



Nota van Overleg en Inspraak

Ontwerpstructuurvisie

‘De Poort van Hoorn’

Januari 2013

1 Inleiding

Het ontwerp van de structuurvisie 'De Poort van Hoorn' heeft van 11 oktober tot en met 21 november 2012 voor een ieder ter inzage gelegen.

De kennisgeving daarvan is op de gebruikelijke wijze gepubliceerd. Daarnaast is de kennisgeving gezonden aan alle adressen binnen het betrokken gebied, aan de leden van de bij de voorbereiding van de structuurvisie betrokken 'klankbordgroep' en bekende overleginstanties als de provincie, het hoogheemraadschap, de milieudienst e.d.

Van de gelegenheid om op het ontwerp van de structuurvisie te reageren is gebruik gemaakt door:

1. Y. Putman, eigenaar van de voormalige busremise, Stationsplein 2 (12.40376)
2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (12.40909)
3. Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (12.41835)
4. Overleg Leefbaarheid Binnenstad (12.42796)
5. Stichting Rentree (12.43115)
6. Vereniging Oud Hoorn (12.44044)
7. Milieudienst Westfriesland (12.44543)
8. Kamer van Koophandel Noordwest-Holland (12.48909)
9. Westfries Gasthuis (12.48913)
10. Hoornse Ondernemers Federatie (12.48915)

De reacties zijn hieronder kort puntsgewijs samengevat en van een antwoord voorzien. Het origineel van de reacties treft u aan als bijlage bij dit memo.

2 Beantwoording reacties

1. Y. Putman

De reactie richt zich uitsluitend op het plandeel waarin de voormalige busremise is gelegen. *Aan dat deel zijn in het ontwerp van de structuurvisie de functies horeca, culturele voorzieningen, wonen en werken voorzien. Met die functies is een ontwikkeling op die gronden naar oordeel van betrokkene in financiële zin niet rond te rekenen. Ateliers (cultuur) leveren vijf keer minder op dan winkels. De winkels zijn aan de westkant van het stationsgebouw voorzien. Ten opzichte van het voorontwerp is de oppervlakte teruggebracht van 10.000 m² naar 3.000 tot 5.000 m². Dit is tekort. De bedoeling is om in het gebied middelgrote winkels (tussen 600 en 1.000 m²) te realiseren. Genoemd worden formules als H&M, Primark of Sara. Die formules vragen echter een winkelruimte met een oppervlak van respectievelijk 1.500, 4.000 en 1.000 m². Om het gebied aantrekkelijk te maken red je het niet alleen met H&M, maar zijn meerdere formules nodig. Met maximaal 5.000 m² aan winkeloppervlak gaat dit niet lukken en is het resultaat een allegaartje van winkels zoals onder het huidige appartementencomplex aan het Stationsplein. Dit voegt niets toe aan de stad.*

In het ontwerp van de structuurvisie negeert de opsteller overigens dit bestaande complex. Ervoor en ernaast is nieuwbouw geprojecteerd, die het uitzicht van de bestaande appartementen belemmert. In de praktijk zal de geprojecteerde nieuwbouw van winkels aan die zijde van het stationsgebouw daarom maar maximaal zo'n 1.300 m² kunnen bedragen. Dit pleit voor een wijziging van de functionele indeling.

Conclusie:

- vergroot de vestigingsmogelijkheid voor winkels tot een omvang van minimaal 10.000 m²;

- vestig de ateliers (cultuur) aan de westkant van het gebied op de locatie van de ING-bank of onder het bestaande appartementencomplex; deze appartementen zijn overigens niet aantrekkelijk voor grote retailers vanwege de beperkte hoogte;
- laat de winkelfunctie toe aan beide zijden van het stationsgebouw op zowel de 1^e als 2^e bouwlaag.

Antwoord:

Hoorn is op winkelgebied onbetwist de centrumstad van Westfriesland zoals blijkt uit de 'koopkrachtbinding'. Die koopkrachtbinding is hoog in vergelijking met andere gemeenten van dezelfde omvang. De leegstand in de binnenstad is echter serieus en neemt de laatste drie jaar toe. Met name de winkels buiten het 'winkelrondje' hebben het moeilijk. Dat is reden waarom in het ontwerp van de structuurvisie is gekozen voor een beperkte uitbreiding (3 tot 5.000 m²), deels ondersteunend voor andere functies, deels complementair aan en versterkend van het aanbod in de binnenstad.

Wij vinden het niet reëel om in het huidige marktperspectief meer meters voor detailhandel in het stationsgebied beschikbaar te stellen. Het huidige 'winkelrondje' is het hart van het winkelgebied in de binnenstad. Die functie moet het ook in de toekomst behouden.

De in het ontwerp van de structuurvisie geprojecteerde beperkte toevoeging van winkels in het stationsgebied zijn aan de westkant van het stationsgebouw gesitueerd om aan te sluiten op het winkelen aan de Veemarkt en Kleine Noord. Het situeren van winkels aan de oostkant van het stationsgebouw leidt tot een stand-alone locatie en leidt in onze ogen niet tot een versterking van het totale winkelgebied.

2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Klimaatbestendigheid

Het hoogheemraadschap mist in het ontwerp van de structuurvisie een paragraaf over klimaatbestendigheid. Verzocht wordt om in de structuurvisie meer aandacht te geven aan de mogelijke consequenties van klimaatverandering en de mogelijkheden om op voorhand reeds adaptief en robuust te ontwikkelen, waardoor ontwikkelde gebieden minder gevoelig zijn voor eventuele gevolgen van klimaatverandering.

Antwoord:

De structuurvisie heeft een doorlooptijd van 20 tot 30 jaar en heeft een flexibele planning voor wat betreft de volgorde van uitvoering. De uitwerking en uitvoering van de structuurvisie geschiedt door middel van bestemmingsplannen. Bij die uitwerking zal het aspect van klimaatbestendigheid worden betrokken.

Singel

Op de afbeeldingen in het ontwerp van de structuurvisie staat de wens aangegeven om de singel rondom het centrum verder uit te breiden. De aanleg van het water rond het centrum kan de ruimtelijke kwaliteit en de aantrekkelijkheid sterk verbeteren. Van belang hierbij is het functioneren en inrichting van het watersysteem. Over de verdere uitwerking hiervan treedt het hoogheemraadschap graag in overleg.

