijke troef.

In dit document worden voor die vernieuwing de stedenbouwkundige kaders geschetst waarmee het gebied verankerd raakt in de omliggende stad en waarmee richting wordt gegeven voor de uitwerking van diverse planonderdelen.

Scope van het stedenbouwkundig plan
De Poort van Hoorn omvat een groot centraal gelegen gebied met sterk uiteenlopende stadsdelen. Vanuit de natuurlijke en fysieke barrières kan de Poort van Hoorn verdeeld worden in deelgebieden. Dit stedenbouwkundig plan richt zich op de uitwerking van de deelgebieden Stationszone en Pelmolenpad-Prisma. Een complex stuk stad waar veel belangen en functionaliteiten samenkomen. Wanneer dit complexe deel goed is ingericht kan het als gebied een katalysator vormen voor de ontwikkeling van omliggende gebieden.

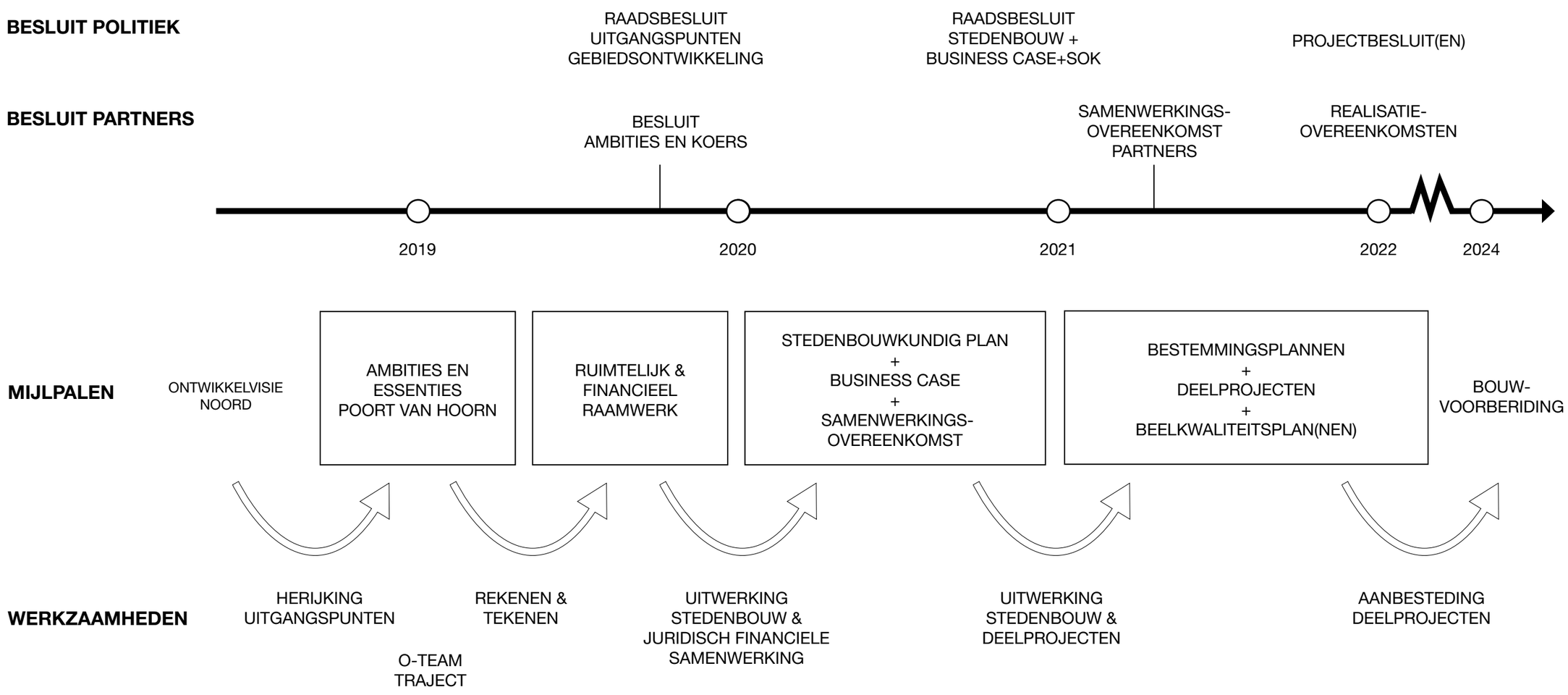
Status stedenbouwkundig plan
De basis van het stedenbouwkundig plan vormt een duurzaam ruimtelijk en functioneel organiserend principe. Wat als vanzelfsprekend past in de stad en wat de verknoping van spoorwereld en stad duidelijk structuur en vorm geeft. Met de nadruk op een kwalitatieve openbare ruimte en de nadruk op de voetganger, fietser, groen en interessante functies.

Het stedenbouwkundig plan vormt dan ook geen dichtgetimmerd blauwdrukplan, maar legt tegelijkertijd wel de cruciale structurerende lijnen vast. Het verbeeldt de sfeer, beeldkwaliteit, identiteit en samenhang op een wervende wijze. Er is duidelijk verbeeld welke elementen hard zijn en welke zacht, welke zeker en welke intentioneel. Waar unaniem overeenstemming over is en waar ruimte is voor andersoortige uitwerking. Dit maakt ook aan andere belanghebbenden en initiatiefnemers duidelijk wat het plan impliceert.

Interactief en open planproces
De afgelopen tijd is een intensief en interactief proces gevolgd. Door de coronamaatregelen heeft dit deels digitaal plaatsgevonden. Daarbij zijn veel waardevolle opmerkingen gemaakt en aandachtspunten benoemd. De ontvangen reacties zijn voor zover relevant verwerkt.

In verschillende sessies zijn stakeholders in het gebied, bewoners en raad meegenomen. In informele benen op tafel-sessies zijn belangrijke stappen aan de raad voorgelegd. In digitale spoorcafés zijn geïnteresseerden uitgenodigd om te praten over de planvorming. Tussentijds zijn resultaten getoetst bij verschillende geledingen binnen de gemeente, welstandscommissie en spoorbouwmeester. Hierdoor is het stedenbouwkundig plan steeds geëvolueerd en rijker geworden.

Relatie met mobiliteitsvisie en hoogbouwvisie
Op dit moment lopen er meerdere beleidstrajecten die van invloed zijn op de Poort van Hoorn, zoals de Mobiliteitsvisie en de Hoogbouwvisie die in de loop van 2021 ter besluitvorming aan de raad zullen worden voorgelegd. Bij de verdere uitwerking van dit stedenbouwkundig plan zijn de uitkomsten van die beleidstrajecten leidend



Processchema

2. Opgave

Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn

Ambitiesprong Hoorn

Hoorn is een compacte stad met een prettige menselijke maat aan het Markermeer. Een prachtige historische binnenstad met aantrekkelijke woon- en recreatiegebieden en goed ontsloten werkgebieden. Goed bereikbaar, zowel via OV, fiets als auto. Parallel wordt er sterk ingezet op de Amsterdam-Hoorn corridor. Hoorn is als gemeente zelf ook volop in ontwikkeling. Er is een significante groei van het aantal woningen tot 2040 voorzien waarbij nieuwe stedelijke woon-werk milieus worden toegevoegd. Met ruimte voor gezinnen, senioren, starters en doorstromers. Op 6 juni 2019 heeft de gemeenteraad dan ook de uitgangspunten 'Meer stad worden' vastgesteld. Daarin wordt gesproken over een ambitiesprong in de stedelijke ontwikkeling van Hoorn, met name rond de binnenstad en bij het OV-knooppunt. Bij amendement is dit besluit nog uitgebreid: 'Woningbouwprojecten voor jongeren tot en met 28 jaar, bij voorkeur en rondom stationsgebied(en) te (laten) realiseren, omdat dit een effectieve bijdrage levert om Hoorn, als kloppend hart van de regio, een vitale stad te laten blijven'.

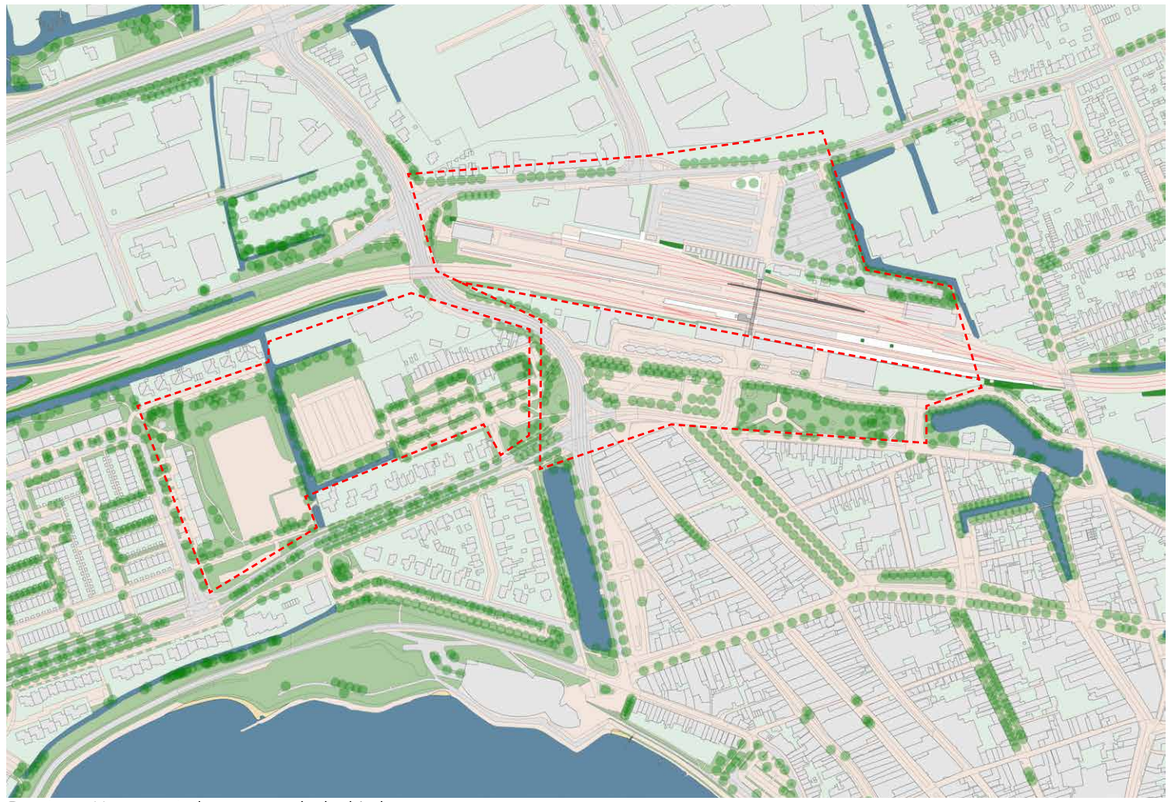
De Poort van Hoorn speelt een centrale rol in de ambitiesprong

Voor deze ambitiesprong liggen er met name kansen in de cirkel van 1.200 meter rondom het mobiliteitsknooppunt. Dit is het gebied van de Poort van Hoorn. Het projectgebied omvat de hoofdstationzone van de stad en ligt dicht op de historische binnenstad. Door deze centrale ligging is het gebied vervlochten aan diverse vraagstukken die te maken hebben met de hele stad.

In de Poort van Hoorn is een onderscheidend stedelijk milieu te ontwikkelen dat bijdraagt aan de externe trekkracht van de regio. Een stedelijk knooppunt met (boven)regionale voorzieningen dat elders in de regio niet te realiseren is. Binnen het gebied moeten diverse mobiliteitsvraagstukken toekomstgericht opgelost worden. De benodigde infrastructurele maatregelen domineren snel de ontwikkelrichting van dit gebied. Er is het besef dat de Poort van Hoorn het laatste grote binnenstedelijke ontwikkelgebied is. Daarom is het ontwikkelen van een duurzame kwaliteit des te meer essentieel.

Omkering Stationsfunctie

Het grootste gedeelte van Hoorn ligt aan de noordzijde van het spoor. Door de ontwikkeling van de Poort van Hoorn ontstaat tegelijkertijd de kans om aan de noordzijde een nieuw complementair en volwaardig beeld van het station te laten ontstaan. Dit wordt temeer mogelijk gemaakt doordat de keuze gemaakt is om het busstation naar de noordzijde van het station te verplaatsen en de parkeerplaatsen voor de binnenstad te concentreren in een nieuwe parkeergarage in Stationsgebied Noord. Daarnaast blijft het vraagstuk om de busremise een goede en logische plek op korte rijtijd te geven. Deze keuzes draaien het functioneren van de vervoersknoop om. Onderdeel van deze omkering is dat de volledige stationsfunctie (incl. ontvangstruimtes, fiets- en parkeervoorzieningen) aan de noord-zijde op een veel hoger plan komen dan nu het geval is. Door deze omkering ontstaan er zowel aan de noord- als aan de zuidzijde voorkanten van het station, die beiden een eigen dynamiek en levendigheid zullen kennen.



Poort van Hoorn met plangrenzen deelgebieden.

Verschillende deelgebieden

De Poort van Hoorn omvat grofweg het gedeelte van de stad dat op bijgaand kaartje is gemarkeerd. Er zijn verschillende deelgebieden te herkennen:

• Stationszone: De stationszone is een gebied met twee gezichten; een 19e eeuwse singel-zijde waar met een monumentaal stationsgebouw, en een noordzijde met veel parkeerplaatsen, een grote supermarkt en het Museumstoomtram.

• Pelmolenpad-Prisma: Een groot vrijwel onbebouwd gebied tussen de binnenstad en stationsomgeving en de Grote Waal. Op dit moment zijn er aan de randen diverse woningen, in het hart ligt een open (parkeer)terrein die als evenementenruimte wordt gebruikt.

• Maelsonstraat en omgeving: De omgeving van het ziekenhuis, een gebied waar naast het ziekenhuis ook kantoren, een school en een nieuwbouw woontoren staan. Door de aanleg van de Maelsonstraat is dit gebied één van de toegangen tot de stad geworden.

Een open stuk stad in het hart van Hoorn

Door de historische ontwikkeling is de stad als het ware om de Poort van Hoorn heen gegroeid, waardoor een restruimte in het hart van Hoorn is ontstaan. Daar waar de binnenstad en ook diverse ‘buitenwijken’ coherent zijn vormgegeven en een duidelijke structuur en een eigen beeld hebben, is het gebied Poort van Hoorn een verzameling van stedelijke restruimtes.

De huidige situatie wordt dan ook gekenmerkt door een gebrek aan comfort en stedelijke kwaliteit. De ruimte rond het station wordt gedomineerd door auto’s. Aan de zuidzijde is de van oorsprong groene singelsstructuur versteend geraakt met het busstation en stallingsruimte voor fietsen. Een andere problematiek die zichtbaar is, is dat de spoorbundel en spoorfuncties een fysieke barrière vormen tussen noord en zuid. De bestaande traverse fungeert als enige verbinding over de sporen heen, maar deze komt aan de noordzijde op een onaantrekkelijke wijze aan op een grote parkeerplaats. Aan de zuidzijde is er geen uitnodigend entree naar de binnenstad.



Museumstoomtram als openluchtmuseum



Functionele ruimte voor karakteristiek stationsgebouw



Singelstructuur als fietsparkeerterrein



Water en groen in Pelmolenpad-Prisma



Monumentale boom in Noorderplantsoen



Museumstoomtram verscholen achter parkeren

Meer stad maken

Kwaliteitssprong
De Gemeente Hoorn en samenwerkingspartners staan achter een ambitiesprong voor Hoorn als gemeente. Deze ambitiesprong moet Hoorn op een duurzame wijze sterker maken voor de volgende generaties. De Poort van Hoorn neemt als ontwikkelgebied nabij het strand en de binnenstad een sleutelpostie in. De ambitiesprong wordt concreet gemaakt vanuit een stevige kwaliteitssprong.

Concretisering van uitgesproken ambities
Voor het stationsgebied zijn drie hoofdambities, vijf planessenties, een indicatief stedenbouwkundig programma van eisen en financieel en ruimtelijk raamwerk opgesteld (Uitvraag Poort van Hoorn 2020). De ambities zijn terecht hoog en gaan over een aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu, een visitekaartje voor Hoorn en een goed functionerend multimodaal knooppunt. Het stedenbouwkundig plan is dan ook opgebouwd aan de hand van deze uitgesproken ambities.



Welkom in Hoorn

Poort van Hoorn als hedendaags visitekaartje van Hoorn. De beleving en identiteit van Hoorn start hier. De Poort van Hoorn is een onderscheidend gebied binnen Hoorn en de regio, met autonome eigen kwaliteit. Het gebied moet bezoekers en gebruikers verwelkomen in de stad. Het gebied transformeert naar een duurzaam stuk stad. Er is veel groen en lopen en fietsen staan centraal. Het gebied vormt een waardige toevoeging aan de historische binnenstad, de gebruiker en bezoeker ervaart hier zo de kracht van Hoorn al!



Aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu

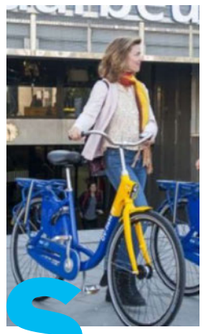
Het gebied moet zowel autonome eigentijdse kwaliteit kennen als wel een logische aansluiting tot de historische binnenstad. Kwaliteit is daarin het sleutelwoord; van de bebouwing, maar ook voor een klimaatrobuuste inrichting van de openbare ruimte en verbindingen. Het betekent dat er een mix van functies (wonen, werken, recreëren) moet ontstaan, die zorgt voor een levendig en inclusief gebied. En dat de routes door het gebied, gericht op voetgangers logisch en comfortabel zijn. De wisselwerking tussen bebouwing, publieke functies en openbare ruimte moet duidelijke verblijfsplekken creëren. Poort van Hoorn als bestemming betekent het zijn van een verlenging van de binnenstad in eigentijdse vorm. In het gebied moeten min. 1.000 woningen worden toegevoegd. Het gaat dan om vernieuwende stadse woonmilieus die iets toevoegen aan het woningaanbod in Hoorn.



Multimodaal Knooppunt

De Poort van Hoorn ontwikkelt zich tot een goed functionerend multimodaal knooppunt voor de regio Westfriesland, waar vervoersstromen (van treinreiziger, bus, fietser tot voetganger) logisch op elkaar aansluiten. Alles gericht op een snelle en comfortabele overstap van het ene naar het andere vervoersmiddel. Omdat het gros van de reizigers en gebruikers niet vanuit de binnenstad komt, is het ook logisch om de noordzijde hiervoor in te richten. Het nieuwe knooppunt omvat wijzigingen in de hoofdinfrastructuur, een busstation, fiets- en autoparkeervoorzieningen. Dit betekent ook effect op de routes voor de bussen. Er wordt ingespeeld op een duurzame wijze van vervoeren met ruimte voor mobiliteitsdiensen, deelauto's en -fietsen. Het is een ambitie om deze voorzieningen niet de sfeer van het gebied te laten domineren, waarbij de ontvangst in het gebied aan de zuidzijde van de knoop verbeterd wordt. Zodat ook de bezoekers aan de stad de kwaliteitssprong ervaren.













fiets

comfortabel overstappen

OV

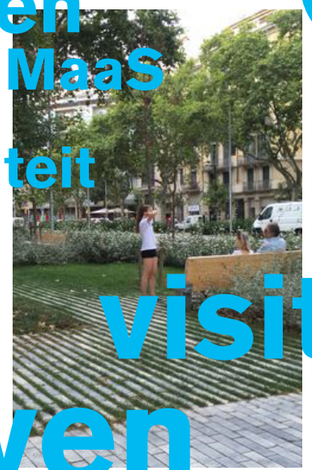


MaaS



biodiversiteit







groen

duurzaam

visitekaartje

verblijven

STEDELIJK WONEN



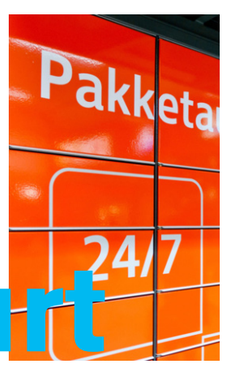
voorzieningen





veilig





buurt

3. Visie

Openbare ruimte als vormgever

Stations- en stadsontwikkeling gaan hand in hand
De opgave voor de Poort van Hoorn vormt een complexe uitdaging, waarbij stations- en stadsontwikkeling hand in hand gaan. In de Stationszone en Pelmolenpad-Prisma komen complexe vraagstukken in programma, stedenbouw, landschap, stationsfuncties en -techniek en een gezonde leefomgeving samen.

Stationsomgevingen zijn gebaat bij een goede mix aan functies, een menselijke maat en naast overstap- ook verblijfskwaliteit. Daarbij gaat het over meer dan de puzzel oplossen. Het gaat over het maken van prettige plekken waar mensen samenleven, wonen en elkaar ontmoeten. Waar voorzieningen voor de stad bereikbaar zijn en een natuurlijke logica worden gecreëerd waardoor gebruikers en bezoekers zonder bewegwijzering hun weg kunnen vinden. Waar de kracht van Hoorn wordt beleefd en versterkt en waar ook het nieuwe Hoorn wordt gemaakt; Een visitekaartje voor de stad.