Antwoord:

Over de uitwerking van de structuurvisie vindt voortdurend overleg plaats met het hoogheemraadschap.

3. Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

De regionale brandweer (een onderdeel van de veiligheidsregio) heeft een wettelijke adviesrol bij ruimtelijke plannen waarbij externe veiligheid een rol speelt. Zij toetst of is voldaan aan de verantwoording van het groepsrisico en brengt advies uit ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/incidenten en de bestrijding daarvan.

De conclusie van de veiligheidsregio is dat er binnen de in de ontwerpstructuurvisie voorziene ontwikkeling geen sprake is van concrete (toenemende) relevante risico's ten aanzien van externe veiligheid. Daarom wordt in dit kader geen gebruik gemaakt van het adviesrecht.

Antwoord:

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Overleg Leefbaarheid Binnenstad.

De visie draagt bij aan een evenwichtige ontwikkeling van de daarin genoemde deelgebieden.

Het is zeker mogelijk dat de beoogde ontwikkelingen de economische kracht van het centrumgebied en de binnenstad als geheel zullen versterken. Voor het gebied tussen Nieuwsteeg en Rode Steen is dit echter nog maar de vraag. Het economisch zwaartepunt ontwikkelt zich immers noordwaarts, richting station. Dit leidt ertoe dat het winkelgebied en het havengebied verder uit elkaar zullen groeien. Voor het zuidelijk deel van het centrumgebied zal daarom nieuw beleid moeten worden ontwikkeld. Leegstand in dat gebied moet met alle kracht worden voorkomen.

Belangrijk in de structuurvisie is de aanleg van de Carbasiusweg, het opwaarderen van het Keern tot volwaardige fietsroute en de aanleg van een nieuwe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg. Het OLB vreest dat de aanleg van de Carbasiusweg tot extra autoverkeer richting binnenstad zal leiden. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van de binnenstad. Het OLB is van mening dat de aanleg van de Carbasiusweg alleen verantwoord is als tegelijkertijd voldoende mogelijkheden worden geboden om de auto aan de rand van de binnenstad te parkeren. De structuurvisie voorziet hiertoe in extra parkeervoorzieningen aan de noordzijde van het station. Het OLB is echter van mening dat er ook extra parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd in het Pelmolenpadgebied, desnoods in een semi-permanente uitvoering.

Het OLB is, gelet op de grote hoeveelheid geld die is gemoeid met de aanleg en reconstructie van de genoemde wegverbindingen, bezorgd over de mogelijkheid om daadwerkelijk tot aanleg van de noodzakelijke extra parkeervoorzieningen over te gaan. Ook de door het OLB gewenste verplaatsing van het busstation is in financieel opzicht nog lang niet zeker.

Samenvattend is het OLB van mening, dat:

- vooruitlopend op de uitvoering van de plannen beleid moet worden ontwikkeld gericht op de kwaliteit van het zuidelijk deel van het winkelgebied in de binnenstad;
- de Carbasiusweg alleen gerealiseerd wordt als er tegelijkertijd extra parkeervoorzieningen beschikbaar komen ook in het Pelmolenpadgebied.

Antwoord:

Overaanbod aan winkels, de opkomst van internetwinkelen en de verschuiving van winkelen naar perifere locaties nopen in het hele land en dus ook in Hoorn tot een heroriëntatie van de binnensteden als recreatieve winkelplek. Detailhandel blijft een spilfunctie houden, maar er zal meer moeten worden ingezet op kwaliteit, compleetheid en een sterk aanbod van culturele- en horecavoorzieningen.

Op straat is te zien dat op dit moment met name de winkels buiten het 'kleine' winkelrondje het moeilijk hebben. Het ruimtelijk zwaartepunt van het winkelen verschuift richting station. Dit zal er op termijn waarschijnlijk toe leiden dat de zuidelijke 'aanloopstraten' voor een deel zullen gaan 'verkleuren': in plaats van winkels komen er (persoonlijke) dienstverleners en andersoortige bedrijfjes, ateliers en galerieën. Het is zelfs niet ondenkbeeldig dat in delen van het gebied de woonfunctie weer zal terugkeren. In het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan Binnenstad is die trend overigens al herkent. Dat heeft geleid tot het leggen van een brede, flexibele bestemming op het gebied die de genoemde functies mogelijk maakt.

Natuurlijk is het van belang dat voor wat betreft die ontwikkeling de vinger aan de pols wordt gehouden. Leegstand leidt tot achteruitgang en moet en zal met alle middelen worden tegengegaan.

Het OLB vreest dat de aanleg van de Carbasiusweg leidt tot meer verkeer richting de binnenstad. Het feit dat de Carbasiusweg resulteert in een betere ontsluiting van de binnenstad hoeft echter niet te betekenen dat er meer verkeer de stad in gaat. Dat is mede afhankelijk van factoren zoals de verdeling van parkeerplaatsen, de parkeertarieven en een parkeerverwijssysteem. Met het gelijktijdig opwaarderen van de parkeercapaciteit in het stationsgebied-noord, het realiseren van een parkeerverwijssysteem en het differentiëren van de parkeertarieven zal de weg net als nu vooral worden gebruikt door de inwoners en de ondernemers van de binnenstad, en bezoekers voor kort parkeren, kort bezoek aan de binnenstad. Langparkeerders worden opgevangen aan de buitenkant van de binnenstad.

5. Stichting Rentree

Stichting Rentree, eigenaar van het pand Maelsonstraat 20, verwacht geluidsoverlast te gaan ervaren van de in het ontwerp van de structuurvisie geprojecteerde nieuwe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg. Die aansluiting is geprojecteerd op het perceel Maelsonstraat 22.

Antwoord:

Door de diverse veranderingen in infrastructuur zal de geluidbelasting in zijn geheel ook gaan veranderen. Voor sommige locaties zal deze verbeteren en voor andere locaties minder worden. Voor het pand Maelsonstraat 20 is de geluidbelasting vanwege de Provincialeweg dominant. Dat zal ook zo blijven na de aanleg van de geprojecteerde nieuwe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg ter plaatse van het perceel Maelsonstraat 22. Het effect van het verkeerslawaaï in de nieuwe structuur op alle locaties binnen het plangebied zal overigens nader worden beoordeeld in het kader van de besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan waarin de nieuwe verbinding juridisch wordt geregeld.

6. Vereniging Oud Hoorn

De volgorde van de plannen

De Vereniging Oud Hoorn vraagt aandacht voor de volgorde van de projecten binnen het structuurvisiegebied. De vereniging is van mening dat bij de ontwikkeling van de structuurvisie met het stationsgebied moet worden gestart. En wel met de onderdelen: verplaatsen busstation, uitbreiden parkeerfunctie stationsgebied-noord en realiseren nieuwe aansluiting Maelsonstraat op Provincialeweg. Als die onderdelen zijn gerealiseerd zou het best kunnen dat de druk op de spoorwegovergang in het Keern zodanig is verminderd dat de dure ingreep van aanleg van de Carbasiusweg niet meer nodig is.

Waarom de buslijn Amsterdam-Edam-Hoorn ook bij verplaatsing van het busstation aan de zuidkant van het station moet blijven halteren ontgaat de vereniging. Daarmee blijft de visie op twee gedachten hinken. Op de site van de gemeente wordt het stationsgebied genoemd als een stadsdeel dat als eerste voor herstructurering in aanmerking komt. De vraag van Oud Hoorn is: waarom wordt er in de structuurvisie dan niet voor gekozen om de ontwikkeling van het gebied in het stationsgebied te starten.

Verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station is, met het oog op overlast in de krappe en kwetsbare binnenstad, in de ogen van Oud Hoorn een eerste noodzakelijke vereiste. Het zou wel eens kunnen dat daarmee een groot deel van de geconstateerde problemen waar de structuurvisie een antwoord op wil geven opgelost is. De vereniging hamert op dit punt omdat de verkeersdeskundige onlangs toegaf dat de verkeerstoename op het kruispunt De Weel-Keern als gevolg van de aanleg van de Carbasiusweg zal toenemen. Dat verkeer zal zich een weg moeten zien te vinden in de binnenstad. Het ontwerp geeft daar geen duidelijke informatie over en stelt ook geen randvoorwaarden.

Antwoord:

In het ontwerp van de structuurvisie is geen volgorde in de ontwikkeling van de deelgebieden aangegeven. Die volgorde wordt bepaald op het niveau van de besluitvorming over de bestemmingsplannen waarin de structuurvisie wordt vertaald.

De buslijn tussen Amsterdam en Hoorn is binnen Hoorn een stadslijn voor de wijk Grote Waal. Bewoners van die wijk kunnen daarmee vlot van en naar de binnenstad gaan. Indien de lijn via de Carbasiusweg gelegd wordt betekent dit dat de reistijd voor hen toeneemt. Tevens loopt via de route Grote Waal, station, Liornestraat een scholierenlijn. Indien die via de Carbasiusweg gaat, worden de scholengemeenschappen Werenfridus en OSG niet meer aangedaan. Hiernaast speelt nog de technische reden dat de busdienst dan niet meer volgens het huidige principe mogelijk is omdat de totale reistijd te lang geworden is.

Ontwerp of voorontwerp

De versie van de structuurvisie die digitaal beschikbaar is gesteld wordt abusievelijk nog steeds 'voorontwerp' genoemd. Ook de datum van die versie (22 juni 2012) is die van het voorontwerp.

Dat is niet alleen slordig maar kan ook tot misverstanden leiden en juridische consequenties hebben.

Antwoord:

Het ontwerp van de structuurvisie is op 10 oktober 2012 gepubliceerd op de website van de gemeente. Abusievelijk was op de voorpagina van het ontwerp

de term 'voorontwerp' en was op het eerste blad de datum '22 juni 2012' blijven staan. Door de Vereniging Oud Hoorn is daarop kort na de publicatie gewezen. De fout is aansluitend hersteld. De fout heeft geen juridische consequenties.

De realiteit

De structuurvisie is ouderwets gestructureerd volgens de methode dat aanbod vraag creëert. Het plan is weinig flexibel van opzet en structuur hoewel beoogd wordt een ontwikkelvisie voor periode van 20 jaar te zijn. De onduidelijkheid over de vraag waar wordt gestart wordt nog versterkt door het ontbreken van een financiële onderbouwing. Wat zijn de consequenties voor de overige deelprojecten als de tunnel, het duurste element in het plan, als eerste wordt gerealiseerd, en de werkzaamheden duurder uitvallen dan geraamd?

Blijft het busstation dan aan de zuidkant van het station met alle onopgeloste vragen van dien?

Wat betekent het voor de inrichting van het zuidelijk stationsgebied als het busstation is verplaatst en middelen ontbreken voor de realisering van de voorgestelde upgradering van het zuidelijk stationsgebied en de geprojecteerde aansluiting tussen Westersingel en Spoorsingel?

Wat is met zoveel onzekerheden de realiteitswaarde van de totaliteit van de structuurvisie.

Antwoord:

Niemand kan voorspellen hoe de wereld er over 20 jaar uitziet. Waar de economische vooruitzichten op dit moment niet rooskleurig zijn, kan dat over 10 jaar weer anders zijn. Het is van belang om de structuurvisie af te stemmen op de maximale mogelijkheden, binnen de bestaande maat en schaal van de stad. Daarbij kan minder altijd en levert meer vaak weerstand op. Dat betekent dus niet dat de structuurvisie ouderwets is gestructureerd volgens de methode dat vraag aanbod creëert, maar dat de structuurvisie flexibel is.

Waar de structuurvisie zich niet uitspreekt over de volgorde waarin deelprojecten worden gerealiseerd, gaat het in dit verband te ver om te speculeren over de financiële gevolgen van keuzes op dat punt. Wel streven wij er naar dat de stappen die we zetten zo min mogelijk financiële consequenties hebben voor latere stappen. Tevens zouden deze stappen in de ontwikkeling van het gebied op zichzelf al een verbetering van de kwaliteit van de stad moeten zijn (zogenaamde 'no-regret' maatregelen).

Historie en monumentaliteit dragende principes

Bij de maatregelen die met name in het zuidelijk stationsgebied worden voorgestaan vormen het 'zichtbaar maken en beleefbaar houden van de historie van de stad' de dragende principes onder het ontwerp. Daarmee hebben de aandachtspunten van de vereniging een plek in het ontwerp gekregen. Nu is het tijd om de ook door Oud Hoorn gevraagde visie op het erfgoed op te stellen, zoals op pagina 19 wordt toegezegd. De vereniging vraagt of kan worden aangegeven of het college hieraan uitvoering gaat geven en wanneer daarmee wordt gestart.