Openbare ruimte staat centraal
Daarom vormt een ‘Hoornse’ openbare ruimte en beleving vanuit de bewoner, reiziger en gebruiker het uitgangspunt. Wat ervaar ik op ooghoogte? Hoe ervaar ik een beschut en gezond woonmilieu temidden van de stad? Hoe beleef ik de typische landschappelijke en cultuurhistorische kracht van Hoorn? Hoe word ik als bezoeker van het station als het ware de binnenstad of naar het strand gezogen? Maar ook: hoe stap je comfortabel over van fiets of bus naar trein en vice versa? Hoe fiets ik logisch naar en door het gebied? Waar kan ik prettig wachten? En waar parkeer ik de auto?

Kortom “First life, then spaces, then buildings. The other way around never works!”, aldus [redacted].



“First life, then spaces, then buildings. The other way around never works!”

Vanuit eigen kracht nieuwe en duurzame stadse milieus ontwikkelen

Om de gebiedsontwikkeling een eigen kleur te geven vormt de eigen kracht van Hoorn het vertrekpunt. Er zijn weinig plekken in Nederland waar deze cocktail aan voorwaarden aanwezig zijn om een aantrekkelijk stuk stad te maken: Hoorn is een aantrekkelijke centrumstad binnen Westfriesland aan het Markermeer. Het is een centrumgemeente met dito voorzieningen. Er is een goed arbeidsmarktpotentieel. De stad heeft een zeer rijke historie en verleden als VOC-stad. Er zijn verschillende culturele trekpleisters als het Westfriesmuseum en Museumstoomtram. En de stad biedt een aantrekkelijk woonklimaat, met het weidse ommeland, het Markermeer en zometeen een nieuw stadsstrand voor de deur. De bereikbaarheid met het OV, auto en fiets is zeer goed. Om de concurrentiekracht te behouden, nieuwe doelgroepen aan te trekken, mensen vast te houden en een coherent woon-, werk-, winkelklimaat te garanderen voor de toekomst, is het echter noodzakelijk de kritische massa te vergroten.



Stad van de Gouden Eeuw
Vele monumenten
Historische haven
Museumstoomtram



Landschap
Strand en Markermeer voor de deur
Groen ommeland en gordel
Watersport



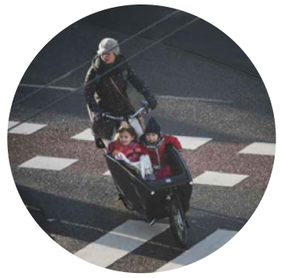
Bereikbaar
30 minuten Amsterdam
Fietsstad
Regionaal vervoersknooppunt Westfriesland



Starter
"Ik zoek mijn eerste huurwoning en heb mijn eerste baan gevonden in Amsterdam"



De doorstromer
"Wij wonen sinds kort samen, wij zoeken een modern appartement zo dicht mogelijk op de leuke binnenstad van Hoorn"



Jonge gezinnen
"Wij zoeken al enige tijd een woning in de stad, maar dan wel mét groen en ruimte.. Een appartement is ons te klein, een grondgebonden woning zou ideaal zijn!"



Senioren
"Wij zijn al enige tijd op zoek naar een ruime maar onderhoudsarme woning. Een appartement dicht op de binnenstad, het strand en de binnenstad lijkt ons ideaal"

4. Plan

Concretisering visie

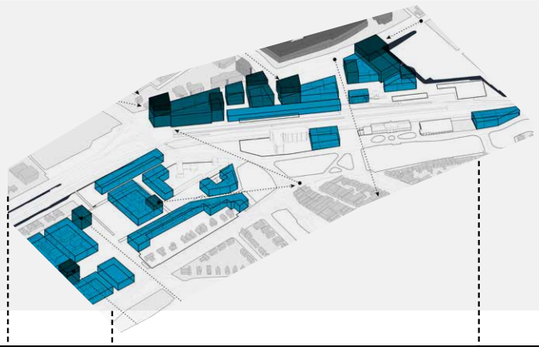
Onze stedenbouwkundige visie wordt uiteengezet in samenhangende producten: een stedenbouwkundige plankaart, een beeldregieplan en nadere uitwerkingen van het stationsgebied en de openbare ruimte. Dit hoofdstuk zet het stedenbouwkundig plan uiteen vanuit diverse thema's. Deze thema's zijn onderverdeeld bij de drie hoofdambities. Uiteraard is de overlap tussen thema's en ambities groot en niet rigide. De themakaarten specificeren principes, kansen en uitgangspunten voor de nadere uitwerking.

Openbaar raamwerk, duurzaamheid en bebouwingsprincipes

Het stedenbouwkundig plan vormt geen blauwdruk, maar geeft de noodzakelijke concretisering van ambities en visie. Het legt daarom hoofdlijnen vast en maakt een gefaseerde en flexibele doorontwikkeling mogelijk. In het stedenbouwkundig plan wordt zodoende een helder openbaar raamwerk geboden voor ontwikkeling. Het openbaar raamwerk definieert de belangrijkste verblijfsplekken en vormt een basis voor deeluitwerkingen en verdere inrichting. Daarnaast worden bebouwingsprincipes aangegeven waarbinnen verschillende verkavelingen en gebouwuitwerkingen mogelijk zijn.

Duurzaamheid is een breed thema en gaat zowel over sociale, fysieke als organisatorische elementen. Het stedenbouwkundig plan geeft hier fysiek uiting aan door het plan op te bouwen vanuit het landschap, openbare ruimte naar bebouwing. Op de volgende pagina's wordt het stedenbouwkundig plan aan de hand van de drie hoofdambities uiteengezet:

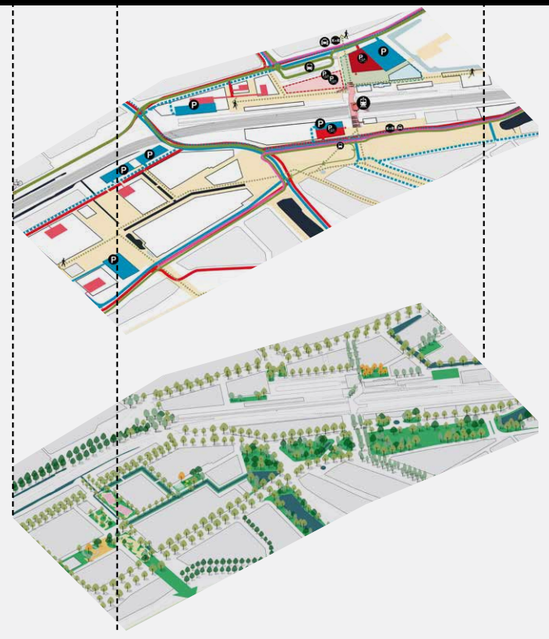
BEBOUWINGSPRINCIPES



Aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu

10. Meer stad maken met gebieden met eigen kwaliteiten
9. Aantrekkelijke plinten
8. Stedelijke maat en schaal

OPENBAAR RAAMWERK



Multimodaal knooppunt

7. Zorgvuldige inpassing spoorgebonden voorzieningen
6. Goede gebiedsontsluiting en parkeervoorzieningen
5. Comfortabel en overzichtelijk overstappen
4. Voetganger en fietser centraal

Welkom in Hoorn

3. Fijnmazig stelsel van verbindingen en verblijfsplekken
2. Klimaatrobuuste landschappelijke structuur
1. De schatkaart van de Poort van Hoorn



** Impressie van stedenbouwkundige volumes rond het openbare ruimte raamwerk. De parcelering en hoogteduidingen zijn indicatief.*

1. De schatkaart van de Poort van Hoorn

De stedenbouwkundige uitwerking vertrekt vanuit de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Het gebied leest zo als een ‘schatkaart’. Ondanks een functionele inrichting van het gebied, geven verschillende zichtbare en verborgen kwaliteiten een basis voor nieuwe ontwikkelingen. Het geeft karakter en eigenheid. Tezamen met nieuwe kwaliteiten geeft het plan zo uiting aan een warm welkom in Hoorn.

❶ Groen- en waterstructuur
De historische singelstructuur als open ruimte is nog intact met een prachtige groenstructuur en verschillende karakteristieke bomen. Zo zijn in het Noorderplantsoen een aantal herdenkingsbomen geplant, waaronder een Hollandse linde ter herinnering aan de kroning van koningin Wilhelmina in 1898. Ook in het Pelmolenpad-Prisma gebied biedt de groen- en waterstructuur een specifieke kwaliteit dat een belangrijk ingrediënt vormt voor de gekozen stedenbouwkundige opzet.

❷ Veemarkt en Kleine Noord
Het Hoornse binnenstadsgevoel start nu pas bij de Veemarkt en Kleine Noord. De tussenruimte is functioneel, maar rommelig ingericht. De kans is er om sfeer van de binnenstad letterlijk tot aan de deur van het station te trekken. De bezoeker moet als het ware de binnenstad ingezogen worden.

❸ Cultuurhistorie als identiteitsdrager
Binnen het gebied zijn verschillende cultuurhistorische elementen aanwezig. Er zijn een aantal rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden in het gebied. Aan de zuidzijde geven de historische bebouwing van de binnenstad, het oude stationsgebouw en de busremise identiteit en karakter. De Noorderkerk is zichtbaar vanaf het station en vanaf de nieuwe traverse. Aan de noordzijde van het station is het gebouw van Museumstoomtram een belangrijk herkenningspunt. Door deze gebouwen weer vol in de etalage te zetten, met een aantrekkelijke openbare ruimte ervoor vormen deze ankerpunten in het gebied. De spoorse wereld is een belangrijk onderdeel van de cultuurhistorie van Hoorn. Deze wereld, waar nieuw en oud elkaar tegenkomen, wordt door het nieuwe traverse letterlijk en figuurlijk opnieuw verbonden met en getoond aan de stad. In het Pelmolenpad-Prisma gebied vormt het Pelmolenpad aanleiding om te integreren in de nieuwe structuur.

❹ Verleden gebruiken ter inspiratie
Naast de zichtbare elementen kan er op verschillende wijze uiting gegeven worden aan de cultuurhistorische lading van de plek. Op de kruising van de Kleine Noord, Keern en Singelstructuur lag de voormalige Noorderpoort. Het rondeel en de Noorderpoort zijn eeuwenlang bepalend voor Hoorn geweest en worden afleesbaar gemaakt. Zeker in een situatie wanneer het Keern wordt afgewaardeerd. In de gracht lag ter plaatse van de huidige looproute van het station naar Veemarkt een beer (dam), een stenen muur in de gracht met een puntige bovenkant (ezelsrug). Hieraan kan subtiel gerefereerd worden door een getoogde verbinding aan te leggen. Ook langs het voormalige ‘Pelmolenpad’ lagen verschillende molens. In een nieuwe stedenbouwkundige situatie kunnen aan deze elementen worden verwezen.

❺ Openluchtmuseum Museumstoomtram
Aan de noordzijde wordt het gebied momenteel gedomineerd door asfalt en auto’s, een grote supermarkt en diverse spoorgebonden voorzieningen. Het Museumstoomtram ligt enigzins verscholen in dit geheel. Een karaktervol gebouw, waarbij het materieel en de beleving uit het verleden zich als een ‘openluchtmuseum’ tonen. Met de geplande uitbreiding ontstaat de kans om het openluchtmuseum meer te integreren in de stad.



Cultuurhistorie met aantrekkelijke openbare ruimtes. Impressie van mogelijke sfeer van Stationsplein Zuid.


1
2
3
4
5
Legenda
Noorderpoort bolwerk
Noorderkerk
Historische panden stationsgebied
Kop van Kleine noord
Museumstoomtram spoorbundel
Historische binnenstad
Voormalig locaties Historische molens
Veemarkt

2. Klimaatrobuuste landschappelijke structuur

Op basis van de bestaande kwaliteiten vormt een robuuste landschappelijke structuur de drager in het gebied. Het landschappelijke karakter en sfeer komt op verschillende schaalniveau's tot uiting. Tegelijkertijd vormt dit houvast om een klimaatbestendig en natuurinclusief gebied na te streven.

❶ Herstel historische singelstructuur

De historische singelstructuur die de binnenstad omringt en waaraan ook het station is gelegen wordt hersteld. Door deze structuur zichtbaar te maken ontstaat een afleesbare afbakening van de historische binnenstad zonder de verbinding met het omliggend gebied te verliezen.

❷ Het Noorderplantsoen is door zijn mooie groenstructuur waardevol voor de stad. Door de singelstructuur te verbinden ontstaat weer een sterke en doorlopende groenstructuur rond de binnenstad. Vooralsnog wordt dan ook geen water teruggebracht in de singel. Het water kan wel terugkomen in verschillende waterelementen, waardoor deze beleefbaar en aanraakbaar gemaakt kan worden. Dit kan in de vervolgfase, met uitwerking tot inrichtingsplannen, verder worden uitgewerkt. Door deze keuze bestaat de kans om de ruimte te gebruiken voor bijvoorbeeld tijdelijke evenementen of objecten. Zo ontstaat, net als in de tijd van de koeien- en paardenmarkt, een multifunctionele ruimte.

❸ Robuuste groenstructuur

Naast de singelstructuur worden straten in het plan zoveel mogelijk begeleid door bomen, waardoor een robuuste groen- en waterstructuur ontstaat. Grote bomen in de volle grond geven de straten karakter en duiden de hiërarchie in het plan. In de openbare ruimte worden bestaande boomstructuren versterkt en groenstroken en waterstructuren worden op elkaar aangesloten. Waarbij ook aandacht is voor de grondwaterstanden en effecten daarvan op bebouwing en het spoor.

Divers gebruik van boomsoorten
Het streven in de straten is om een divers gebruik van boomsoorten toe te passen. Uniformiteit is vaak de gangbare norm, maar om meer karakter, resistentie tegen ziekten en plagen, meer ruimte voor biodiversiteit en betere omgang met het veranderende klimaat te verkrijgen is divers gebruik van beplanting de ambitie. Hierdoor ontstaat ook in de seizoenen een prettige variatie aan kleuren en vormen.

Natuurinclusief bouwen
Vergroening vindt niet alleen in de openbare ruimte plaats maar ook in bebouwing. Door aan de voorzijde hierop te sturen wordt bijgedragen aan een vitale (nieuwe) biodiversiteit. Er wordt natuurinclusief gebouwd. Denk aan nestelstenen- en verblijfsplaatsen voor de huismus, gierzwaluw en vleermuis integreren in de bouw.

❹ Beleving van water

De omgang met de dynamiek van water ligt dichtbij het DNA van Hoorn. Door op verschillende wijzen in de openbare ruimte het water beleefbaar te maken wordt dit tastbaar gemaakt. Dit kan zowel door fonteinen, spiegelvijvers en door natuurlijke taluds naar het water.

❺ *Water organiseert Pelmolenpad-Prisma*
In het Pelmolenpad vormt het water het organiserend principe. De waterverbinding met de singel wordt hersteld en er ontstaat in het hart van het gebied een carré van water met een natuurlijk talud. Dit vormt de basis voor een eigen woonkwaliteit.

Klimaatadaptieve inrichting

Het klimaat verandert en dit vraagt om de omgeving klimaatbestendiger maken. Er wordt dan ook gestreefd naar een groene en klimaatadaptieve inrichting. Zowel in de openbare ruimte als op binnenterreinen, daken en gevels kan het inpassen van groen het ontstaan van hitte eilanden voorkomen. Daarnaast is het ook niet meer wenselijk om al het regenwater af te voeren naar het riool. Schoon water hoeft immers niet gezuiverd te worden en mag zo terug worden gegeven aan de natuur.

In een vervolgfase wordt een duurzame inrichting nader uitgewerkt.



Groene straten met ruim baan voor fietser en voetganger



Beleefbaar water


3
1
2
4
5

3. Fijnmazig stelsel van verbindingen en verblijfsplekken

Om de Poort van Hoorn weer het schakelstuk in de stad te laten vormen is een fijnmazig stedelijk weefsel van verbindingen en verblijfsplekken essentieel. De voetganger en fietser krijgen de voorrang. De openbare ruimte definieert hiermee de bebouwingsvlakken. Het stedelijk weefsel wordt uit verschillende lange en korte verbindingen opgebouwd.

Verbindingen

❶ *Rode Loper*

De eerste verbinding is een aantrekkelijke route vanuit de binnenstad naar de noordzijde van het station: 'De Rode Loper'. In het verlengde van de Veemarkt wordt een continue route doorgetrokken, met een nieuwe 'opgetilde straat' over het spoor: de traverse. Het station krijgt hierdoor twee voorkanten, in plaats van een voor- en achterkant. Het bezoek aan de binnenstad begint hiermee al op het station.

❷ *Traverse als verbinding en Podium*

De traverse vervult meerdere functionaliteiten. Allereerst als toegang tot het stationsdomein: de aansluitingen tot de perrons. Daarnaast functioneert het als interwijk-verbinding: een logische verbinding tussen noord en zuid. Als laatste vormt de traverse een eigentijds icoon: de nieuwe traverse is een identiteitsdrager voor zowel het stationsgebied als de stad Hoorn. De traverse is een integraal onderdeel van het nieuwe stedelijke weefsel. Omdat het diverse functionaliteiten zal bekleden is voor de nieuwe traverse de werktitel 'Podium' gehanteerd.
Naast een functionele oversteek en toegang tot de perrons zal dit Podium ook eigen verblijfskwaliteit bieden met zitplekken, groen en een ruimte om droog te wachten. De verblijfskwaliteit biedt een sterke positieve impuls voor de totale beleving van het stationsgebied en Hoorn als gemeente. In de nadere uitwerking zal worden onderzocht op welke wijze programmering op een logische wijze onderdeel kan vormen van het Podium.

❸ *Centrale structuur in Pelmolenpad-Prisma*

Naast de 'Rode Loper' worden nieuwe verbindingen met Pelmolenpad-Prisma gemaakt. Centraal door het gebied wordt een centrale autoluwe structuur ingezet. De bestaande straten worden hierop aangetakt. Het gebied wordt zo direct aangehaakt op de binnenstad. Ook ontstaat de kans om deze structuur door te zetten in de ontwikkeling van de Grote Waal. Haaks op deze dragende structuur worden straten en plekken gepositioneerd.

❹ *Bereikbaar stadsstrand*

Vanuit het hart van het Pelmolenpad-Prisma wordt een aantrekkelijke verbinding gelegd met het stadsstrand. Speciale aandacht gaat uit naar een veilige oversteek over De Weel. De uitwerking ervan is nog afhankelijk van het besluit op diverse deelprojecten. Vanuit het stationsgebied worden routes zo duidelijk en aantrekkelijk mogelijk vormgegeven.

❺ *Stoomtrampromenade*

Aan de noordzijde van het station wordt dwars op de Rode Loper een nieuwe verbinding gelegd. Deze verbinding integreert de (nieuwe) loodsen van het Museumstoomtram met de omliggende stad. De loodsen zullen op speelse wijze in relatie staan tot de openbare ruimte. Karaktervolle inkijkjes op het museum versterken de kwaliteit van het gebied. Aan het einde van de promenade vormt een nieuw plein een ankerpunt in de buurt. Tegelijkertijd ontstaat zo een samenhangend stadsdeel in Noord.

Verblijfsplekken

Binnen dit weefsel ontstaan op verschillende brandpunten nieuwe verblijfsplekken. Deze kunnen ofwel een stedelijke- of buurtfunctie hebben. Bestaande plekken zoals het plein van de Kleine Noord, het Noorderplantsoen en Stationsplein Zuid worden op natuurlijke wijze geïntegreerd.

❻ **Stationspleinen op Noord en Zuid als visitekaartje**

Binnenstad tot aan de deur van het station

De belangrijkste brandpunten zijn de stationspleinen aan beide zijden van het station. Aan de zuidzijde wordt de huidige ruimte 'leeggeveegd' en wordt verblijfskwaliteit toegevoegd. De verharding van de binnenstad wordt letterlijk tot aan de deur van het station doorgevoerd. De wanden van het Stationsplein Zuid worden gevormd door een nieuw kopgebouw bij de traverse en het huidige busremise gebouw. De traverse landt vrij aan op het plein en de trappen hebben ruimte om in de zon te zitten.

❼ *Stationplein Noord als 'fruitbomenplein*

Aan de noordzijde wordt een geheel nieuw plein geformeerd. Met de aanlanding van de nieuwe traverse en het gebouw van de Museumstoomtram aan de ene kant en nieuwbouw aan de andere kant wordt een compact plein toegevoegd. Een plein wat met streekeigen beplanting, zoals fruitbomen, divers stedelijk programma, de nieuwe traverse en de uitgangen van het fiets- en autoparkeren een nieuw stadsplein aan Hoorn toevoegd.

❽ *Singelstructuur met gebruiksfunctie*

De aangetaste singelstructuur wordt hersteld. De groene verbinding tussen het Noorderplantsoen en de singel wordt ter plekke van de Noorderveemarkt vergroend, waarbij in de toekomst bij aanpassing van het Keern, de mogelijkheid blijft bestaan om het water terug te brengen. Door in het Noorderplantsoen ruimte te bieden voor gebruiksfuncties, zoals evenementen, wordt een nieuwe type ruimte aan de stad toegevoegd.

❾ *Buurtpleintjes en parken*

Aan de noordzijde van het station en in Pelmolenpad geven verschillende pleintjes en parken plekken van samenkomst in de buurt. Elke plek krijgt zijn eigen karakter; van het Stoomtramplein, het Pelmolenpark tot buurttuin Pelmolen.



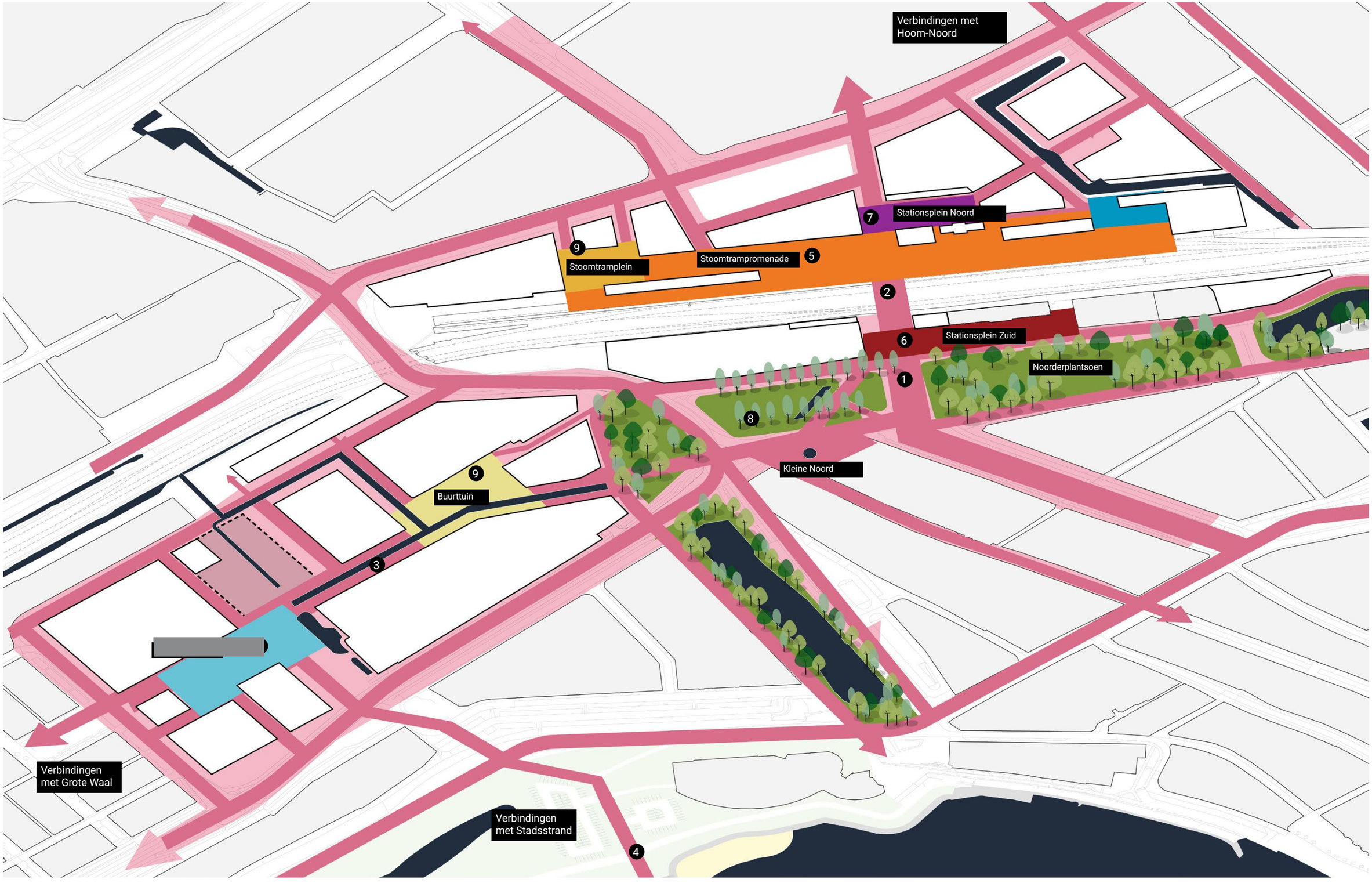
Referentie Pelmolenpark. Voorbeeldproject Weezenlanden Zwolle. Karres en Brands



Trappen van traverse zijn toegankelijk en comfortabel.



Stationspleinen met karakteristieke bebouwing en verblijfskwaliteit.


Verbindingen met Hoorn-Noord
7
Stationsplein Noord
9
Stoomtramplein
Stoomtrampromenade
5
2
6
Stationsplein Zuid
Noorderplantsoen
1
8
Kleine Noord
9
Buurttuin
3
Verbindingen met Grote Waal
Verbindingen met Stadsstrand
4

4. Voetganger en fietser centraal

Naast een warm welkom in Hoorn geeft een optimaal functionerend multimodaal knooppunt vorm aan het stedenbouwkundig raamwerk. Daarbij vormt de fiets-trein combinatie en een inrichting gericht op de voetganger een sleutel voor het succes van het knooppunt.

❶ In het stationsgebied wordt iedereen voetganger

Elke overstap tussen modaliteiten vraagt om te lopen. In het stedenbouwkundig plan wordt dan ook letterlijk lucht gegeven aan de voetganger met een bijbehorende vriendelijke inrichting, zodat een ‘walkable city’ ontstaat. Dit betekent dat het gebied niet alleen een transferfunctie heeft, maar ook uitnodigt om te verblijven. Plekken om in de zon of juist in de schaduw te zitten, uitnodigende functies in de plint en een aantrekkelijke inrichting dragen hier aan bij.

❷ Comfortabele en snelle overstap fiets en trein

Naast ruimte voor de voetganger vormt de fiets-trein combinatie een sleutel voor het succes van het station. Deze overstap moet dan ook optimaal zijn. In het stationsgebied worden openbare fietsenstallingen gerealiseerd die rekening houden met de geprognotiseerde groei van gebruikers. De ingangen liggen op een logische plek gekoppeld aan de hoofdfietsroutes. Vanuit de van Dedemsstraat voert een tweerichtingen fietspad rechtstreeks de fietsenstalling in. Er is in het stedenbouwkundig ontwerp rekening gehouden met circa 3700 fietsen, waarvan 2000 in noord en 1700 in zuid. In de verdieping op het stationsgebied is onderzocht dat er nog diverse parkeervarianten mogelijk zijn. Belangrijk is dat de stalling zich op natuurlijke wijze zal vullen, zodat het gebruiksgemak en de veiligheid goed geborgd worden. In de uitwerking tot deelprojecten zal vanuit deze uitgangspunten het fietsparkeren verder uitgewerkt worden.

De uitgang van de fietsenstalling is op het Stationsplein Noord en rechtsreeks gericht op de trappen van de nieuwe traverse. In Stationsgebied Zuid wordt de stalling bereikbaar gemaakt vanaf de Stationsstraat. De uitgang is wederom rechtstreeks voor de traverse. De fietsparkeervoorziening biedt plaats aan circa 1700 fietsen. De overstap tussen fiets en trein is zo comfortabel, logisch en aantrekkelijk vormgegeven.

❸ Fietsenstallingen integreren in bouwblokken

Vanuit kwaliteitsoverwegingen voor het gebied worden beide stationsfietsenstallingen ondergebracht in stedenbouwkundige volumes. De fietsenstallingen worden daarmee als bouwopgave gecombineerd met bijvoorbeeld woningen, voorzieningen en/of andere programma’s. Daarnaast worden de overige fietsenstallingen, voor de woningen en voorzieningen, zoveel mogelijk inpandig opgelost.



Brede fietspaden naar fietsenstallingen



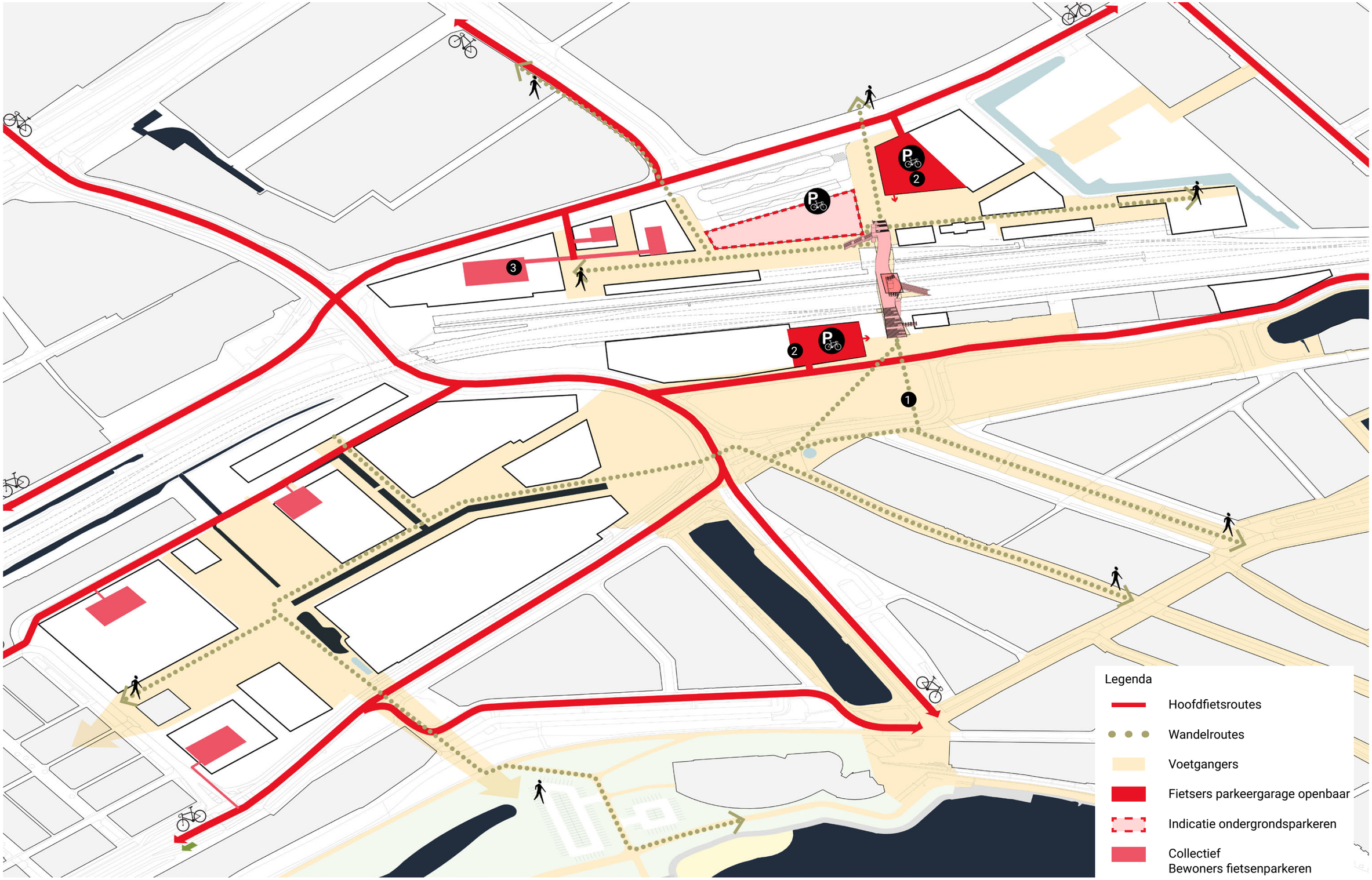
Comfortabel de fietsenstalling in



Ruim baan voor de voetganger



Toegankelijk voor verschillende vervoersmiddelen


P
2
P
3
2
P
1
Legenda
Hoofdfietsroutes
Wandelroutes
Voetgangers
Fietsers parkeergarage openbaar
Indicatie ondergrondsparkeren
Collectief
Bewoners fietsenparkeren

5. Comfortabel en overzichtelijk overstappen

Een tweede sleutel in het succesvol functioneren van het multimodaal knooppunt vormt de overstapfunctie. Deze moet comfortabel, veilig en overzichtelijk zijn. Het busstation is dichtbij de trein gesitueerd. Aan beide zijden van het station zijn kiss en ride en taxistandplaatsen duidelijk zichtbaar.

❶ Toekomstbestendig busstation

Het busstation wordt verplaatst naar het Noordelijk Stationsgebied. Het nieuwe busstation is op een zo compact mogelijke wijze langs de Van Dedemstraat ingepast en wordt omgeven door bebouwing, waardoor het als pleinruimte aanvoelt. Het busstation moet als efficiënt en veilig OV-knooppunt kunnen functioneren. Dit betekent dat er beperkte loopafstanden mogen zijn tussen trein/bus, fiets/trein en fiets/bus. Er moet vlot kunnen worden overgestapt, waardoor gekozen is om te werken met een statische toewijzing van lijnen aan vaste perrons. Bussen moeten zo veel mogelijk onafhankelijk van elkaar op het station en de halteplekken kunnen arriveren en vertrekken. Op het busstation is voldoende ruimte beschikbaar voor de afwikkeling van de loopstromen. Het is wenselijk dat de bussen op korte afstand van het busstation kunnen stallen en lang-laden. Met de bus-consessieverleners (provincie en vra) wordt in een parallel traject het programma van eisen van het busstation en de busremise opgesteld. Vooralsnog blijven twee bushaltens aan de zuidzijde mogelijk.

❷ Logische plek voor kiss en ride en taxi's

Naast de bus vormen de overige ketenvoorzieningen een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsknooppunt. De kiss en ride en taxi's worden voor het ziekenhuis gepositioneerd. Er is direct zicht op de nieuwe stationsentree op de noordzijde. Daarnaast blijven er kiss en ride mogelijkheden aan de zuidzijde.

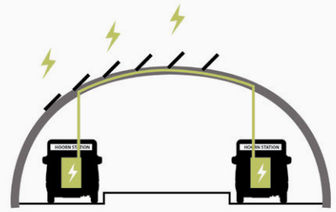
❸ Comfortabel wachten

Tijdens het overstappen kunnen er verschillende wachtmomenten zijn. De kwaliteit van de reis wordt mede bepaald door de kwaliteit van het wachten. Dit betekent droog en uit de wind kunnen staan of juist mogelijkheden om een broodje te eten of zelfs langer te wachten of te werken of te verblijven. Wachtruimtes voor de trein zullen in het vervolg verder ingepast en vormgegeven worden. Zowel aan de noord- en zuidzijde zijn hier verschillende mogelijkheden voor. Daarnaast zijn er kansen om de nieuwe traverse, als breed Podium, hier ook voor te benutten. Het nieuwe busstation moet niet als een grote verkeersruimte aanvoelen, maar als een aantrekkelijke stedelijke ruimte. Dit zou bijvoorbeeld onder een nieuwe buskap kunnen plaatsvinden, wat tegelijkertijd de herkenbaarheid van het station vergroot. Hierbij zijn verschillende kapvormen denkbaar, van groot tot klein. In een vervolgfase wordt dit nader uitgewerkt. Daarnaast wordt het comfortabel wachten vergroot door goede stationsvoorzieningen. Aan beide zijden van het station moet hier ruimte voor zijn.

❹ Reizen zonder obstakels

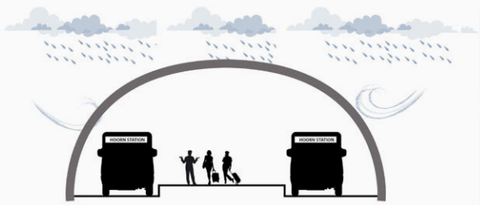
Het station moet zelfstandig toegankelijk zijn. Dit betekent niet alleen dat alle perrons en nieuwe traverse bereikbaar moeten zijn met trappen en liften, maar ook toiletten zelfstandig en veilig gebruikt moeten kunnen worden. Zo wordt de toegankelijkheid vergroot. Braille-bewegwijzering op trapleuningen, op de incheckpoortjes bij toegang tot de stations, de toepassing van dubbele leuningen en ribbelige geleidingslijnen. Belangrijke details die een groot effect kunnen hebben.

Duurzaamheid integreren zoals zonnepanelen



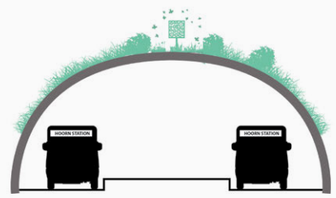


Prettig en beschut wachten





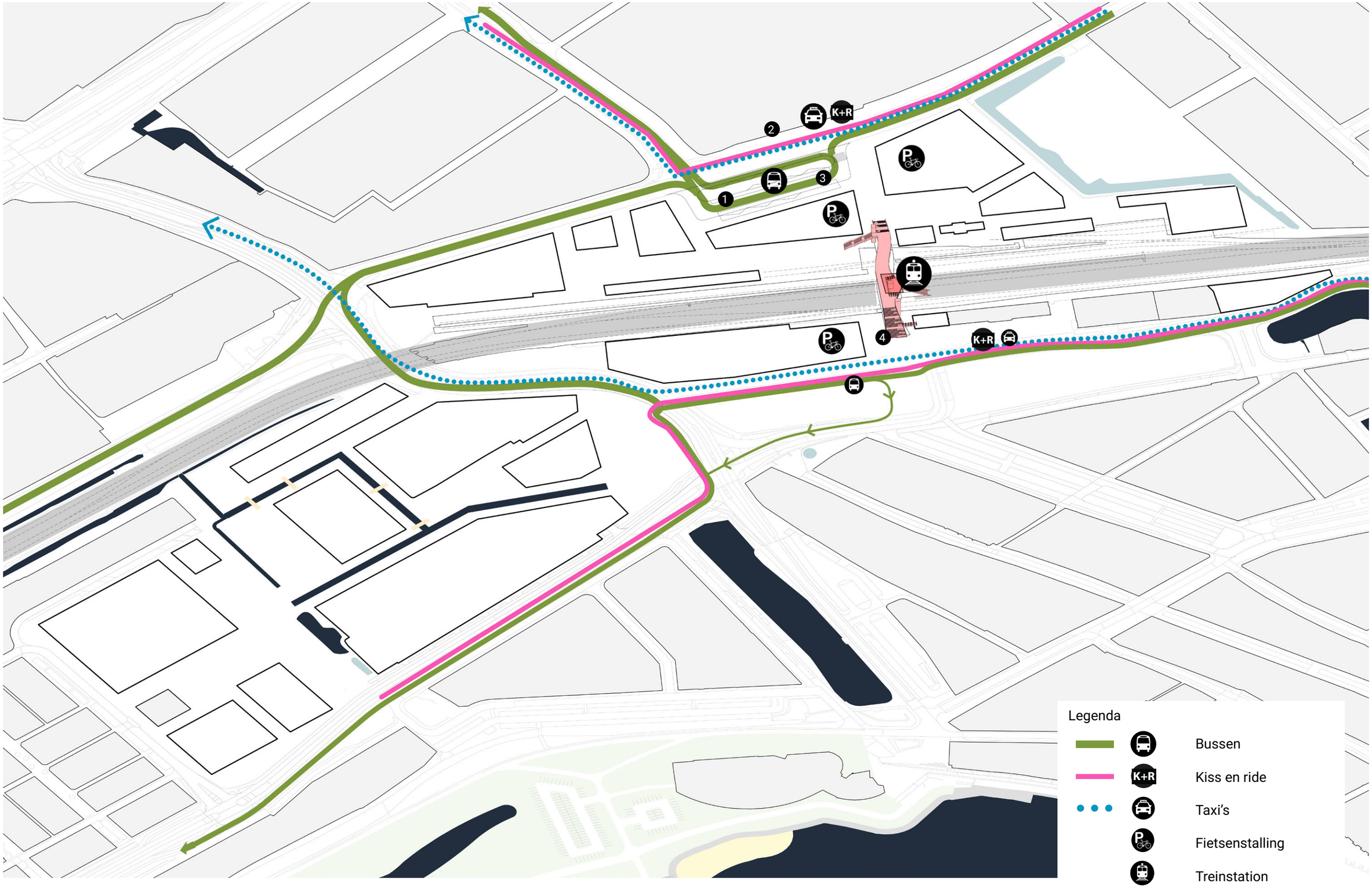
Groen, Biodiversiteit en klimaat adaptatie





Een buskap kan verschillende functies samenbrengen

Verschillende kapvormen mogelijk


K+R
1
2
3
4
K+R
Legenda
Bussen
Kiss en ride
Taxi’s
Fietsenstalling
Treinstation

6. Goede gebiedsontsluiting en parkeervoorzieningen

De Poort van Hoorn en de binnenstad blijven goed bereikbaar voor de auto. Tegelijkertijd is het de uitdaging om de auto een minder dominante rol in het straatbeeld te laten vervullen. Openbaar parkeren is daar waar mogelijk verdekt en uit het zicht ontworpen en aan de noordzijde gepositioneerd.