Antwoord:

Op pagina 19 van het ontwerp van de structuurvisie is aangegeven, dat de historie veel uitgangspunten biedt die sturend kunnen zijn bij een meer concrete uitwerking (positie Noorderpoort, stationsgebouw, Veemarkthekken en monu-

mentale bomen). Voorts is aangegeven dat het bij het opstellen van uitwerking-plannen/masterplannen aanbeveling verdient om een visie op het erfgoed te gebruiken als 'onderlegger' voor die verdere planvorming. Dat laatste zal gebeuren op het moment dat die verdere planvorming aan de orde is.

Welke visie ligt ten grondslag aan de voorgestelde koppeling van de Westersingel en de Spoorsingel?

Historisch gezien hebben de singels aan beide zijden een talud en zijn dus niet uitgevoerd met kademuren, zoals sommige tekeningen in het ontwerp laten zien. Het Noorderplantsoen en de Noorderveemarkt behoren tot het Nederlandse erfgoed en staan niet voor niets op de lijst van Rijksmonumenten. Het ontwerp geeft onvoldoende aan waarom deze status zou moeten worden opgegeven voor het realiseren van namaak.

Antwoord:

In hoofdstuk 2.4 (historische continuïteit) van het ontwerp van de structuurvisie staat dat de groenblauwe gordel tussen de Draafsingel/Spoorsingel en Westersingel vormgegeven wordt als hoogwaardige publieke ruimte die het station verbindt met de binnenstad. Op de van het ontwerp deel uitmakende verbeelding (plankaart) is die hoogwaardige publieke ruimte vormgegeven door middel van het (grotendeels) herstellen van de historische singelstructuur, en die verbeelding wordt ondersteund door de tekst in hoofdstuk 5.4. Het is op dit moment allerm minst zeker of dit onderdeel van het plan realiseerbaar is. Daarvoor zijn nadere onderzoeken nodig. Overeind blijft de wens om een hoogwaardige publieke ruimte die het station met de binnenstad verbindt te realiseren. Dat kan door middel van herstel van de historische singelstructuur, maar dat kan ook op een andere wijze worden gerealiseerd met behoud van het Noorderplantsoen en de Noorderveemarkt. De tekst van de structuurvisie zal op deze wijze worden aangevuld.

Uitgangspunten meer in overeenstemming met actualiteit en realiteit, maar toch....

Het ontwerp is meer in overeenstemming met de realiteit en actualiteit dan het voorontwerp. Er wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in de economie en koopgedrag. De oorspronkelijke 12.000 m² winkeloppervlak is teruggebracht naar 3.000 tot 5.000 m². Voor Oud Hoorn is dat gegeven de huidige ontwikkelingen (webwinkels, perifere winkels en lokale leegstand) nog aanzienlijk. Maar uit deze bijstelling blijkt dat het college de vinger aan de pols houdt. Dit geldt ook voor de prognose van de te realiseren kantoorruimte.

Echter, de hoeveelheid kantoor- en winkeloppervlak mag dan ten opzichte van de eerste planaanzetten fors zijn verkleind, het bouwvolume is niet aangepast. Het ontwerp hinkt hier op twee gedachten.

Antwoord:

Op de van het ontwerp van de structuurvisie deels uitmakende kaart zijn voor wat betreft de invulling van het gebied station-zuid de volgende functies aangegeven: winkelen, horeca, culturele voorzieningen, werken en wonen. Voor wat betreft de ontwikkeling van de visie is aangegeven dat voor wat betreft de bouwontwikkelingen een marktgeoriënteerde benadering wordt gekozen. De tijd zal leren welke ruimtelijke invulling dat zal opleveren.

Communicatie

Er is een klankbordgroep actief geweest die gesproken heeft over het planontwerp van het vorige college. Het antwoord van het huidige college gaat uitsluitend in op die punten waarop het college een reactie wenst te geven. Gesprekken tussen het college, gemeenteraad en ingezetenen hebben feitelijk nooit plaatsgevonden. Ter voorbereiding op de besluitvorming in de gemeenteraad komt de verkeersdeskundige met een andere analyse dan een jaar geleden. Ook deze belangwekkende ontwikkeling met betrekking tot het verkeer heeft de samenleving nooit bereikt.

Antwoord:

De feitelijke start van de structuurvisie vond plaats op 13 december 2007. Op die datum presenteerde de Task Force Ruimtelijke winst op een druk bezochte bijeenkomst in de Noorderkerk de visie op het stationsgebied. Op 2 september 2008 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten vastgesteld voor het opstellen van de structuurvisie 'De Poort van Hoorn'. Daarna is dit onderwerp met zekere regelmaat teruggekomen in de raad. Zodat niet het geval was geweest is het de vraag of de raad had ingestemd met het vrijgeven van de ontwerpstructuurvisie voor overleg en inspraak.

In het kader van de inspraak is een grote groep belanghebbenden per brief gewezen op deze procedure. Desondanks is het aantal reacties zeer beperkt. Hetzelfde geldt voor de website die voor die doel is opgericht. Eerder hebben wij bij de structuurvisie Hoorn al ervaren dat de belangstelling hoofdzakelijk komt van belangen- en bewonersgroepen. Dat is ook de reden dat gekozen is voor inschakeling van een klankbordgroep. Een klankbordgroep waarvoor vertegenwoordigers van belangen- en bewonersgroepen zijn uitgenodigd er zitting in te nemen. Die klankbordgroep is in staat gesteld aanbevelingen te doen ten aanzien van de ontwerpstructuurvisie zoals die er op dat moment lag. Daar is geen voorbehoud bij gemaakt. In zijn commentaar heeft het college op alle aanbevelingen van de klankbordgroep gereageerd.

Tot slot

Voor de verplaatsing van culturele functies naar het stationsgebied (noord of zuid) (zie pagina 39 van het ontwerp met betrekking tot de bibliotheek) dient volgens Oud Hoorn niet alleen naar het stationsgebied te worden gekeken. Wat zijn in dit verband de toekomstmogelijkheden van de Noorderkerk? Met rijks-geld vindt momenteel een haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke andere functies voor de Noorderkerk plaats. Het aantal alternatieven voor dergelijke monumentale gebouwen is niet groot.

De vereniging heeft zich verbaasd over de introductie van een sportboulevard in het ontwerp. Eerder is daar nooit sprake van geweest en onduidelijk is wat de betekenis daarvan is.

De huidige busgarage naast het station vormt een mooie overgang tussen het station (rijksmonument) en de stad. Gezien de kleinere vraag naar nieuwe stedelijke meters verdient het aanbeveling om de garage, zolang er geen serieus alternatief is voor deze plek, in zijn huidige verschijningsvorm te handhaven.

Tot slot wordt het vraagstuk van de samenvoeging van panden in de binnenstad in de reactie op de klankbordgroep genoemd. Ook al ervaart het college de bemoeienis van de raad met dit onderwerp als lastig. Oud Hoorn is ingenomen met de kritische opstelling van de raad. Oud Hoorn is niet tegen elke samenvoeging, zoals

vaak wordt gesuggereerd, maar met panden met een monumentale waarde of in beschermd stadsgezicht moeten we zorgvuldig omgaan. Juist die panden en gevels bepalen de meerwaarde van de Hoornse binnenstad.

Antwoord:

De slotopmerkingen van de vereniging bevatten allen vermeldenswaardige punten, maar sluiten voor wat betreft het detailniveau niet aan bij het huidige besluitvormingsproces.

7. Milieudienst Westfriesland

Algemeen

De structuurvisie biedt geen zelfstandige basis om projecten binnen het gebied te realiseren. Daarvoor dient de komende jaren op gemeentelijk niveau verder besluitvorming plaats te vinden bij zowel de vaststelling van de bestemmingsplannen voor de (deel)gebieden als de financiering van de projecten. Gezien die situatie is er geen advies uitgebracht voor de onderdelen geluid- en luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Antwoord:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Poort naar duurzaamheid

Opgenomen tekst in hoofdstuk 3.4 (Poort naar duurzaamheid) is akkoord

Antwoord:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bodem

In hoofdstuk 5 worden de (7) verschillende plandelen van het gebied beschreven. Hierin wordt het aspect bodem niet meegenomen. Dit hoeft geen probleem te zijn zolang bij de ontwikkeling van de bestemmingsplannen het aspect bodem voldoende aandacht krijgt. Door de milieudienst is in 2011 al een specifiek bodemadvies gemaakt voor het gehele plangebied (MD11.01559). Het is nuttig die informatie te noemen in het plan.

Antwoord:

Parallel aan de overleg- en inspraakprocedure is de notitie 'vormvrije m.e.r.-beoordeling structuurvisie Poort van Hoorn' opgesteld. In deze notitie is aandacht besteed aan de vraag of uitvoering van de structuurvisie negatieve gevolgen voor het milieu zal hebben. In deze notitie is ook aandacht besteed aan het aspect bodem. Genoemd advies van de milieudienst wordt daarin genoemd. De notitie 'vormvrije m.e.r.-beoordeling structuurvisie Poort van Hoorn' (zie bijlage 2) wordt aan de structuurvisie toegevoegd.

8. Kamer van Koophandel Noordwest-Holland

De Kamer van Koophandel Noordwest-Holland juicht de ontwikkeling toe, omdat het een impuls geeft aan de stad en de regio. De kamer juicht het ook toe dat het bedrijfsleven goed is betrokken in het planproces. De ondernemersverenigingen HOF, HOC en OSH hebben aangegeven zelfstandig te gaan reageren op het plan. Daarom ziet de kamer af van het geven van een inhoudelijke reactie.

Antwoord:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

9. Westfries Gasthuis

Het Westfries Gasthuis is nauw betrokken bij de plannen voor de Poort van Hoorn. Via de klankbordgroep is input geleverd. Het ziekenhuis ondersteunt de plannen in hoge mate.

Antwoord:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Het Westfries Gasthuis heeft wel een punt van zorg en dat betreft de toegang tot het ziekenhuis. Het is van belang dat het ziekenhuis goed bereikbaar blijft met de auto. Het ziekenhuis is, in overleg met de gemeente, volledig ontworpen en ingericht op de huidige toegangsweg vanaf de Provincialeweg. In het ontwerp van de structuurvisie krijgt de Maelsonstraat een nieuwe aansluiting op de Provincialeweg en wordt de huidige aansluiting aan de oostzijde alleen in stand gelaten voor de hulpdiensten. Het Westfries Gasthuis is van mening dat die oplossing onvoldoende recht doet aan de belangen van het ziekenhuis. Het Westfries Gasthuis pleit er dan ook voor om de huidige aansluiting te handhaven voor alle bestemmingsverkeer van en naar het ziekenhuis.

Antwoord:

De huidige ontsluiting van de Maelsonstraat en het Westfries Gasthuis functioneert niet optimaal. Duidelijk is dat er op termijn problemen ontstaan in de afwikkeling van verkeer op dit punt. Bij het vinden van oplossingen hiervoor zal het Westfries Gasthuis worden betrokken.

10. Hoornse Ondernemers Federatie

De HOF acht het van groot belang dat de in de structuurvisie voorziene infrastructurele investeringen op de korst mogelijke termijn worden gerealiseerd en in ieder geval voordat er aan andere bebouwing wordt gewerkt. Infrastructuur is geen sluitstuk van een ontwikkeling maar is een belangrijke randvoorwaarde. De HOF juicht de geprojecteerde Carbasiusweg dan ook van harte toe. Alleen op die manier kan worden voorkomen dat er alsnog een verkeersinfarct, hetzij al zodra het verkeer de A7 heeft verlaten, hetzij rond de Maelsonstraat en het gebied station-noord. Het verbeteren van de binnenstad is een absolute prioriteit, ook om die binnenstad leefbaar en vitaal te houden. De alternatieve voorstellen die thans circuleren kunnen naar de mening van de HOF snel leiden tot een historische fout (pennywise but poundfoolish).

Antwoord:

Voor kennisgeving aangenomen.

De HOF betreurt het dat het kennelijk de bedoeling is om de verplaatsing van het pand van Leekerweide uitsluitend te financieren uit het parkeerfonds. De nieuwbouw zal ongetwijfeld aan de standaard van deze tijd voldoen. Dat betekent, wat de HOF betreft, dat die financiering ook voor een deel moet worden gefinancierd uit middelen die voor de zorg bestemd zijn.