❶ Gebiedsontsluitingswegen

Het noordelijke stationsgebied is vanuit een hoge dichtheid aan functies en functionaliteiten ontworpen. De compacte opzet moet tegelijkertijd toekomstbestendig ruimte bieden aan de diverse stationsfuncties én het moet in beleving prettig en aantrekkelijk zijn voor de nieuwe gebruikers en bewoners. Om die reden is de [redacted] ontworpen als gebiedsontsluiting met functionele inprikkers voor bus en auto. Het doel is dat gemotoriseerd verkeer zo weinig mogelijk het gebied belast. Deze inprikkers bieden op een zo efficient en veilig mogelijke wijze toegang tot het busstation, het bewonersparkeren en een openbare parkeervoorziening. Tegelijkertijd is het plan ontworpen zodat het functioneren van het Museumstoomtram optimaal blijft.

De belangrijkste fietsroutes tot de omgeving, de Koepoortsweg en het Keern, worden op een prettige en veilige wijze verbonden via het nieuwe profiel van de Van Dedemstraat. Het stationsgebied is met zijn bus- en treinverbindingen bij uitstek goed verbonden met de omgeving. Conform landelijke aanbevelingen voor stationsgebieden is daarom een lagere parKeernorm van toepassing. Deze norm speelt in op de directe beschikbaarheid van het openbaar vervoer, het speelt in op behoeftes van bewonersdoelgroepen die geen autobezit nastreven en het houdt rekening met het autobezit die in het centrum van Hoorn gemeten is.

❷ *Het versimpelen van het kruispunt Keern - De Weel.*
In een parallel traject wordt de mobiliteitsvisie uitgewerkt. Een mogelijkheid om een aantrekkelijke openbare ruimte naar de binnenstad te creëren is om kruispunt Keern - De Weel af te waarderen en uit elkaar te trekken tot twee T-splitsingen. De stationsweg die nu afslaat naar de Noorderveemarkt wordt rechtdoorgetrokken naar het Keern. Dit zorgt ervoor dat de Noorderveemarkt enkel nog voor busverkeer noodzakelijk is. De T-splitsingen zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik en een veiligere oversteek voor fietsverkeer. De barrière werking van het kruispunt tussen Grote Waal en binnenstad wordt hiermee verminderd en de bereikbaarheid van de binnenstad verder verbeterd.

❸ *Pelmolenpad-autoluw in het hart.*
Om het Pelmolenpad wordt gebruik gemaakt van een ring-ontsluiting. Het parkeren wordt direct vanaf deze ring in parkeerhubs, maaiveldparkeren langs de straat en in verscholen parkeerkoffers ontsloten. Het hart van het gebied kan hierdoor autoluw worden gemaakt.

❹ Autoparkeren, gericht (smart mobility) en uit het zicht

In de bouwvelden in zowel het Pelmolenpad als het Stationsgebied wordt intern de logistiek opgelost. Hierbij is het uitgangspunt om gezamenlijk collectieve parkeervoorzieningen en mobiliteitsconcepten aan te bieden. Dit kan in aparte mobiliteitshubs of gebruik van parkeerplaatsen op maaiveld of ondergronds. De parkeereis kan gereduceerd worden door middel van deelconcepten, fietsen en Mobility as a Service (MaaS) toepassingen.

Door collectieve parkeervoorzieningen ontstaat ruimte om in de ‘volle grond’ bomen te planten; een kwaliteit voor het wonen. Wanneer er geen gezamenlijke oplossing mogelijk is, wordt het parkeren op eigen kavel uit het zicht opgelost. Een belangrijk deel van de nieuwe bewoners zal gebruik maken van de fiets. Comfortabele en gemeenschappelijke fietsenstallingen worden van begin af aan integraal meegenomen. Logistiek en goederenvervoer wordt slim georganiseerd, bijvoorbeeld in afgiftepunten.

❺ Openbare autoparkeervoorziening

Onderdeel van het stedenbouwkundig plan is het realiseren van een openbare parkeervoorziening, geschikt voor het parkeren van minimaal 1.050 auto’s. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is dit ruim voldoende om de verschillende doelgroepen te laten parkeren. Dit is ook in lijn met de raadsbesluiten van 24 september 2019 en 25 februari 2020.

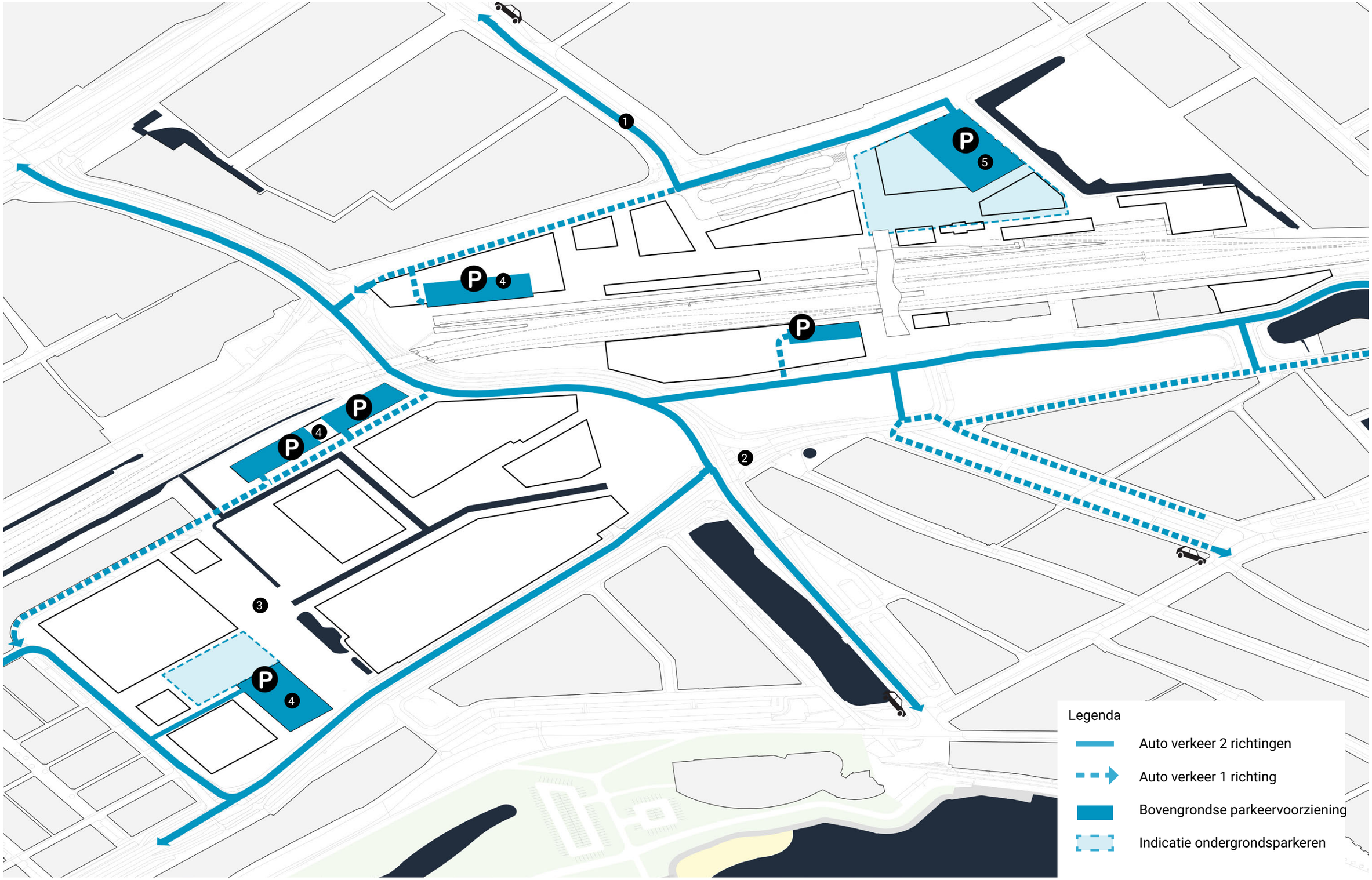
Het is van belang om ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen de nodige flexibiliteit in te bouwen. In de loop van de tijd kan het immers noodzakelijk blijken om meer of minder parkeerplaatsen te realiseren.

Schaalbare parkeerhub
Schaalbaarheid is daarom een belangrijk begrip. Schaalbaar wil zeggen: rekening houden met de mogelijkheid dat in de loop van de tijd parkeerplaatsen worden toegevoegd of verwijderd. Meer parkeerplaatsen zijn bijvoorbeeld mogelijk door de mogelijkheid te creëren dat ook op het dak van de parkeergarage wordt geparkeerd. Mocht blijken dat op termijn minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan is het van belang om hiermee met de verdiepingshoogte rekening te houden. Dat wil zeggen: bij een standaard verdiepingshoogte voor een parkeergarage is de betreffende ruimte niet of nauwelijks geschikt voor andere functies (transformatie). Als bij de bouw wordt gekozen voor een iets grotere verdiepingshoogte, kan de ruimte wél worden omgevormd ten behoeve van een andere functie. Bij de verdere concretisering van de plannen is dit een belangrijk aandachtspunt.

In het stedenbouwkundig plan is de parkeervoorziening vormgegeven in een ondergronds én een bovengronds deel. Het streven is om het aandeel ondergronds zo groot mogelijk te maken. Ook dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Daarbij moet een optimum worden gezocht tussen ruimtebeslag, functionaliteit (comfort en sociale veiligheid) en kosten. De zoektocht naar optimalisatie – in lijn met het raadsbesluit van 25 februari – gaat daarom na dit raadsbesluit nog door.



Parkeervoorziening als onderdeel van stedenbouwkundige ensembles


1
2
3
4
4
4
4
5
Legenda
Auto verkeer 2 richtingen
Auto verkeer 1 richting
Bovengrondse parkeervoorziening
Indicatie ondergrondsparkeren



7. Zorgvuldige inpassing spoorgebonden voorzieningen

Een kans voor de ontwikkeling van de Noordelijke zijde van het stationsgebied vormt een efficiëntere inrichting van de spoorbundel en het herschikken van technische installaties. Hierdoor wordt ruimte gewonnen voor andere stedelijke functies.

Efficiënter inrichten spoorbundel

De huidige spoorbundel beslaat zo'n 12 sporen en herbergt diverse functies. Er is een Rail Inzet Plaats, waar groot materieel bij het spoor kan komen en om werkzaamheden aan het spoor uit te kunnen voeren. Er zijn behandel- en opstelsporen waar de treinen gereinigd worden of worden geparkeerd los van hoofdrijbaan. Ook zijn er sporen die het Museumstoomtram gebruikt voor de trams. In nauw overleg met ProRail en Museumstoomtram is gekeken of deze spoorbundel efficiënter kan worden ingericht. Door het uitplaatsen, verplaatsen en /of samenvoegen van functies en loodsen ontstaat er een efficientere indeling, waardoor meer en betere bouwvelden kunnen worden ontwikkelend, maar ook een betere aansluiting voor Museumstoomtram in het gebied.

Herschikking technische installaties

Aan de noordzijde van het stationsgebied zijn er diverse spoorgebonden en technische installaties welke in eigendom zijn van ProRail. De installaties (een onderstation, een relaishuis en een gelijkrichterinstallatie) zijn van essentieel belang voor het functioneren van het treinverkeer. Met het ontwikkelen van het stationsgebied aan de noordzijde staan de functies van zowel boven- als ondergronds (kabels en leidingen) in de weg. Met ProRail is er gezocht naar andere locaties en het combineren van deze functies.

❶ *Onderstation en gelijkrichterstation*
Toekomstbestendige inpassing van het onderstation en gelijkrichterstation op een voorkeurslocatie van ProRail. De gekozen positie houdt rekening met de mogelijkheid van een eventuele toekomstige aanleg van de fietstunnel onder het spoor door.

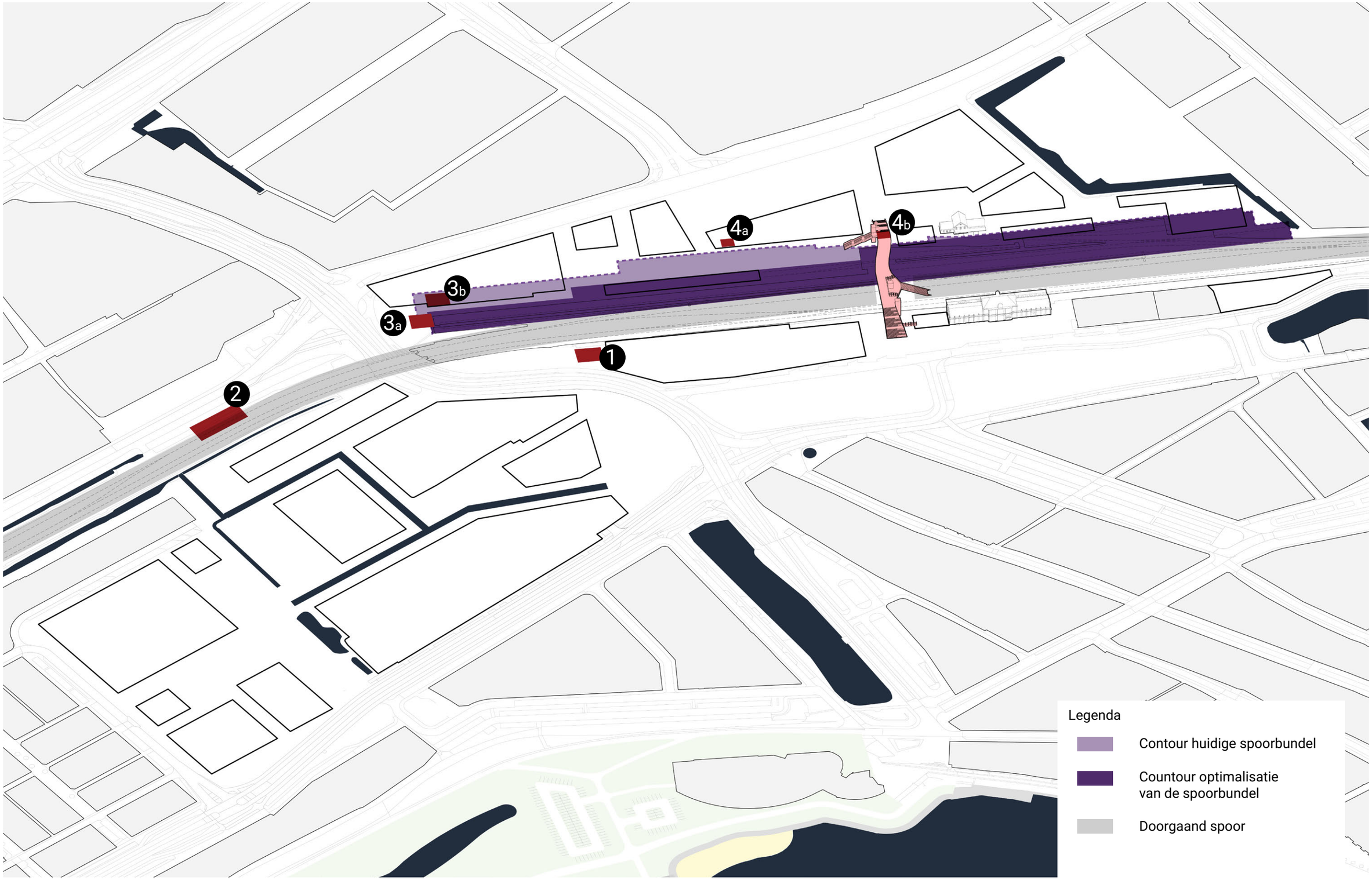
❷ *Rail Inzet Plaats Dampten*
De huidige railinzetplaats wordt verplaatst naar de strook langs het spoor aan het Dampten. Hierdoor blijft een goede ontsluiting voor zwaar verkeer mogelijk en wordt overlast en ruimtebeslag in het plangebied beperkt.

❸ *Porto-cabin en perscontainer locatie*
De porto-cabins en perscontainer lijken te kunnen worden ingepast aan de kop van het spoor (3a). Onderzocht kan worden of de porto-cabins als alternatief ook in de toekomstige bebouwing kunnen worden geïntegreerd (3b). Dit geeft naast een opgeruimder beeld van de spoorzone ook meer flexibiliteit voor het aanleggen van een fietstunnel in de toekomst. Ook biedt dit ruimte voor de wens vanuit de spoorsector om de behandel- en opstelsporen te verlengen.

❹ *Relaishuis*
Het relaishuis kan mogelijk op zijn huidige locatie worden gehandhaafd (4a). Waarbij voldoende aandacht in het ontwerp moet zijn voor de kabels en leidingen in het gebied. Onderzocht moet worden of deze in de architectuur van het bouwblok geïntegreerd kan worden. Een technisch onderzocht alternatief is om het relaishuis in de aanlanding van de traverse te verwerken (4b). Een eventuele open ruimte onder de traverse wordt dan deels opgevuld met installaties.

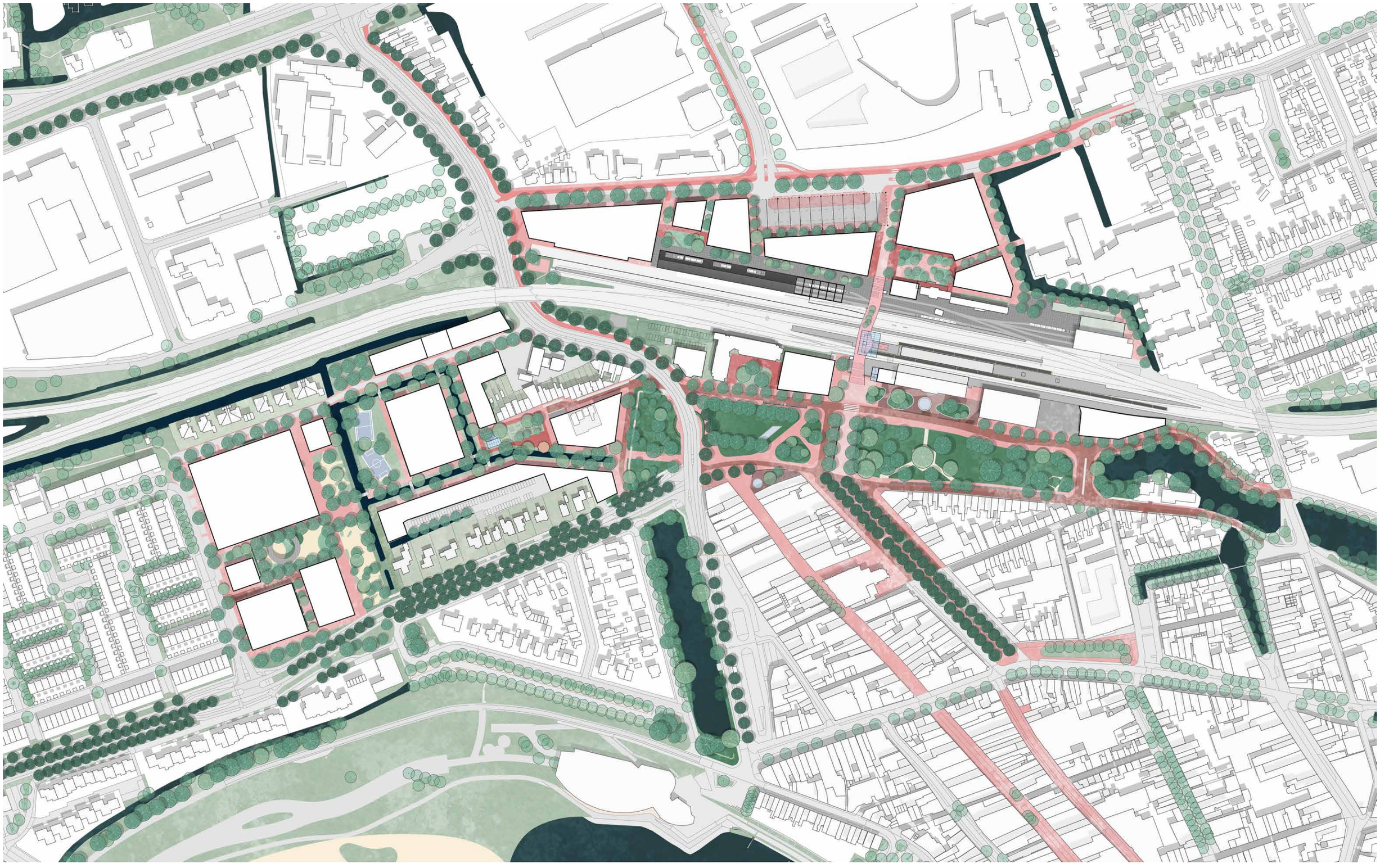
Geluid en trillingen

In het stationsgebied worden woningen verweven met bedrijvigheid in het gebied en bedrijvigheid om het gebied. Die bedrijvigheid kan ook het nodige aan geluid en trillingen met zich meebrengen. Dat vraagt om een zorgvuldige inpassing. Een inpassing waarbij de gewenste bedrijvigheid niet of zo weinig mogelijk wordt beïnvloed door de woningen. Een inpassing waar samen met de bedrijvigheid, ondanks dat geluid en trillingen mogelijk kunnen worden waargenomen, prettig kan worden gewoond. In deze fase is op hoofdlijnen door geluids- en trillingsdeskundigen van Alcedo en WeBoost meegekeken. In de verdere uitwerking van het plan wordt hier een verdieping in aangebracht.


4a
4b
3b
3a
1
2
Legenda
Contour huidige spoorbundel
Countour optimalisatie van de spoorbundel
Doorgaand spoor

Openbaar raamwerk

De landschappelijke structuur, openbare ruimte en verkeersstructuur bepalen samen het openbaar raamwerk. Dit raamwerk toont de beoogde ruimtelijke hoofdstructuur van routes en plekken die de basis vormen voor de samenhang in het plangebied. Het raamwerk definieert bouwvelden waarbij voor de invulling daarvan de principes in het volgende deel wordt uiteengezet. De openbare ruimte wordt in een vervolgfase in deelprojecten nader uitgewerkt.



8. Stedelijke maat en schaal

Binnen het openbaar raamwerk worden bouwzones aangewezen waar ruimte is voor een gevarieerde en samengesteld blokopbouw. In een vervolgfase zal dit verder vorm krijgen. Hierdoor wordt een divers en stedelijk straatbeeld bereikt en op natuurlijke wijze aangesloten bij de bestaande bebouwing. Er ontstaat een levendig gebied met hoge woonkwaliteit, waarbij het beeld en ervaring vanaf ooghoogte leidend is.

❶ Moderne interpretatie van Hoorns straatbeeld

Levendige straten en buurten dragen bij aan een duurzame en gezonde groei van de stad. De beleving en het functioneren van de openbare ruimte wordt voor het grootste deel bepaald door de gebouwen en hun functie. Al het programma en haar gevels samen dragen hieraan bij. In de Hoornse binnenstad is dit goed te zien. Er is een ritmiek in de gevelopbouw, de nadruk ligt op verticaliteit, er zijn aantrekkelijke plinten en er is een mix aan dakvormen.

In de Poort van Hoorn worden deze kwaliteiten op moderne wijze geïnterpreteerd met een pandsgewijze en gevarieerde blokopbouw. De stedelijke wanden bestaan uit een diverse korrel met varierende hoogtes. Hiermee kan een hoge stedelijke dichtheid behaald worden met tegelijkertijd een 'Hoornse' uitstraling. De eerste 3 tot 5 lagen vormen de basis, de zogenaamde stedelijke laag. Deze sluit goed aan op de omgeving. Deze laag is onderdeel van een compositie van panden met verschillende hoogten. Dit is de hoogte die vanaf de straat het meest zal worden ervaren. Direct aan de openbare ruimte gelegen, met aantrekkelijke plinten, met zo veel mogelijk deuren. De architectonische detaillering is rijk.

Op het Stationsplein Noord is er ruimte voor 3 tot 5 lagen om aan te sluiten op de laagbouw van Museumstoomtram en tegelijkertijd een hoge dichtheid rond de stationsentree te bereiken. Voor de noordelijke strook langs de singelstructuur is een hoogte van 4-6 lagen stedenbouwkundig wenselijk. Dit voorziet de singelstructuur op termijn van een monumentaal profiel en gaat op passende wijze een directe relatie aan met de historische binnenstad, de bestaande bebouwingen en de hogere bebouwing aan de noordzijde.

❷ Hoogteaccenten als herkenningspunten

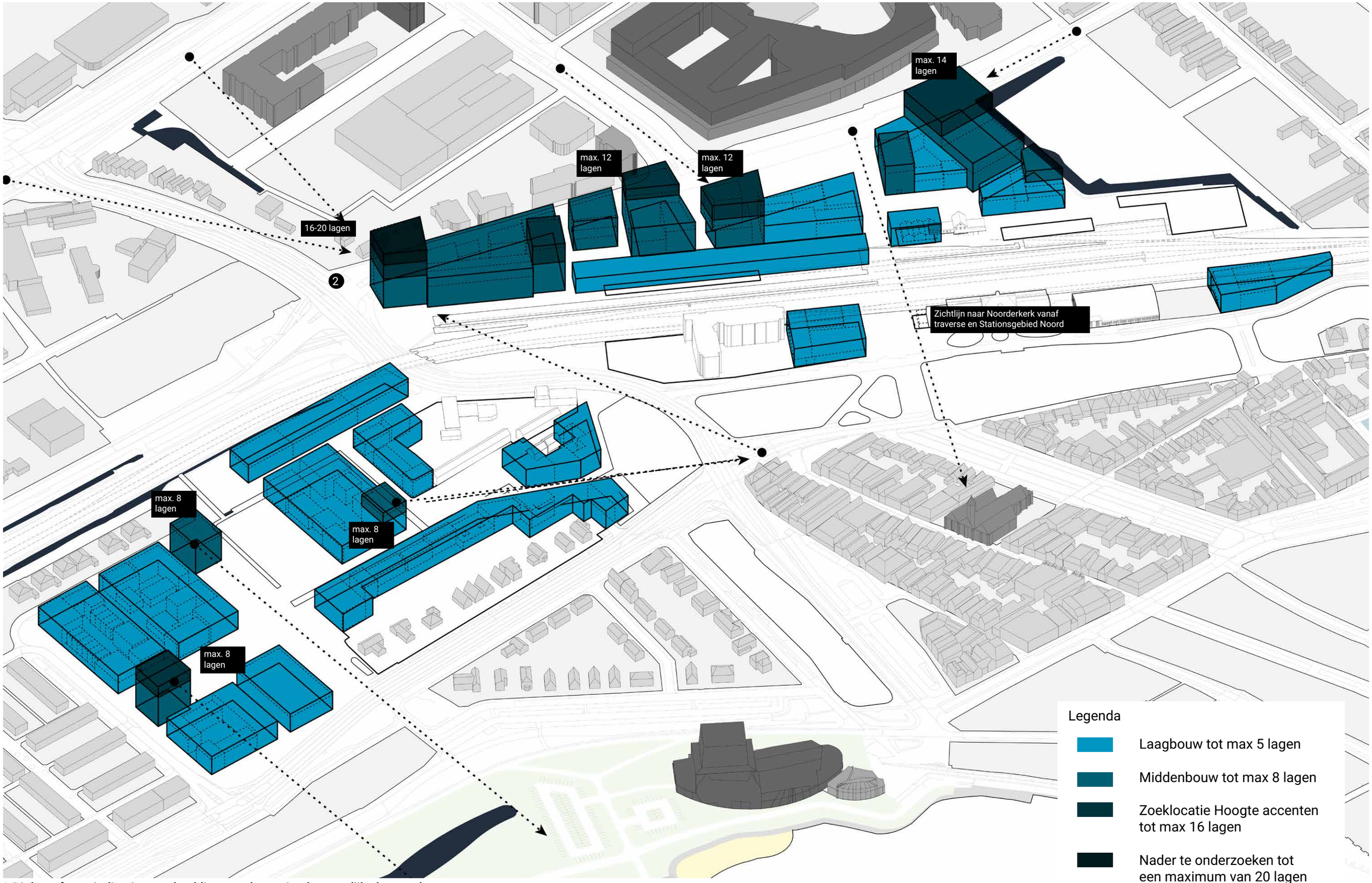
Op specifieke locaties zijn hoogteaccenten mogelijk. Deze reageren op de context, de betekenis voor de omgeving en de specifieke kwaliteiten van de plek. Er wordt een bijdrage geleverd aan de uitstraling, levendigheid, economische kracht en herkenbaarheid van stadsstructuren of strategische plekken, zoals rond het OV-knooppunt. Tegelijkertijd wordt een unieke woonbeleving met uitzicht op het Markermeer en de binnenstad toegevoegd. Zo is in Pelmolenpad-Prisma ruimte tot 8 lagen. In het Stationsgebied Noord is ruimte tot maximaal 12-14 lagen. Op de kruising van het Dampten met het Keern is daarnaast één hoger accent van 16-20 lagen denkbaar wanneer er vanuit ruimtelijke studies 'aantoonbare kwaliteit' wordt geleverd. Deze aanvullende, in deze fase theoretische, schuifruimte is afhankelijk van de relatie tot het ontwerp van de rest van stationsgebied, de kwaliteit van het toren-ontwerp (architectuur en getrapte vorm) en uitgangspunten die in een nader te ontwikkelen hoogbouwvisie worden ontwikkeld.

Gezonde leefomgeving

Een gezonde leefomgeving zo dichtbij het spoor is essentieel. Een goede bezonning, voorkomen van windhinder, trillingshinder en geluidsluwe ruimtes bepalen de bouwmassa's. Daarom wordt in de massaopbouw hier vanaf het begin rekening mee gehouden. Woningen krijgen voldoende zonuren per dag en windhinder op straatniveau wordt afgevangen door setbacks. De openbare ruimte heeft voldoende schaduwroutes in de zomer voor voetgangers. Bouwblokken zijn zo gevormd dat er geluidsluwe binnenruimtes ontstaan.



❶ Een moderne interpretatie van een Hoorns straatbeeld - Gevarieerde stedelijke straatwanden met een prettige menselijke schaal en beleving vanaf ooghoogte.



** Dit betreft een indicatieve verbeelding van de maximale mogelijke bouwvolumes.*

9. Aantrekkelijke plinten

Bepalend voor het succes van de Poort van Hoorn is de mate van levendigheid. Alleen een aangenaam en aantrekkelijk stadsdeel trekt nieuwe bewoners en bezoekers. Een levendige stad is een stad waar veel te zien en te beleven is, waar veel mensen graag komen. De plint - de stad op ooghoogte - vervult daarbij een cruciale rol. Het op een passende wijze vormgeven en invullen van deze ruimtes is een complexe opgave, in het stedenbouwkundig plan is op flexibele wijze ruimte opgenomen voor diverse functies.

Belang van een goede plint

De plint is het onderste deel van een gebouw. Het is de begane grond van een gebouw, maar kan ook meerdere verdiepingen beslaan. Plinten zijn belangrijk voor de uitstraling van een straat of gebied. Hoewel de plint misschien maar 10% van een gebouw vormt, bepaalt het voor 90% de beleving op ooghoogte in de stad. Een goede plint is programmatisch aantrekkelijk én heeft prettige fysieke kenmerken. Onderzoek toont aan dat goede plinten bijdragen aan levendige straten, en dat gebieden en straten daardoor beter functioneren - zowel ruimtelijk, economisch als sociaal. Woningen met entrees naar de straat vormen de basis. Daarnaast zijn plinten ook de plekken in de buurt die kunnen bijdragen aan lokale economie: ruimte voor kleinschalige winkels en bedrijven, ateliers voor kunstenaars en ontwerpers, buurtvoorzieningen en dienstverlening (kappers, opvang, zorg).

❶ Clusteren van functies op brandpunten en hoofdassen van openbare ruimte

Bij voldoende massa in de Poort van Hoorn ontstaat een toenemende vraag naar winkels, horeca, culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Deze worden vooral voorzien in plinten rond brandpunten in de openbare ruimte. Brandpunten waar veel verschillende stromen samenkomen. Programma in de plinten versterkt de levendigheid in de openbare ruimte en is mede-identiteitsdrager van het gebied. Met name langs de hoofdstructuur en pleinen, zoals de stationspleinen, is dit essentieel om echt ruimtes voor de stad te creëren.

❷ Rond het Stationsplein Zuid kan het historische stationsgebouw hergeprogrammeerd worden met bijvoorbeeld een horeca, tentoonstellingsruimte of een stationswinkeltje. Bij vertrek van de busremise kan het pand ingezet worden voor bijvoorbeeld een markthal. Nieuwe bebouwing krijgt de entree naar de fietsenstalling en bijvoorbeeld een hotel. In het singelgebied is er ruimte voor stedelijke evenementen.

❸ Rond Stationsplein Noord is er naast het huidige Museumstoomtram ruimte voor de entrees voor de fietsenstalling, openbare parkeergarage en toegang naar het busstation en stationsvoorzieningen. Het is een hoofdambitie om een aantrekkelijk stedelijke dynamiek te laten ontstaan in de Poort van Hoorn. De noordzijde moet ook als volwaardig onderdeel van de stad gaan functioneren. Voor een zogenaamde 18 uurse (18/24) dynamiek is een diversiteit aan functies nodig. Een invulling met bijvoorbeeld culturele betekenis, of andere ontmoetingsfuncties zouden in de mix met goed ontworpen woning(entrees) mogelijk zijn.

❹ In het Pelmolenpad-Prisma zouden buurtfuncties als een kapper, apotheek, kinderboerderij, speeltuin, sportvoorzieningen, en kinderopvang bijdragen aan het aantrekkelijke woonklimaat.

Flexibiliteit in plinten

Omdat programma kan wijzigen is een flexibele plint essentieel. Afhankelijk van de positie zijn er dubbelhoge en flexibel in te delen ruimtes. Door een flexibele indeling worden plintfuncties niet onmogelijk gemaakt, zoals ruimtes voor creatieve bedrijvigheid, winkels, horeca, cultureel-, commercieel- en maatschappelijk vastgoed.
Op diverse plekken in het plan kan wonen, mits zorgvuldig ingepast, op de plint ook de levendigheid verbeteren.


Woningen met entrees naar de straat



Stadsbuurtsuper


Toeristisch informatiepunt / stadswinkel


Werkruimtes


Markthal

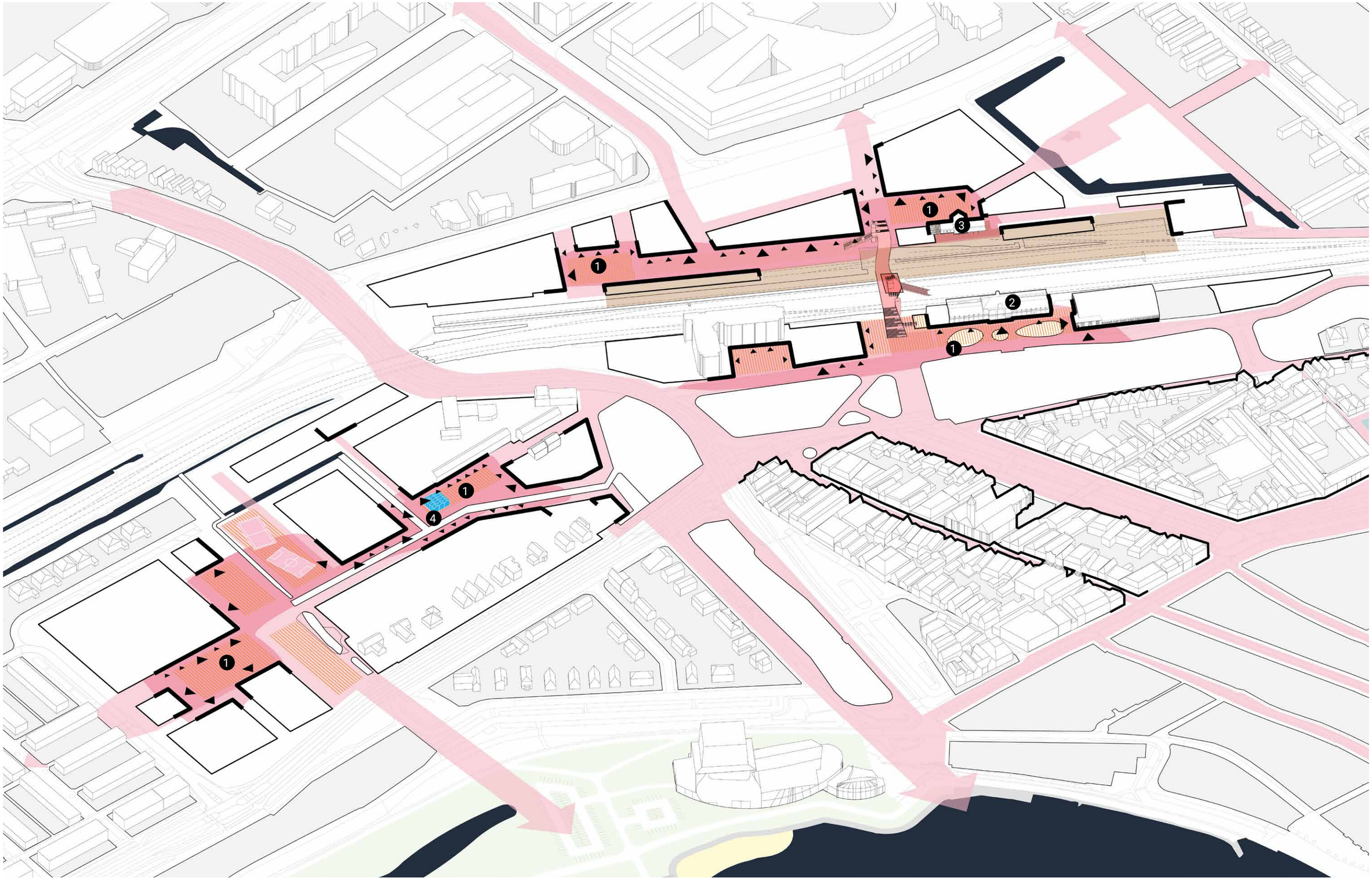


Boutique hotel



Buurthuis


Voorzieningen in collectieve parkeerhubs



** Dit betreft een indicatieve verbeelding van zoeklocaties interactieve plinten*

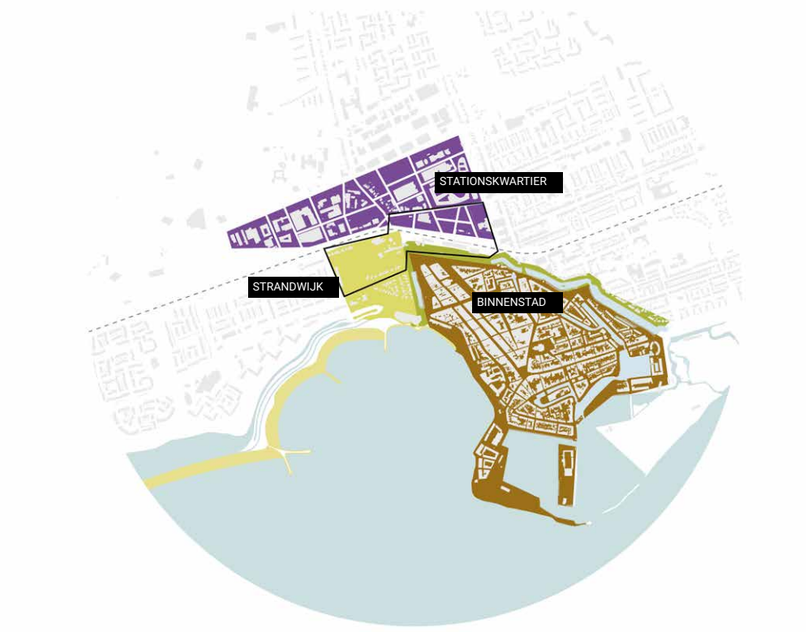
10. Meer stad maken met gebieden met eigen kwaliteiten

Binnen de Poort van Hoorn ontstaan gebieden met een eigen kleuring met specifieke kwaliteiten. Samen vormen deze gebieden een groot centrumgebied.

De zuidzijde van het station sluit aan op de singelstructuur en kwaliteiten van de binnenstad. Aan de noordzijde ontstaat een nieuw stuk stad met haar eigen kwaliteiten; Het Stationskwartier. Een nieuw stuk stad complementair aan de binnenstad met een mix van wonen, werken, cultuur, voorzieningen, reizen en parkeren voor de binnenstad. Er is ruimte voor nieuw en hoogstedelijk wonen; wat nog niet aangeboden wordt in Hoorn. In de Pelmolen-Prisma locatie wordt juist gestreefd naar een stadswijk tussen binnenstad en strand. Het zand van het strand waait figuurlijk de wijk in; de Strandwijk.

Deze verschillende gebieden bieden de kans om een diverse uitstraling met verschillende functionaliteiten te ontwikkelen. Op deze manier benutten we in elk deelgebied de eigen specifieke kracht en maken we van Hoorn een breder georiënteerde stad met een breed aanbod aan woonmilieus. Samen vormen de deelgebieden een groot centrumgebied met een helder netwerk van openbare ruimtes. Op de volgende pagina's worden de sfeer en beeldregie principes van de gebieden nader uiteengezet. Deze principes worden verder uitgewerkt door architecten.

Het gebied vormt zo het visitekaartje van de stad en presenteert dat waar de stad voor staat.