Antwoord:

De gemeenteraad heeft op 11 december 2012 besloten om de kosten voor nieuwbouw van Leekerweide ten laste te brengen van de Reserve Parkeren en infrastructuur. Dat is gebeurd in het kader van de besluitvorming rond de finan-

ciering van de Carbasiusweg. Die weg is immers de reden dat de functie moet worden verplaatst.

Voor wat betreft het functionele programma realiseert de HOF zich in de eerste plaats dat de structuurvisie een horizon van 20 jaar heeft. Uiteindelijk zullen economische ontwikkelingen bepalen wat er wel of niet gerealiseerd kan worden. Maar het faciliterende effect van de structuurvisie is in dat perspectief wel heel belangrijk. Tegelijkertijd meent de HOF te moeten opmerken dat de huidige economische crisis ertoe leidt dat we in een andere tijd terecht zijn gekomen. Er zal dus niet zozeer sprake zijn van een 'herstel' maar echt van een 'andere tijd'. En de tijd zal dus leren in hoeverre het voorgestelde functionele programma - dat toch behoorlijk ambitieus is, ook daadwerkelijk tot uitvoering zal kunnen komen. De HOF pleit in dat kader voor maximale flexibiliteit.

Voor wat betreft het al dan niet realiseren van extra winkel-meters wordt die flexibiliteit extra benadrukt. De HOF is van mening dat alleen door monitoring van het koopgedrag en de behoefte van de consument juiste beslissingen kunnen worden genomen. De HOF pleit er daarom voor om van de structuurvisie een 'levend' document te maken waarvan de actualiteit en de houdbaarheid regelmatig wordt getoetst.

Antwoord:

In hoofdstuk 6.1. is voor wat betreft de volgorde van uitvoering van de bouwontwikkelingen binnen de structuurvisie het volgende aangegeven: ten aanzien van de bouwontwikkelingen geldt dat de gemeente een marktgeoriënteerde benadering kiest. Dergelijke ontwikkelingen worden niet in voorbereiding genomen als niet aannemelijk is dat de markt het bouwprogramma opneemt. Het bouwprogramma is een flexibel programma. De structuurvisie voorziet dus in de gevraagde flexibiliteit.

In het besluit van de raad van 11 december 2012 met betrekking tot het budget- en kredietvoorstel ter dekking van de aanleg van de Carbasiusweg is afgesproken dat het college periodiek met informatievoorziening naar de raad komt over de voortgang van dat project en de daarmee samenhangende onderdelen. De actualiteit en de houdbaarheid van de doelen van de structuurvisie worden op die wijze periodiek getoetst.

3 Resultaten overleg en inspraak

Als conclusie van de beoordeling van de overleg- en inspraakreacties kan worden vastgesteld, dat:

- door de Stichting Rentree en het Westfries Gasthuis is gereageerd met vragen c.q. opmerkingen over de voorgestelde nieuwe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg;
- door Y. Putman, eigenaar van de voormalige busremise Stationsplein 2, is gereageerd met vragen c.q. opmerkingen over de ontwikkelingskansen van het perceel Stationsplein 2;
- door de andere partijen meer algemeen inhoudelijk op de inhoud van het ontwerp van de structuurvisie is gereageerd.

Opvallend is dat, naast het Westfries Gasthuis en de Stichting Rentree, de aangeschreven bewoners/gebruikers binnen het gebied van de structuurvisie in het geheel niet hebben gereageerd op de publicatie. Kennelijk is men door de constante stroom van informatie over het project, sinds de presentatie op 13 december 2007 van de visie van de Task Force Ruimtewinst op het stationsgebied, al zo breed

over het project geïnformeerd dat geen vragen meer resteren. Of het ontbreken van reacties ook betekent dat het project een groot draagvlak heeft zal blijken tijdens de komende procedures rond de bestemmingsplannen.

Als concreet resultaat van de overleg en inspraakprocedure zal de tekst van hoofdstuk 5.4 met betrekking tot het stationsgebied-zuid worden aangevuld met de opmerking, dat het realiseren van een hoogwaardige publieke ruimte die het station met de binnenstad verbindt ook op een andere wijze kan worden gerealiseerd dan door het herstellen van de historische singelstructuur. In hoofdstuk 6.1 (de wijze van uitvoering was daar overigens al een voorschot op genomen. Daar staat (zie ad a. in d eerste kolom) immers als infrastructurele ingreep: het creëren van een strook openbaar gebied in te richten met water of groen, hierna de Singel genoemd.

BIJLAGE 1: OVERLEG- EN INSPRAAKREACTIES

Registratiedatum 17/10/2012

Aanmaakdatum 17/10/2012



12.40376

Afd.

Ambt.

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Hoorn
Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn

Hoorn, 15-10-2012

Kenmerk 12.39233

Geacht College,

In navolging op uw schrijven van 9 oktober waarin u vraagt om een reactie het volgende,

De gemeente Hoorn heeft een ontwerp structuurvisie voor de Poort van Hoorn ter inzage gelegd. Bij deze maak ik mijn zienswijze kenbaar over deze visie. Ik doe dit als belanghebbende en als eigenaar van de busremise gelegen aan het Stationsplein nummer 2 te Hoorn.

Omdat de structuurvisie is opgedeeld in zeven deelgebieden, wil ik mij uitsluitend richten op het deel waarin zich de busremise bevindt. Dit deel wordt benoemd als stationsgebied zuid.

U stelt dat er in dit deel aan de westkant van het stationsgebouw winkels kunnen komen met daarboven wonen en dat er aan de oostkant van het stationsgebouw wordt gedacht aan horeca en ateliers op de begane grond in combinatie met wonen op de verdiepingen.

Omdat de remise betrekking heeft op de oostkant en daar vooralsnog de bestemming horeca en atelier aan wordt gegeven, ligt hier tevens mijn bezwaar.

Ik zal mijn bezwaar in een aantal punten toelichten,

Het belangrijkste punt is het financiële deel.

U schrijft in de visie dat van deze kade een hoge verblijfswaarde wordt verwacht, dit komt mede omdat de kade zicht heeft op het oude stadsfront en op het zuiden is gelegen. Tevens moet er ondergronds worden geparkeerd ten behoeve van de woningen daarboven.