Nieuwbouw programma stedenbouwkundig plan

Stationsgebied-noord

- Ca. 45-47.000 m2 Woningbouw
- Ca. 15.000 m2 Divers (ntb functies: maatschappelijk, cultureel en overig)
- Ca. 500 m2 Stationsfuncties
- Ca. 25.000 m2 Openbaar parkeren *
- Ca. 8.000m2 Privé parkeren

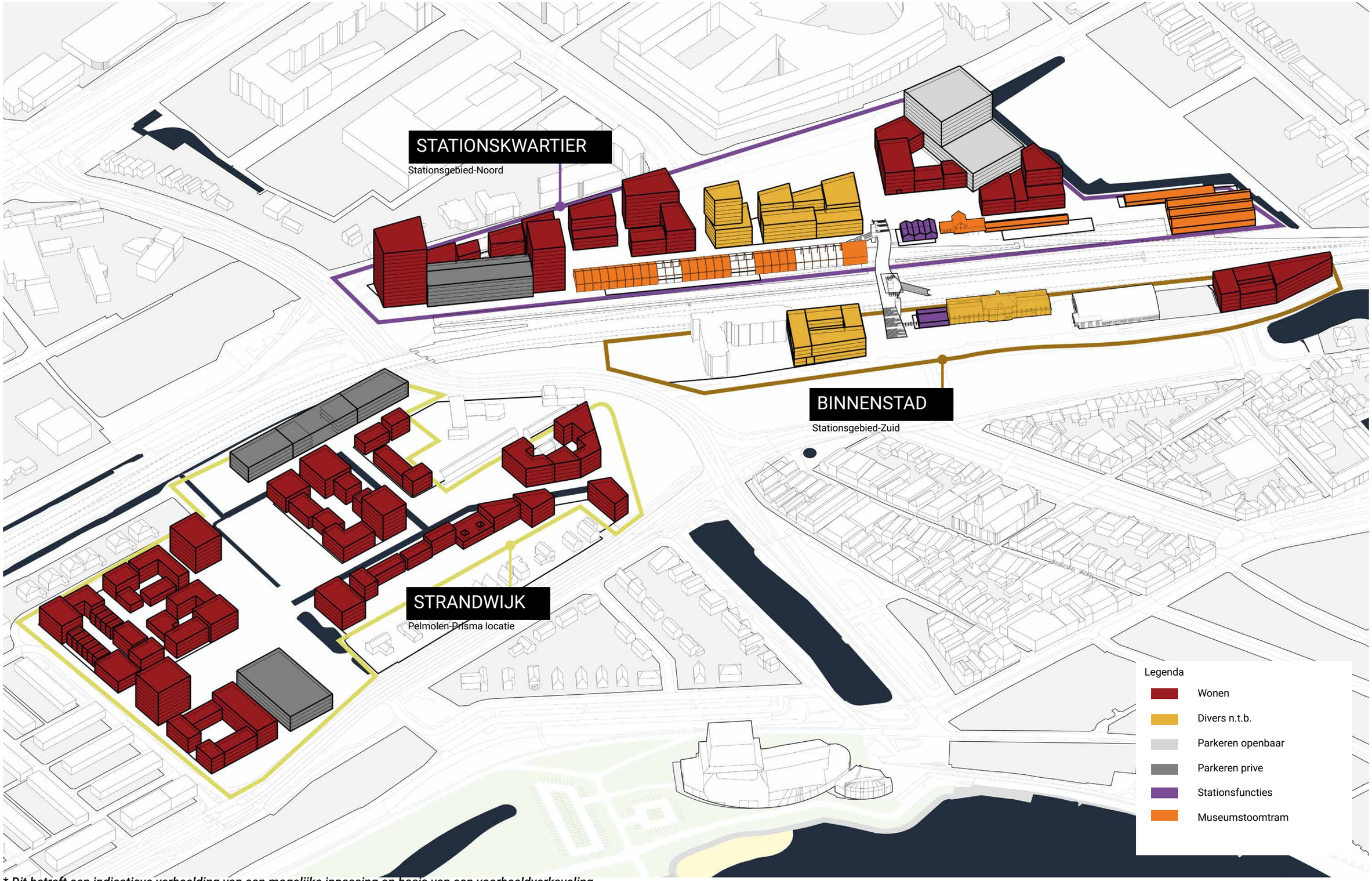
Stationsgebied-Zuid

- Ca. 4-5.000 m2 Woningbouw
- Ca. 5-6.000 m2 Divers (ntb functies)
- Ca. 2.000 m2 Fietsparkeren openbaar *
- Ca. 1.700-2.000 m2 Privé parkeren

Pelmolen-Prisma locatie

- Ca. 53-60.000 m2 Woningbouw
- Ca. 15.000-20.000 m2 Parkeerhubs (parkeren icm eventuele buurtfuncties)

*indicatief bovengronds volume ten behoeve van fiets- en autoparkeren, volume is afhankelijk van nader te bepalen verdeling ondergronds en bovengrondse parkeervoorzieningen in deelprojectfase.



**** Dit betreft een indicatieve verbeelding van een mogelijke inpassing op basis van een voorbeeldverkaveling.***

Verkenning doorkijk

Ruimtereserveringen

In een parallel traject wordt de algehele bereikbaarheid van Hoorn onderzocht. De mobiliteitsvisie, die in 2021 wordt opgeleverd, zal mogelijkheden duiden voor de toekomstige bereikbaarheid van Hoorn. Om de binnenstad en Hoorn onder het spoor goed bereikbaar te houden zou een nieuwe toegang georganiseerd kunnen worden voor gemotoriseerd verkeer. Keuzes met betrekking tot deze bereikbaarheid worden in deze mobiliteitsvisie onderzocht en gespecificeerd.

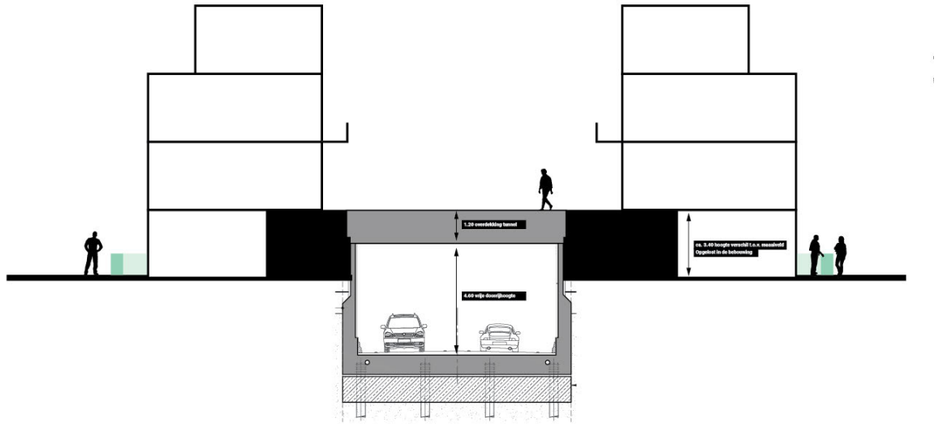
Met de mogelijke uitkomsten van dit vraagstuk is rekening gehouden met ruimtereserveringen als ‘puzzelstukken’ ter plaatse van het Keern en Pelmolenpad. Deze ruimtereserveringen bieden mogelijkheden voor verschillende uitwerkingen.

Een vrijgehouden tracé in het Pelmolenpad-Prisma gebied maakt een toekomstige toegangsweg niet onmogelijk. Deze ruimtereservering is gedaan op basis van een tunnelontwerp dat voorafgaand aan dit stedenbouwkundig traject was ontwikkeld. Als de raad in 2021 in het kader van de Mobiliteitsvisie besluit om over te genaan tot het aanleggen van deze toegangsweg, kan die ruimtereservering daarvoor aangewend worden.

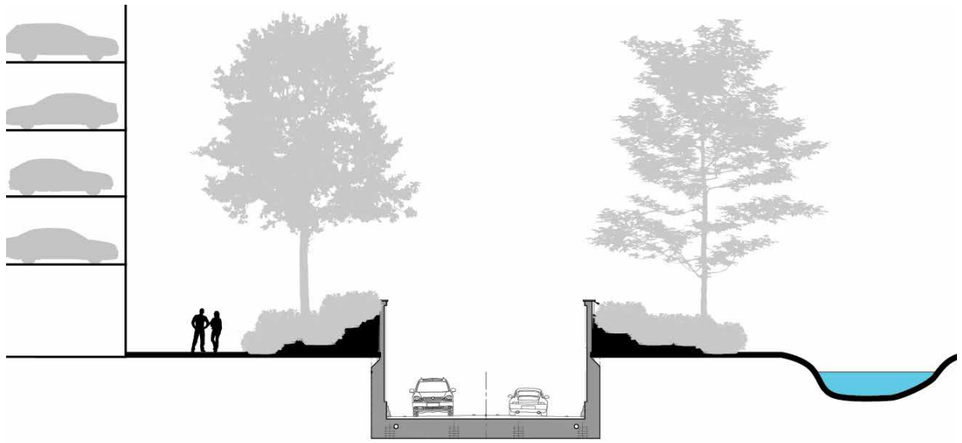
Het Keern, een huidige hoofdslagader, zou in die nieuwe situatie afgewaardeerd kunnen worden als ontsluitingsweg. Vanuit een eventuele afwaardering ontstaan mogelijkheden voor een kwaliteitsslag op het Keern: de huidige barrièrewerking kan verminderd worden. Een fietstunnel ter plaatse van het Keern, onder het spoor, zou een hoofdroute van groter Hoorn naar de binnenstad kunnen versterken en de veiligheid voor fietsers en spoor verbeteren. Hiervoor is een ruimtereservering gemaakt op basis van een ontwerp dat in het verleden is ontwikkeld. De ruimte rondom deze route zou op een prettige manier kunnen aansluiten bij de kwaliteitsslag die voor de singelstructuur is voorzien.

Kwalitatieve inpassing

Een kwalitatieve inpassing van een eventueel tunneltracee vormt een essentieel onderdeel van de toekomstbestendigheid van het stedenbouwkundig plan. Omdat de komst van deze tunnel in dit stadium nog onzeker is wordt er rekening gehouden met verschillende uitwerkingen. Belangrijk hierin is dat het nieuwe woonmilieu op de Pelmolen-Prisma locatie in elke uitwerking tot een kwalitatieve eindsituaties wordt gebracht. In het plan is een tracé opgenomen waar de bestaande groen-waterstructuur tijdelijk kan worden vergroot. Deze situatie geeft het woonmilieu een aanvullende groene ruimte voor sport en spel en biedt daarmee extra kwaliteit. Bij het inpassen van een tunnel ontstaat de mogelijkheid om de woonwijk ruimtelijk en programmatisch te verdichten met aanvullende woningen. Deze verdichting biedt de mogelijkheid de tunnel op een kwalitatieve manier in te passen. In een situatie waarbij de tunnel definitief niet zal worden gerealiseerd kan zowel een verdichting plaatsvinden als het vrijhouden van een bredere groen-waterstructuur.



Principe doorsnede: Overkapt deel tracé



Principe doorsnede: Open deel tracé

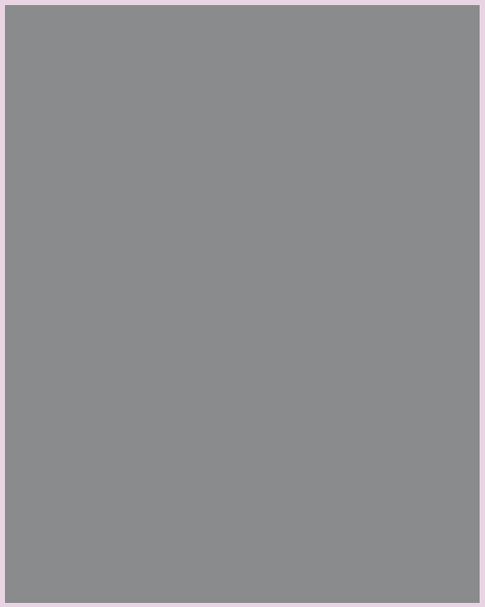


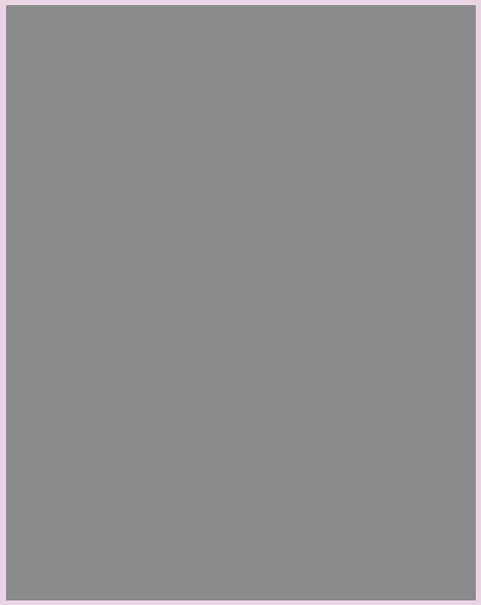
Reservering tracé



Na realisatietracé met nieuwe bebouwing als mogelijkheid
Afwaardering Keern en realisatie fietstunnel
Eventueel water(elementen) terugbrengen in de singel

Verdieping



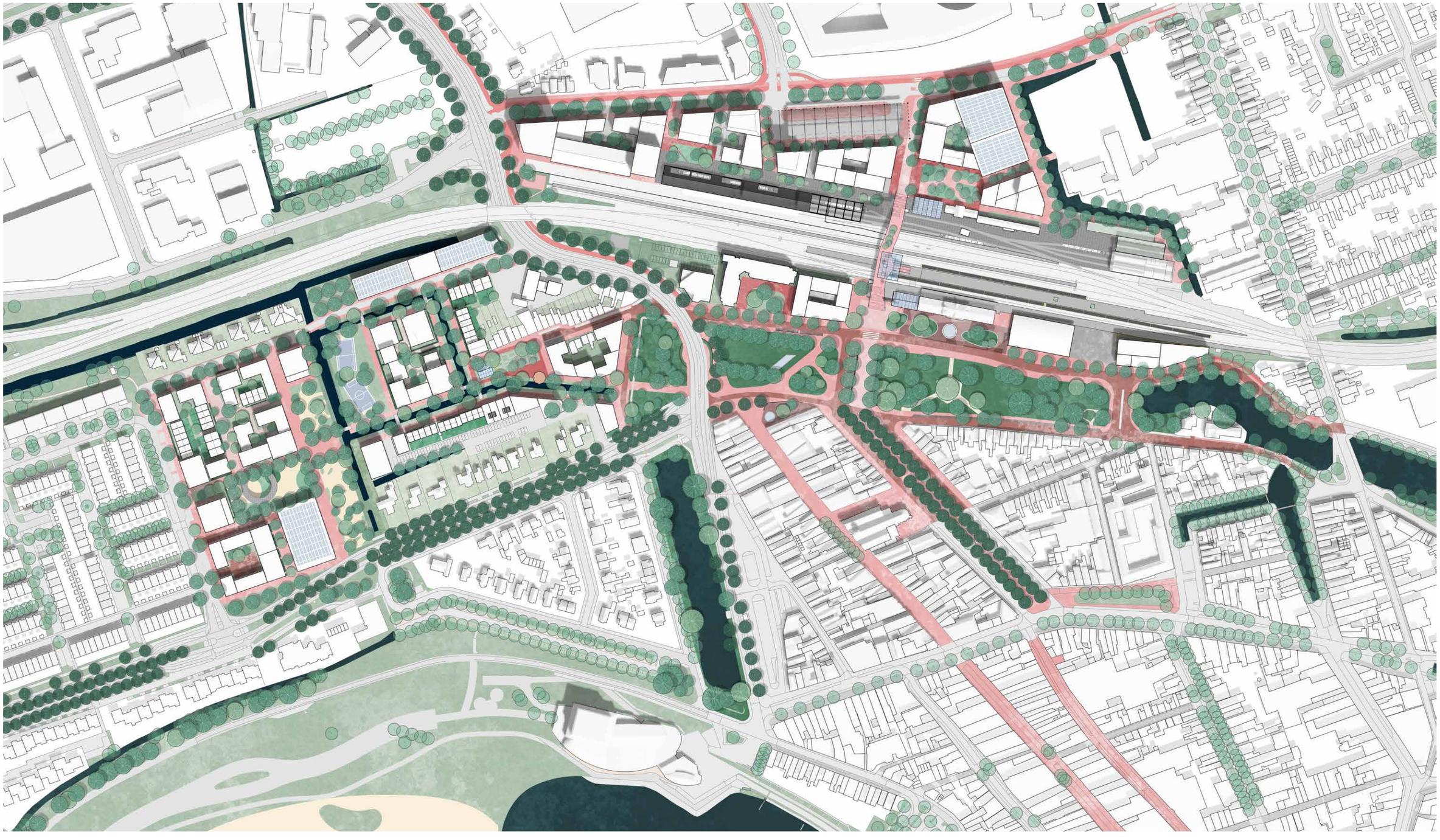


Voorbeeldverkaveling

Op basis van voorgaande stedenbouwkundige principes is een voorbeeldverkaveling gemaakt. De plankaart hier afgebeeld geeft dan ook een indicatieve verkaveling. Op de volgende pagina's wordt per deelgebied ingezoomd op de sfeer, kwaliteit en stedenbouwkundige principes en ingredienten.



Huidige situatie



Voorbeeldverkaveling

Virtuele maquette

De voorbeeldverkaveling is tevens in een 3D impressie gevat. Deze beelden hebben tijdens het proces gediend als een ‘virtuele maquette’ waarmee door het gebied gelopen kan worden. Dit is dan ook een voorbeeld van een mogelijke bebouwing met bijbehorende architectuur en geeft een samenhangende sfeer en karakter van het gebied.

Op de volgende pagina’s wordt dit per deelgebied uitgediept. Er wordt een eerste handreiking gemaakt in de vorm van principes en aandachtspunten die later in een kaderstellend beeldkwaliteitsplan kunnen worden vervat.



Still uit virtuele maquette



STATIONSGEBIED ZUID

De zuidzijde van het station vormt het visitekaartje van de binnenstad. Het streefbeeld is om de zuidzijde van het station vorm te geven als logische begrenzing van de historische binnenstad. De eerste aanblik van een bezoeker is een aantrekkelijk beeld van historische panden en een groene singelstructuur. Nieuwbouw voegt zich naadloos in deze structuur.

Herstel historische singelstructuur

Eerste onderdeel vormt het kwalitatief verbeteren van de historische singelstructuur. Om dit te bereiken wordt onder meer het huidige fietsparkeren verplaatst naar een compacte gebouwde voorziening nabij de traverse en perrons. Hiermee wordt ruimte vrijgespeeld om het singelgebied als doorlopende, groene openbare ruimte in te zetten. In het plan zit de ruimte om in de toekomst eventueel water of waterelementen terug te brengen. Bij een afwaardering van het Keern en een herverdeling van de parkeervraag ontstaat deze mogelijkheid.

Samenhang tussen bebouwing en openbaar gebied

De kracht van de binnenstad is dat er een prettige samenhang is tussen bebouwing en openbaar gebied. De ontwikkeling van Stationsgebied Zuid borduurt hierop voort. Deze singelkwaliteit wordt dan ook versterkt door een samenhangende strook bebouwing langs een doorgaande groene singel. De aansluiting met de binnenstad is van belang, zowel fysiek door de looproutes, als ruimtelijk door de schaal en maat van de gebouwen. De ‘korrel’ en oriëntatie van de bestaande waardevolle gebouwen (zoals het stationsgebouw en de busremise) zijn daarbij maatgevend voor de nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe bebouwing moet het stationsgebouw niet overschaduwen maar juist accentueren als speciale verschijning. De toekomstige bebouwing ligt dan in een strakke rooilijn met de voorzijde aan het park en vormt een stevig front. Aan de binnenstadzijde wijzigen in principe de percelen niet. Aan de spoorzijde versterkt (op de langere termijn) een nieuwe hoofdstructuur van gebouwen de singelstructuur tot een helder afgebakende openbare ruimte. Op termijn vallen twee bouwvelden aan te wijzen: één achter het huidige busremisegebouw, de ander aan de westzijde van de nieuwe traverse. Door te kiezen voor een eenduidige hoogte van 5-6 lagen en een eenduidig kleur- en materiaalgebruik worden het station en de busloods nog meer een verbijzondering binnen de strip van bebouwing waardoor deze nog meer in het oog springen.



Huidige situatie



Impressie van toekomstige situatie



Voorbeeldverkaveling

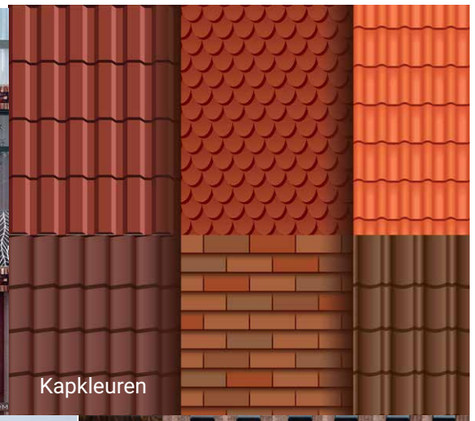
Sfeer en karakter

De sfeer en karakter van de zuidzijde wordt bepaald door het samenkomen van de groene monumentale singelstructuur en de historische binnenstad.


Referentie naar historische elementen




Gevels met sterke ritmiek


Kapkleuren


Kapkleur en kapvorm




Nieuwbouw in monumentale vorm

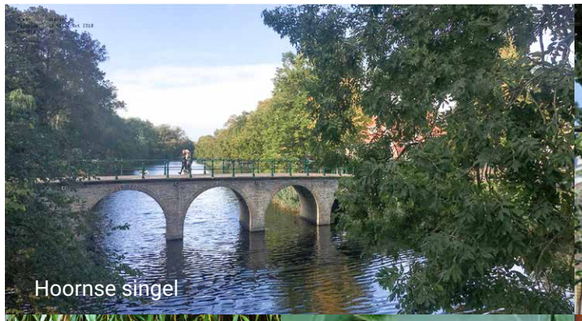

Aantrekkelijke plinten


Nieuwe toevoegingen aan cultuurhistorie



Stedelijke functies


Stationsgebouw centraal

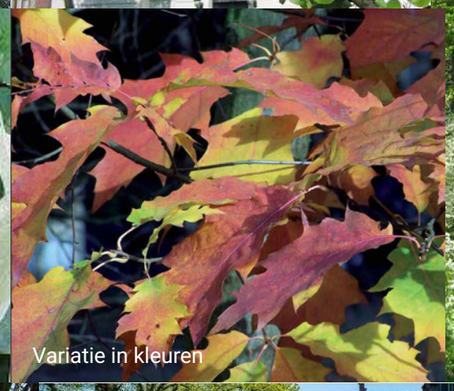

Hoornse singel

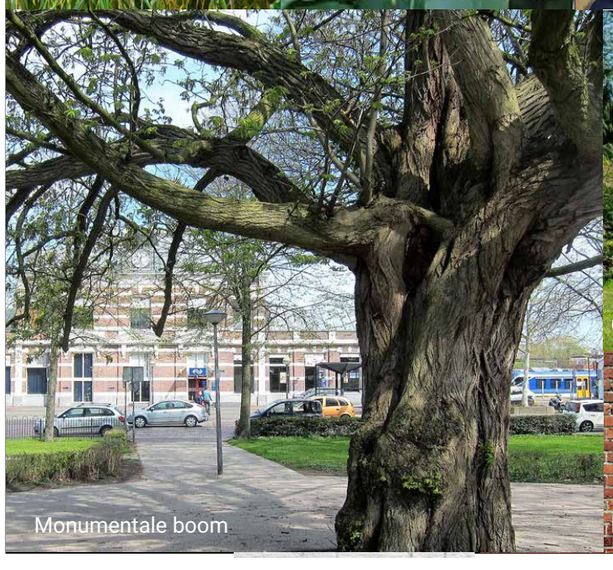




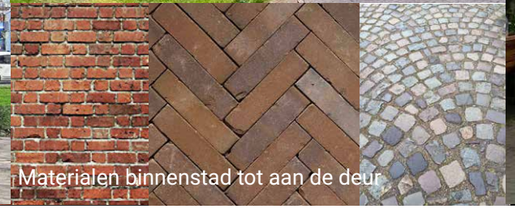

Singelbomen




Variatie in kleuren


Monumentale boom

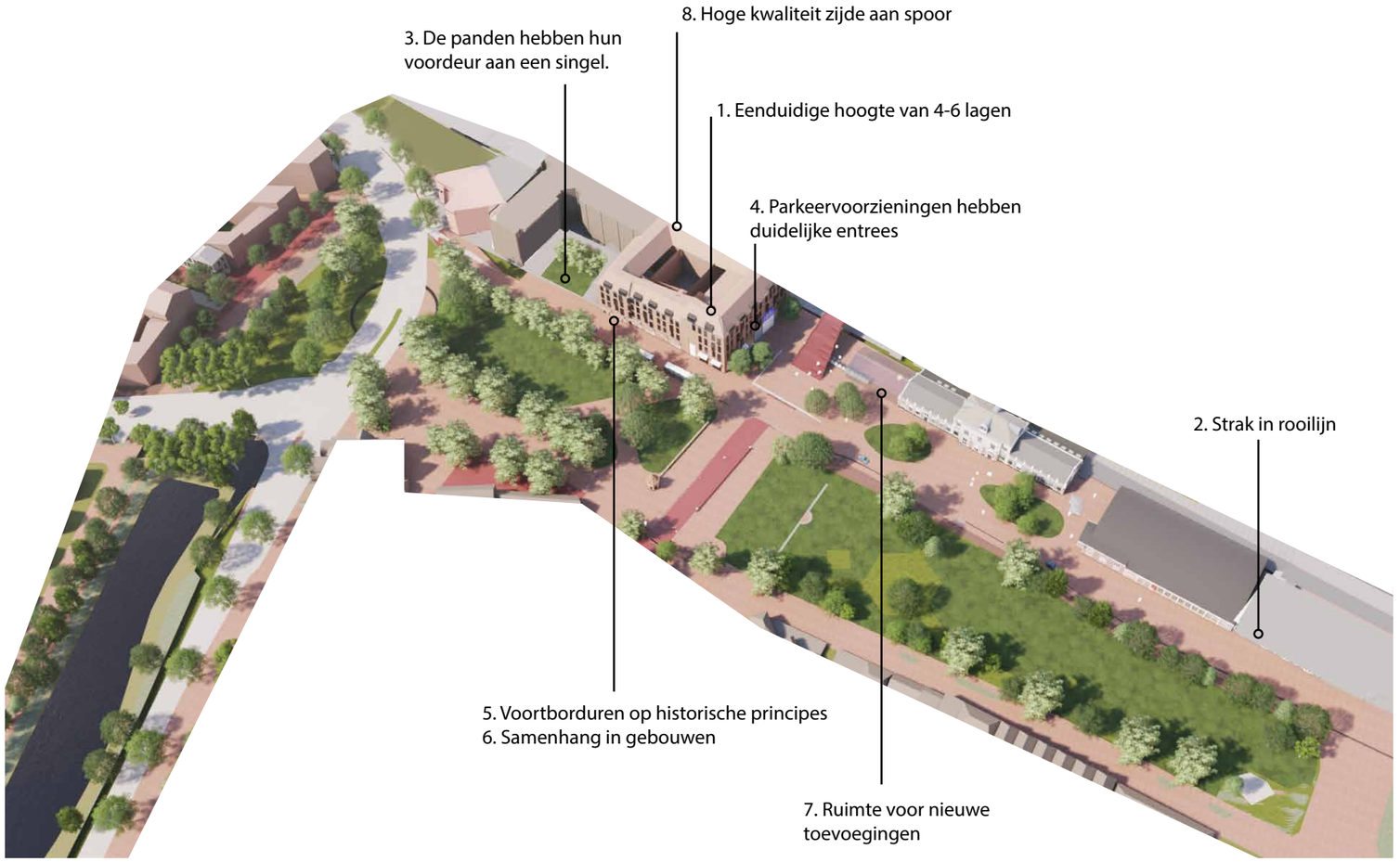

Groene singel met bebouwing


Materialen binnenstad tot aan de deur



Beeldregieprincipes

Op deze pagina's wordt een eerste handreiking gemaakt in de vorm van principes en aandachtspunten die later in een kaderstellende beeldkwaliteitsplan kunnen worden vervat. Onderstaand beeld geeft een samenhangend beeld van de principes.

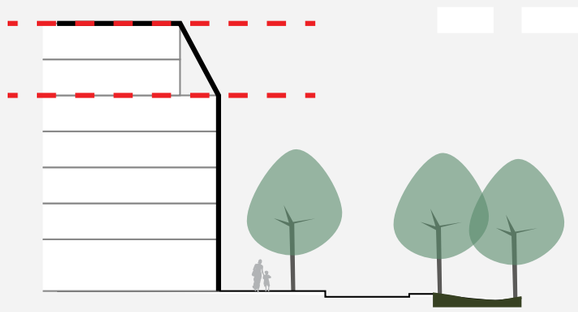


Impressie van samenhangend beeld van architectuur, stedenbouw en openbare ruimte. Let op: voorbeeldverkaveling

Monumentale singelbebouwing

- 1. Singel structuur als kwalitatieve doorlopende groenstructuur
  De singelstructuur is een doorlopende groene en eventueel blauwe structuur. Bestaande bomen worden opgenomen en er is ruimte voor verblijfsplekken. De singelstructuur vormt een wezenlijk onderdeel in het 'Welkom in Hoorn' gevoel.

- 2. Singelprofiel met randbebouwing
  De singelstructuren worden versterkt vanuit hun krachtige stedenbouwkundige omzooming. Om de singel als ruimte te ervaren is een zekere hoogte en eenduidige afbakening gewenst. Kijkend naar bestaande structuren (binnenstadzijde en stationszijde) is een hoogteopbouw van 4-6 lagen wenselijk aan de stationszijde. Dit vormt een kleine, en passende, opmaat naar het stationgebied noord.

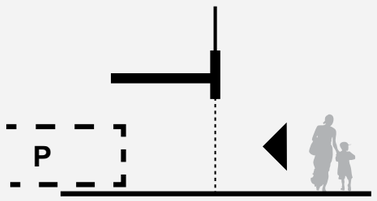


Overgang openbaar-privé

- 2. Strak in rooilijn met hoge en uitnodigende plinten
  De binnenstad toont zich als een grote verzameling aaneengeschakelde panden en daken. Tezamen vormen ze duidelijk begrensde straten en pleinen. De meeste gebouwen zijn ongeveer even groot. De gebouwen langs de singel staan strak in de rooilijn met de voorzijde georienteerd naar de singel. Plinten zijn royaal en entrees zijn duidelijk herkenbaar.

- 3. De panden hebben hun voordeur aan een singel.
  Voor de gebouwen is een brede leefstoep. Plinten zijn hoog en flexibel invulbaar.

- 4. Parkeervoorzieningen hebben duidelijke entree
  Fiets- en autoparkeren zijn inpandig opgelost en zoveel mogelijk collectief.



Architectuur

- 5. Voortborduren op historische principes
  De architectuur sluit aan bij de monumentale waarde van de historische binnenstad, maar geeft tegelijkertijd een stadse architectuur. Gevels worden niet gekopieerd, maar er wordt juist voortgeborduurd op historische principes als gevelordening, geleding, schaal en maatverhoudingen.

- 6. Samenhang in gebouwen
  Tussen de bebouwing is een sterke samenhang. Er is een duidelijke onderscheid tussen plint, een middenstuk en een beeindiging. Spoorse voorzieningen dienen kwalitief ingepast en vormgegeven te worden zodat ze als logisch onderdeel van het geheel ervaren worden.

- 7. Ruimte voor nieuwe toevoegingen
  Als contrast met de historische bebouwing kan er op een enkele plek gekozen worden voor afwijkend materiaalgebruik.

- 8. Hoge kwaliteit zijde aan spoor
  De bebouwing aan het spoor heeft een hoge kwaliteit met levendige achterkanten. Er is voldoende afstand tot het spoor met geluidsarme gevels.



Kleur en materiaal

- 9. De kleur en materiaalgebruik sluit aan bij de historische binnenstad.
  Het gebruikte kleurenpallet in de binnenstad is over het algemeen eenduidig. De bakstenen zijn doorgaans rood-achtig en variëren subtiel van elkaar. In de Stationsgebied Zuid zal op dit subtiele pallet van kleuren en variatie worden aangesloten, waarbij ruimte is voor nieuwe toevoegingen.

Impressie vanaf de Veemarkt met zicht op de groene singelstructuur en de nieuwe traverse als ‘Podium’.



Impressie vanaf een vernieuwd Stationsplein. Kijkend richting de aanlanding van het Podium. Het historische stationsgebouw krijgt de allure die het verdient





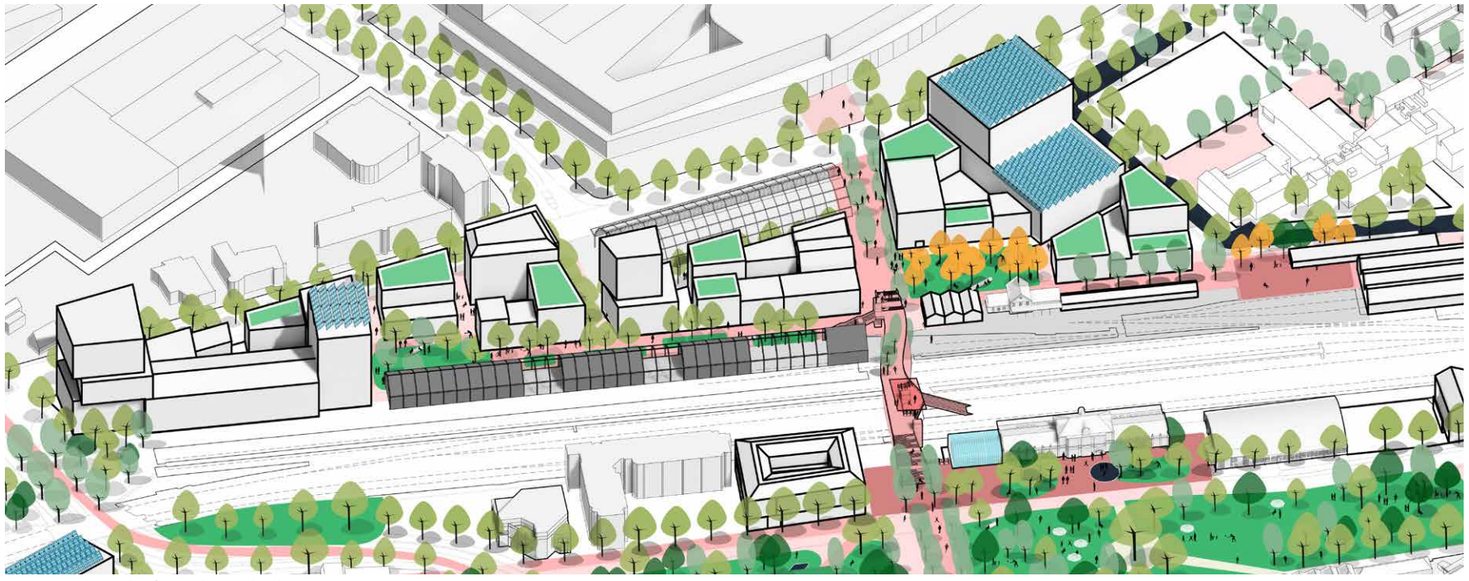
STATIONSKWARTIER

Voor het Stationsgebied is een hoge dichtheid van bouwprogramma voorzien. Tegelijkertijd moeten de diverse stationsfuncties op een logische en toekomstbestendige wijze worden ingepast. Grote 'puzzelstukken' zoals het autoparkeren, het fietsparkeren, spoorse installaties en het busstation zijn snel sfeerbepalend. In de stedenbouwkundige opzet zijn deze grote puzzelstukken op een toekomstbestendige wijze herschikt en op een prettige wijze ondergebracht in of rondom diverse bouwvelden.

Stelsel van straten en pleinen
Het stedenbouwkundig plan bestaat uit bouwvelden en kwalitatieve openbare ruimtes die op elkaar inspelen en de levendigheid van het gebied bevorderen. Het nieuwe busstation wordt op een zo compact mogelijke wijze langs de Van Dedemstraat ingepast. Het nieuwe busstation wordt omgeven door diverse bouwvelden die geschikt zijn voor diverse functies. Deze bouwvelden worden omgeven door openbare ruimtes die (hoofdzakelijk) alleen toegankelijk zullen zijn voor fietsers en wandelaars. De meeste bouwvelden worden grotendeels aan hun zuidzijde afgebakend door loodsen van het Museumstoomtram. De loodsen zullen op een speelse wijze in relatie staan tot de openbare ruimte, karaktervolle inkijkjes op het museum versterken daarmee de kwaliteit van het gebied. Het nieuwe stratenpatroon mondt uit in een aantal pleintjes, waaromheen de entrees van diverse functies worden geclusterd. Eén pleintje bevindt zich als openbare ruimte anker aan het einde van de 'Museumstoomtram promenade'. Het andere plein bevindt zich rondom het entreegebouw van het museum. Als knipoog naar de regionale historische tuinbouw wordt gedacht aan een fruitbomenplein. Dit fruitbomenplein verbindt de nieuwe traverse, de uitgangen van het fiets- en autoparkeren en diverse entrees van woningen en andere functies.



Huidige situatie



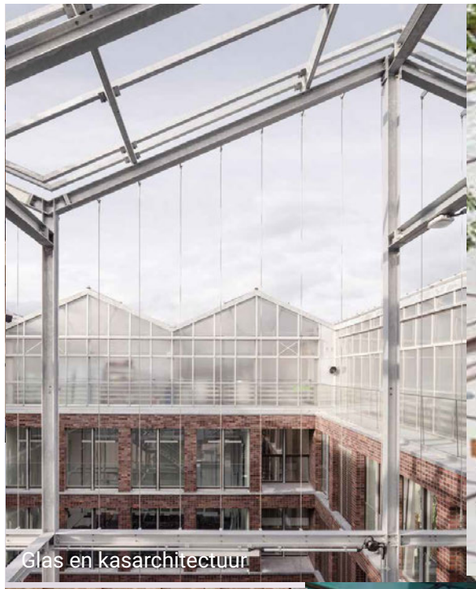
Impressie van toekomstige situatie



Voorbeeldverkaveling

Sfeer en karakter

De sfeer en karakter van de noordzijde refereert naar de spoorse wereld met stoere materialen als stelconplaten, glas, staal, hout, beton en glas. Deze stoere sfeer wordt afgewisseld met een zachte uitstraling van groen, klinkers, hout en baksteen. Er zijn compacte binnenmilieus met aantrekkelijk en volwaardig groen.


Glas en kasarchitectuur


Stoere materialen in Museum Stoomtrampromenade


Loodsenarchitectuur



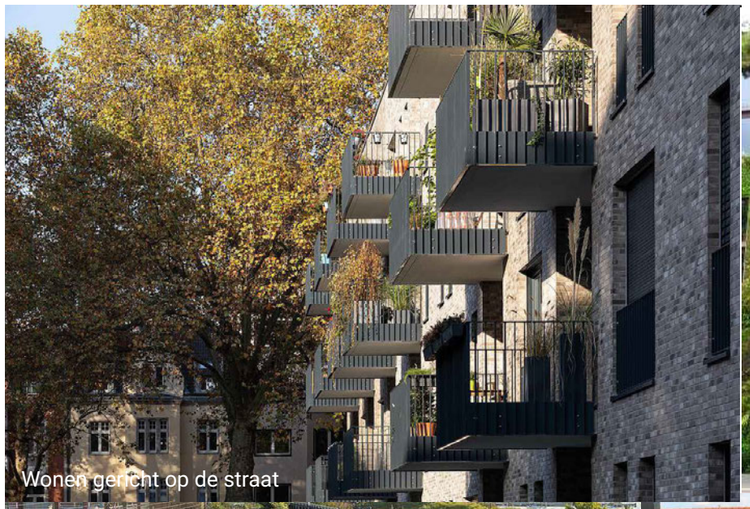
Spoorse inspiratie


Grid architectuur


Bebouwing langs Stoomtrampromenade



Voorbeeld van buskap


Wonen gericht op de straat


Groene gevel


Houten elementen


Verblijfsplekken op traverse



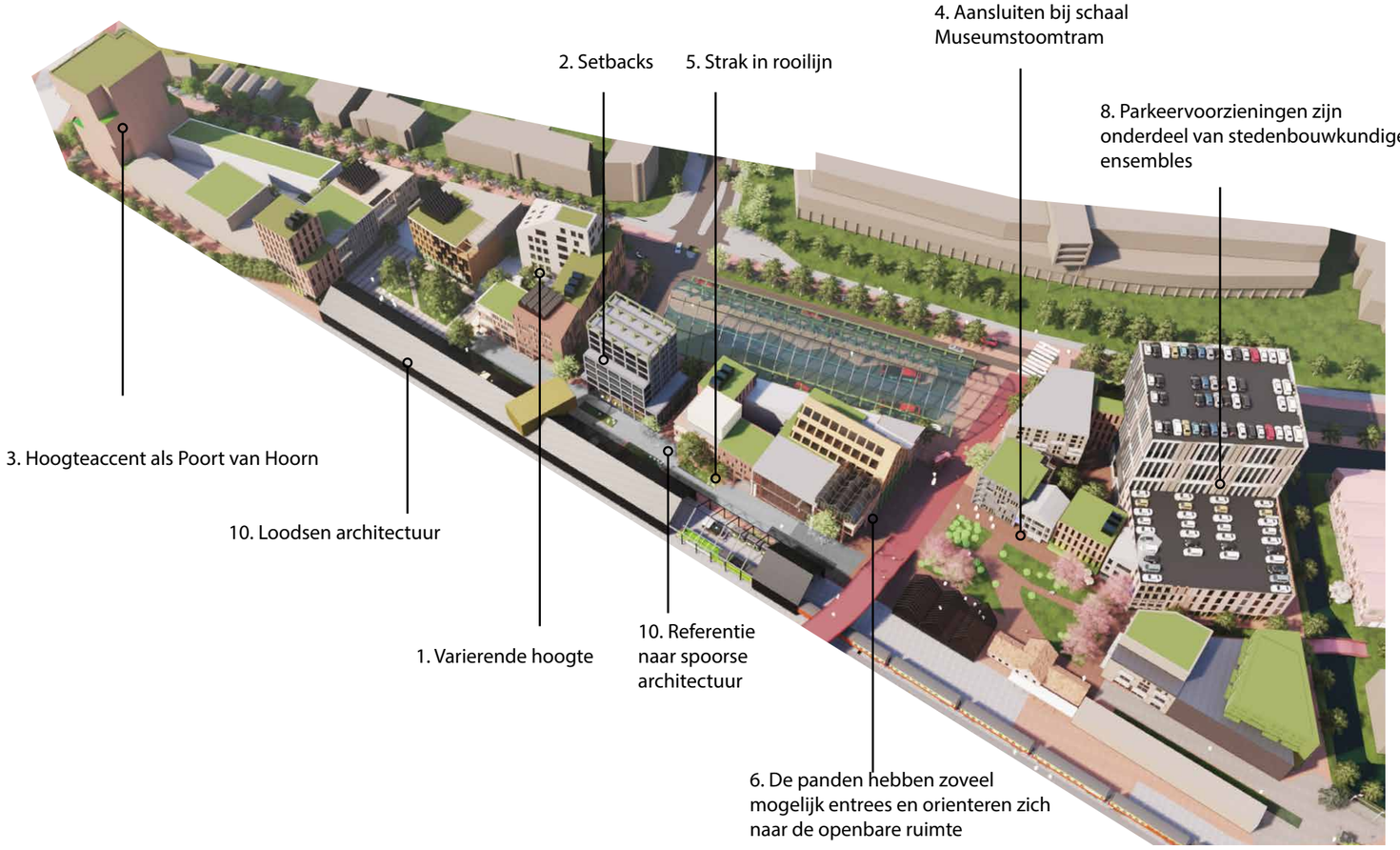

Fruitbomen


Stationsplein Noord met Museumstoomtram


Groene en geluidsluwe binnenruimtes

Beeldregieprincipes

Op deze pagina's wordt een eerste handreiking gemaakt in de vorm van principes en aandachtspunten die later in een kaderstellende beeldkwaliteitsplan kunnen worden vervat. Onderstaand beeld geeft een samenhangend beeld van de principes.