Omdat ateliers vrijwel niets aan huur opleveren, zie ik hier een probleem om het nieuw te bouwen pand rendabel te krijgen. Een winkelbestemming levert bijvoorbeeld een vervijfvoudiging aan huur op t.o.v. ateliers waardoor de kans van slagen een stuk aannemelijker zal zijn.

Het tweede punt heeft betrekking op de westkant van het stationsgebouw,

In dit deel zijn winkels bedacht met een middelgroot vloeroppervlak.
Naar mijn idee een prima toevoeging aangezien tal van commissies niet staan te springen om oude winkelpanden door te breken en samen te voegen.

Er wordt gesproken om de geplande 10.000m² winkelruimte terug te brengen naar 3 tot 5000m² vloeroppervlak.

Hier ligt mijn bezwaar,

Aangezien een kleine plaatselijke winkelier de enorme huren die hier gevraagd gaan worden niet kunnen opbrengen worden deze winkels bezet door de landelijk bekende ketens. Ik denk dat dit een goede zaak zal zijn omdat het nieuwe winkelgebied buiten het oorspronkelijke winkelrondje valt en er daarom grote publieke trekkers nodig zullen zijn om de mensen hierheen te krijgen.

Doe je dit niet dan krijg je een allegaartje van winkels zoals onder het naastgelegen appartementencomplex aan de stationsweg (leegstand, zonnestudio etc. etc.).

De gemeente ziet hier natuurlijk graag een H&M, Primark of Sara komen. Het probleem is echter dat deze retailers respectievelijk minimaal 1500m², 4000m² en 1000m² aan winkeloppervlakte nodig hebben.

Om het gebied aantrekkelijk te maken kun je niet alleen toe met een H&M. je moet een groepje retailers bij elkaar weten te krijgen om zo een sterk gebied te vormen. Met maximaal 5000m² aan winkeloppervlak gaat dit zeker niet lukken.

In de bijlage heb ik een artikel toegevoegd waaruit blijkt dat er een grote vraag is en in de toekomst zal zijn naar grote winkelruimte.

Een kleine opsomming uit het artikel,

Grote winkelketens willen tegenwoordig hun hele collectie kunnen tonen en niet maar een bepaald deel, mensen willen veel keuze.

Grotere winkels zorgen voor een bepaalde beleving, het zogenaamde funshoppin.

Grote winkels willen in de toekomst ruimte voor een eigen afhaalpunt i.v.m het internet winkelen.

Tevens proberen nieuwe grote formules uit het buitenland hun intrede te maken op Nederlandse bodem, het aanbod grote retailers zal daarom in de toekomst alleen maar toenemen.

Zelfs als er toch besloten gaat worden om vast te houden aan de maximale 5000m² winkelruimte voorzie ik een groot probleem.

Bureau Wurck tekent een mooie ruimtelijke hoofdstructuur maar vergeet dat er een groot appartementen complex aan de stationsweg staat.

Het gaat hier om 36 woningen en een vijftal winkels welke in een L vorm zijn gebouwd.

Het geplande winkeldeel betreft nu een te groot bouwvlak waardoor de huidige bewoners geen uitzicht meer hebben. Ik voorzie hier grote problemen omdat dit complex een waarde vertegenwoordigd van een kleine 12 miljoen euro en dus niet opgekocht of gesloopt gaat worden.

In de bijlage geef ik in roze het appartementen complex aan, waarbij naar mijn idee het gearceerde deel niet kan worden bebouwd omdat dit het uitzicht belemmert van de bestaande woningen.

Ik verwacht daarom dat het bouwvlak hier aanzienlijk wordt verkleind tot ongeveer de voorkant van het achterste deel van het bestaande appartementen complex.

Omdat dit bouwvlak wordt verkleind naar ongeveer 1300m² moet je de winkelruimte op een andere locatie terugwinnen, ik denk daarbij gelijk aan de busremise.

Conclusie,

Maak de ateliers aan de westkant van het stationsgebouw op de locatie van het ING kantoor of onder het bestaande appartementen complex aan de stationsweg (deze winkels zijn niet meer aantrekkelijk voor grote retailers door de beperkte hoogte).

Door aan twee kanten van het stationsgebouw grote winkels te creëren maak je een aantrekkelijk gebied waarbij alle grote retailers in Hoorn vertegenwoordigd kunnen zijn en ook nog temidden van de traverse op weg naar de parkeergelegenheid en ov.