Impressie van samenhangend beeld van architectuur, stedenbouw en openbare ruimte. Let op: voorbeeldverkaveling

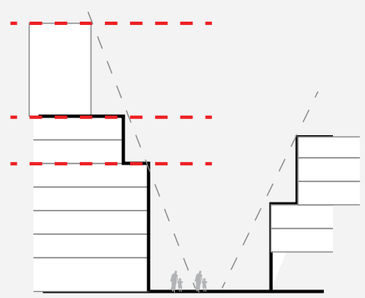
Massa

- 1. Varierende hoogte
  De basishoogte is 4-6 lagen. Binnen de bouwvelden is er op de aangegeven plekken ruimte voor hogere bouw tot 8-12 lagen. Hierdoor ontstaan samengestelde bouwblokken, waarbij panden afleesbaar zijn.

- 2. Setbacks
  Om goede bezonning te krijgen, een prettige menselijke schaal en windhinder te voorkomen wordt gewerkt met setbacks in bebouwing.

- 3. Hoogteaccent als Poort van Hoorn
  Op de kop van het Stationskwartier is ruimte voor één hoogteaccent van 16-20 lagen. Dit accent heeft betekenis op stedelijke schaal doordat het op een kruising ligt van lange routes in de stad. In de uitwerking moet worden gezocht naar een optimaal volume, zodat de toren zo slank mogelijk oogt. Dat kan op verschillende manieren zoals bv door setbacks, verjonging van het volume of van een opbouw van plint, middenbouw en bovenbouw.

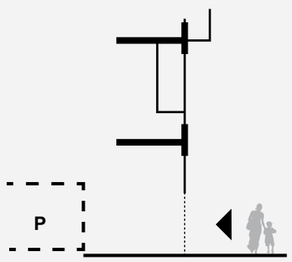
  4. Aansluiten bij schaal Museumstoomtram
- Rond het Museumstoomtram wordt met bebouwing van 3-5 bouwlagen aangesloten op de kleine schaal van het Museum. Een '[redacted] en [redacted] gevoel moet hiermee voorkomen worden.



Overgang openbaar-privé

- 5. Strak in rooilijn met hoge en uitnodigende plinten
  Bebouwing staat strak in de rooilijn met hoge en uitnodigende plinten en herkenbare entrees.

- 6. De panden hebben zoveel mogelijk entrees en orienteren zich naar de openbare ruimte
  Bouwvelden zijn alzijdig vormgegeven, met voordeuren gericht op de straat. Doel is om zoveel mogelijk 'blinde gevels' te voorkomen. Aandachtspunt bij hoogbouw: plinthoogtes dienen ontworpen te worden in een passende verhouding tot de totale bouwmassa.



Architectuur

- 7. Vernieuwende en variatie architectuur met zorgvuldige totaalcompositie
  De architectuur geeft een stadse architectuur, welke een toevoeging zijn aan het scala in Hoorn. De panden maken een totaalcompostie en staan met de 'voeten op de grond'. Er kan samenhang en verschil gezocht worden in gevelcompositie, materiaal en verticale geleding. Er kan bijvoorbeeld gewerkt worden met veel plastiek in de gevel. In de vervolgfase zal in een beeldkwaliteitsplan hier nadere invulling aan gegeven worden.

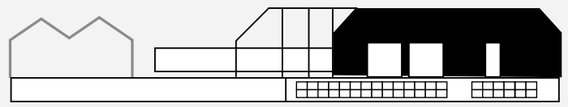
- 8. Parkeervoorzieningen zijn onderdeel van stedenbouwkundige ensembles
  Het bovengrondse fiets- en autoparkeren wordt opgenomen in stedenbouwkundige ensembles. De gevels van het bovengronds parkeren worden aantrekkelijk vormgegeven zodat ze op een prettige wijze onderdeel vormen van het geheel.



Kleur en materiaal

- 9. Referenties naar 'spoorse' architectuur
  De samenhang zal gezocht moeten worden met de nieuwe loodsen voor Museumstoomtram. De spoorse architectuur van loodsen van het Museumstoomtram vormen de inspiratie voor de materialen en kleurkeuze van de architectuur. De openbare ruimte rond het Museumstoomtram heeft stoere elementen als stelcon gecombineerd met klinkerverharding.

- 10. Loodsen architectuur
  Een belangrijk onderdeel van het stedenbouwkundig plan vormen de nieuwe loodsen van het Museumstoomtram. Deze loodsen worden stoer met eenduidige materialen vormgegeven, met grote gevelopeningen om de stoomtrams te bezichtigen vanuit de openbare ruimte.



Impressie vanaf de trappen vanaf de nieuwe traverse met zicht op alle ketenvoorzieningen als fietsenstalling, autoparkeren, bus, taxi en kiss en ride.



CONCEPT

Impressie van de nieuwe stoomtram promenade met zicht op de toekomstige Locomotieven-loods van Museumstoomtram en de nieuwe bebouwingen in het Noordelijk Stationsgebied. Een levendig voetgangersgebied waar Museumstoomtram als openluchtmuseum een integraal onderdeel van de stad is.



CONCEPT

Impressie van het ‘Fruitbomenplein’ rondom het bestaande entreegebouw van Museumstoomtram in het noordelijk stationsgebied. Vanaf het Podium zijn alle ketenvoorzieningen goed zichtbaar.



CONCEPT

Impressie van de woonkwaliteit in het Noordelijk Stationsgebied. Een afwisseling van prettige wandel- en fietsstraten met stoere materialen en intieme pleinen.



CONCEPT



STRANDWIJK HOORN

Er bestaat de unieke kans om op een steenworp van het centrum en het nieuwe stadsstrand een hoogwaardig stuk stad toe te voegen. Het Pelmolenpad is ontworpen vanuit een speelse opzet van verschillende bouwvormen, korrelgroottes en woningtypes. De bouwvolumes worden verbonden door een interne openbare hoofdstructuur waar fietser en wandelaar de prioriteit genieten. De randstructuur ontsluit zoveel mogelijk het gemotoriseerd verkeer, zodat een veilige prettige binnenstructuur overblijft.

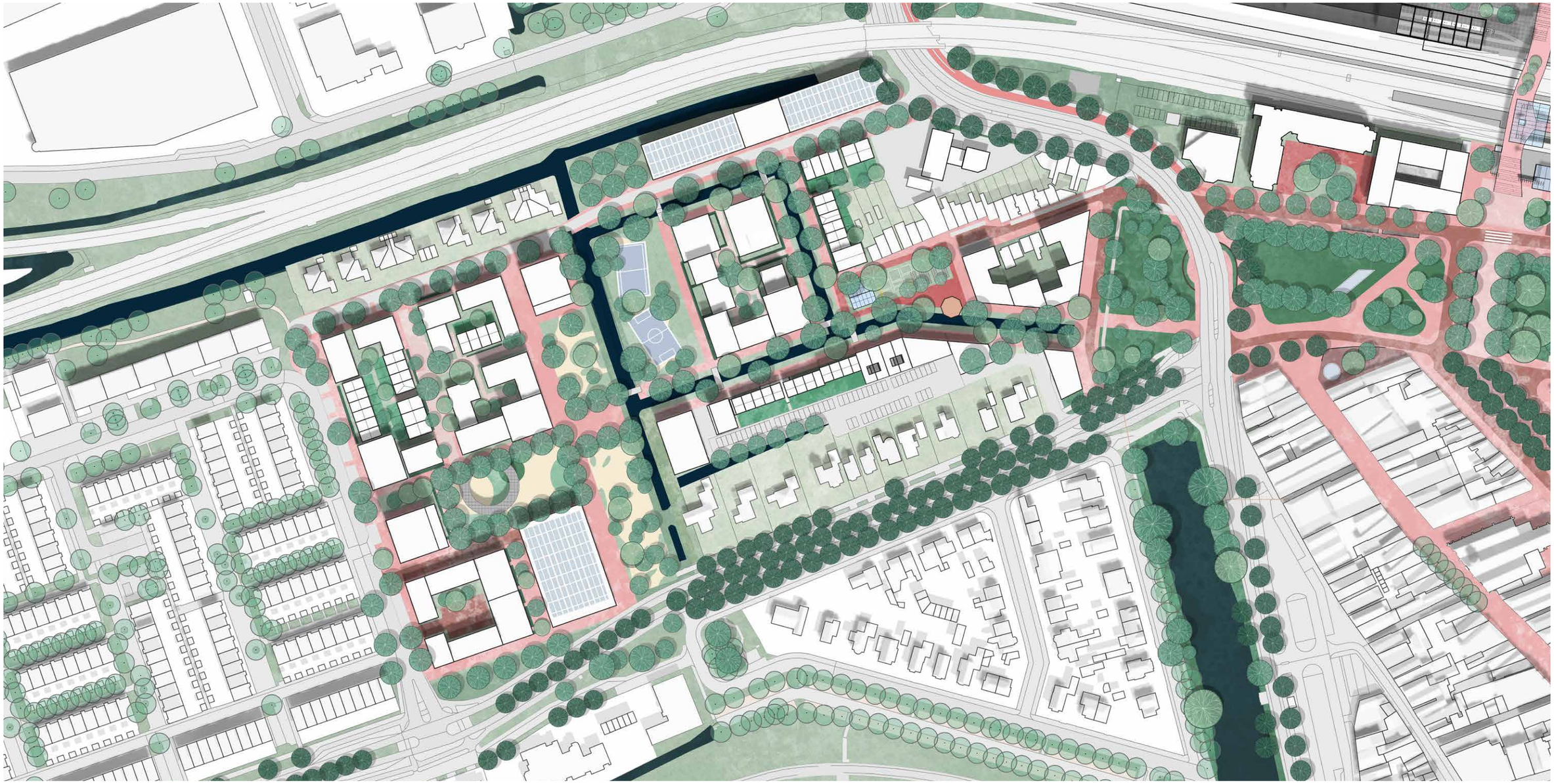
Water en groen vormen hoofdstructuur
Dwars door het gebied vormt een hoofdstructuur van water en groen de centrale ader in het gebied. De bestaande water- en groenstructuur wordt hierin opgenomen. Deze kan op termijn doorgezet worden naar de Grote Waal om betere verbindingen met de omgeving te maken. Dwars op de structuur worden verbindingen met het nieuwe stadsstrand gelegd. Deze route wordt nader ontwikkeld wanneer de verkeerskundige hoofdstructuren vanuit de mobiliteitsvisie uitsluitsel biedt.



Huidige situatie



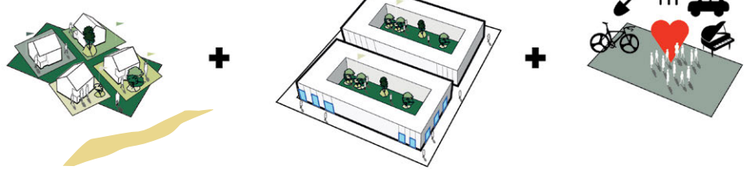
Impressie van toekomstige situatie



Voorbeeldverkaveling

Sfeer en karakter

De sfeer en karakter van Strandwijk Hoorn wordt bepaald door een combinatie van de ligging op loopafstand van het strand, het water, het autoluwe karakter en de binnenstad. Dit komt aan de ene kant terug in de helderheid van stedelijke straten met groen en water afgewisseld met aantrekkelijke open ruimtes. Langs de hoofdstructuren zijn stedelijke panden duidelijk leesbaar en herkenbaar. Auto's zijn uit het zicht onttrokken. Aan de andere kant is er een verscholen wereld met beschutte en groene binnenruimtes, tuinen en buurtplekken. In de openbare ruimte wordt er gerefereerd naar de overgang naar het 'zoete strand' met magnolia's, met accenten van bloeiende heesters en bomen. Bomen staan in de volle grond en er is veel aandacht voor natuurinclusiviteit, buurtfuncties en gezondheid.



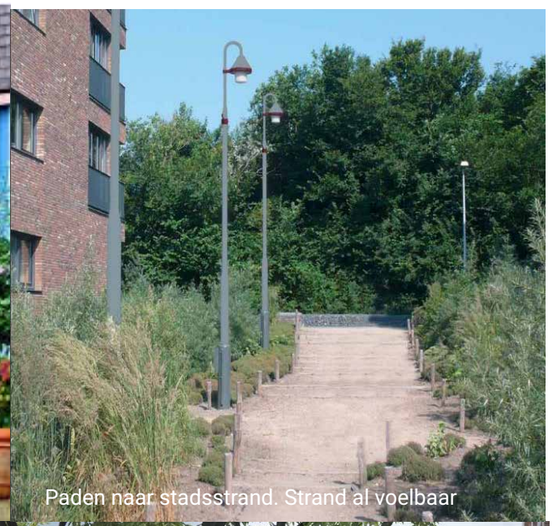
Groen en landschappelijk wonen
Tuin in de volle grond
Strand voor de deur

Binnenstedelijk woonmilieu

Toegevoegde waarde voor buurt én stad


Pandsgewijze bebouwing langs water


'Ogen op de straat'


Paden naar stadsstrand. Strand al voelbaar


Stadsstrand


Paviljoen in Park



Collectief parkeren


Wonen langs water



Stedelijke straten


Groene buurtplekjes

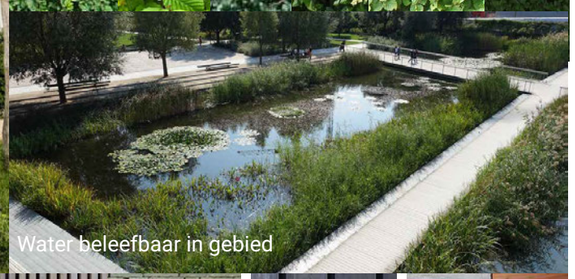

Landschappelijke inrichting


Collectieve buurttuin


Spelen in het zand


Groene binnenterreinen


Variatie in haagsoorten


Water beleefbaar in gebied


Groene overgangen publiek-prive



Beeldregieprincipes

Op deze pagina's wordt een eerste handreiking gemaakt in de vorm van principes en aandachtspunten die later in een kaderstellende beeldkwaliteitsplan kunnen worden vervat. Onderstaand beeld geeft een samenhangend beeld van de principes.



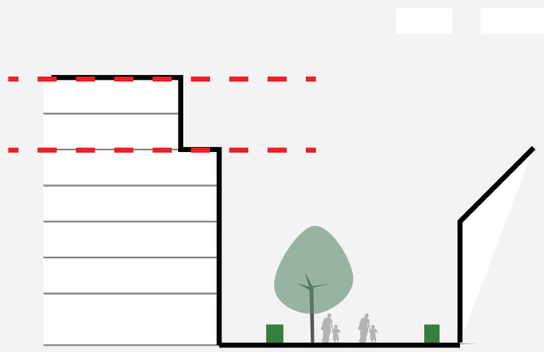
Impressie van samenhangend beeld van architectuur, stedenbouw en openbare ruimte. Let op: voorbeeldverkaveling

Massa

- 1. Basishoogte van 3-5 lagen
  De basishoogte is 3 tot 5 lagen. Hierdoor wordt in maat en schaal aangesloten bij de binnenstad en de omliggende buurten als de Grote Waal.

- 2. Varierend dakenlandschap
  De stadswijk kenmerkt zich door een varierend kappenlandschap. Hierdoor wordt een divers beeld bereikt. Panden zijn individueel afleesbaar met een verschil in bouwhoogte en kap per pand

- 3. Hoogteaccenten tot 8 lagen
  Binnen de samengestelde bouwblokken is er ruimte voor hoogteaccenten tot 8 lagen. Deze liggen terug in de bouwblokken om windhinder te voorkomen.



Overgang openbaar-privé

- 4. Varierend in rooilijn
  Bebouwing variërend in rooilijn. Hierdoor ontstaat een divers straatbeeld. Op de hoeken van blokken wordt de rooilijn gevolgd.

- 5. Zorgvuldige overgang tussen privé en openbaar
  Tussen woning en openbare ruimte zijn zorgvuldig vormgegeven overgangen, zoals Delftse stoepen, kleine voortuinen en hagen. Dit geeft een divers beeld.

- 6. De panden hebben zoveel mogelijk entrees en oriënteren zich naar de openbare ruimte
  Bouwvelden zijn alzijdig vormgegeven, met voordeuren gericht op de straat.

- 7. Parkeervoorzieningen collectief opgelost
  Fiets- en autoparkeren zijn zoveel mogelijk inpandig opgelost en zoveel mogelijk collectief.

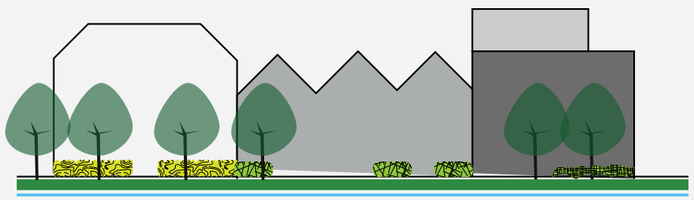


Architectuur

- 5. Stedelijke architectuur met lichte binnenzijde
  De architectuur geeft langs de hoofdstructuur een stedelijke uitstraling. Aan de binnenzijde worden lichte elementen toegevoegd om een verzachting te geven binnen de bouwblokken.

- 6. Pandsgewijze opbouw met variatie aan woningtypes
  In de blokken is een duidelijke pandsgewijze architectuur. Er is een variatie aan woningtypes als beneden-bovenwoningen, grondgebonden eengezinswoningen en appartementen.

- 7. Samenhang in gebouwen
  Nieuwe bruggen, scheidingsstructuren in samenhang met gelijksoortige elementen van de historische binnenstad. Transformatiehuizen en andersoortige voorzieningen worden zoveel mogelijk ruimtelijk inpandig of kwalitatief ingepast in het stedenbouwkundig ontwerp



Kleur en materiaal

- Diversiteit in kleurgebruik en materiaal
  In de strandwijk wordt gezocht naar een diversiteit in kleur- en materiaalgebruik. Hierdoor wordt een stedelijke uitstraling bewerkstelligd. Per pand wordt 1 dominante materiaalsoort gekozen om een te bonte uitstraling te voorkomen.

Impressie van ‘De buurttuin’ aan het Pelmolenpad. Het water organiseert de buurt. Langs het water kunnen subtiele uitingen van de voormalige molens eigenheid aan de route geven.



CONCEPT

Impressie vanaf een balkon van een woning op het Pelmolenpad. Groene en knusse woonwijk op steenworp van strand en binnenstad.




HOORN