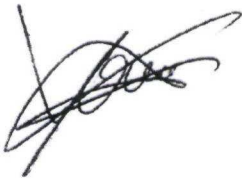
Mijn bezwaar is als volgt,

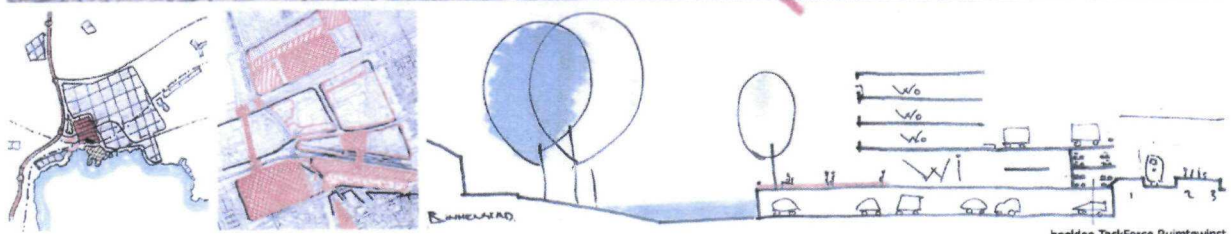
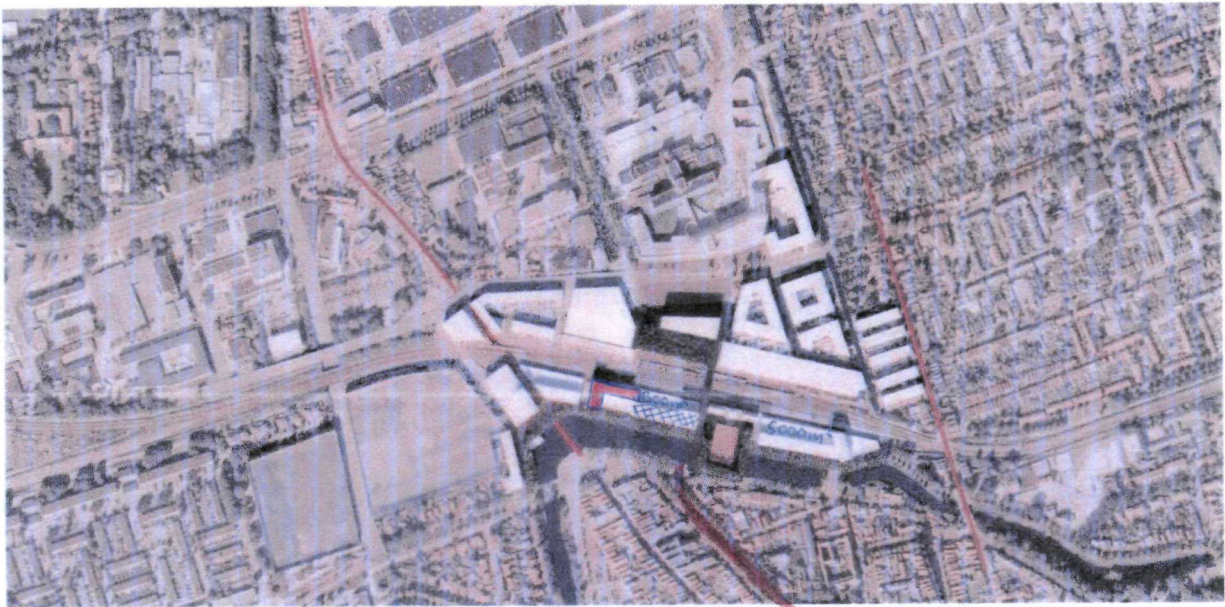
Ik verzoek u om de totale winkelruimte te vergroten naar 10.000m² of zelfs iets meer. Ik verzoek u om de bestemming van de busremise te wijzigen naar winkels op de begane grond evenals de 1^e verdieping, dit geldt ook voor de 1^e verdieping van het westelijke winkeldeel.

Ik verzoek u om ateliers te creëren op de locatie van het ING kantoor of onder het bestaande appartementen complex aan de stationsweg.

In afwachting en met vriendelijke groet,

Y.Putman
Zesstedenweg 3A
1634 DN Scharwoude





De jacht op grote winkelruimtes

Uit Parool, 23 Juni 2012 door Bregje Lampe

Een beetje merk wil tegenwoordig vooral veel vierkante meters. Volgens Huib Lubbers, directeur van Retail Management Centre, die zich bezighoudt met het ontwikkelen, leiden en exploiteren van winkelformule, is schaalvergroting al langer een trend. "Het gemiddelde vloeroppervlak van winkels is de laatste zeven jaar met ongeveer dertig procent gestegen," zegt Lubbers. Uit een rapport van CBRE, een adviesbureau in commercieel vastgoed in Amsterdam, blijkt dat één op de vijf winkelketens bij expansie op zoek gaat naar een groter winkelpand dan voorheen.

Waar de behoefte aan een groot winkeloppervlak vandaan komt?? "De consument wil meer keus, en de retailer wil de ruimtes hebben om zijn complete aanbod te laten zien," zegt Peter Nieland, van onderzoeksbureau Locatus. De vraag naar een groter vloeroppervlak is ook een kwestie van marketing. Ga maar na: trendwatchers en retailspecialisten hebben allemaal hun mond vol over het belang van beleving in een winkel.

"Met name buitenlandse merken zijn op zoek naar grote panden waar ze een complete merkbeleving neer kunnen zetten, en dat doen ze liefst op een flink oppervlak. Ga maar na in de PC. Merken als Louis Vuitton en Burberry zitten allemaal in dubbele panden. De split levels waar een aantal andere merken voor hebben gekozen, zijn een noodoplossing," zegt Nanne Nanninga, retaildirecteur van CBRE.

Volgens Nanninga, die veel buitenlandse merken adviseert over vastgoed in Amsterdam, is de vraag naar grote winkelruimtes in de binnenstad veel groter dan het aanbod. Nieland en Lubbers onderstrepen het idee dat bepaalde ketens en of merken Amsterdam overslaan omdat ze geen geschikte panden kunnen vinden.

"Als je kijkt naar de concurrentiepositie van Amsterdam ten opzichte van Rotterdam en Den Haag, blijft Amsterdam achter," zegt Nanninga. "Rotterdam en Den Haag hebben de binnenstad op tijd kunnen vernieuwen terwijl Amsterdam te maken heeft met een historische binnenstad waar de ruimtes relatief klein zijn," zegt Nanninga.

Zodra een flinke winkelruimte in de stad beschikbaar komt, staan buitenlandse ketens in de rij. Zo is de komst van Apple en Starbucks te danken aan de renovatie van The Bank en het Hirschgebouw, waarbij volop vierkante winkelmeters vrijkwamen. En hoewel in de modewereld reikhalzend wordt uitgekeken naar hun komst hebben ketens als Primark en Forever 21 nog altijd geen vestiging in de Amsterdamse binnenstad omdat ze geen ruimte kunnen vinden.

Dat soort ketens opereert het liefst op oppervlaktes groter dan 2.000 vierkante meter. Primark bijvoorbeeld, dat al vestigingen heeft in Rotterdam en Hoofddorp, opende eind vorig jaar een derde filiaal. In Zaandam. Met een vloeroppervlak van 3.635 vierkante meter. Momenteel wordt gespeculeerd over een vestiging van Primark in de passage aan het Rokin, maar dat is nog niet officieel bevestigd. "Maar het moge duidelijk zijn dat Primark ook een winkel in Amsterdam wil," zegt Nanninga, die Primark adviseert op vastgoedgebied.

Nanninga pleit voor een actievere rol van de gemeente als het gaat om het aantrekken van internationale ketens. "Op alle populaire winkelgebieden drukt de vraag naar grotere panden. Als stad moet je heel blij zijn met de komst van een gigant als Apple op het Leidseplein, en er zijn meer internationale merken die naar Amsterdam willen komen. Rotterdam en Den Haag denken al geruime tijd actiever mee met makelaars en gaan met ze in gesprek over wat ze kunnen doen om dat soort merken aan te trekken. Amsterdam doet minder op dat gebied, terwijl het voor de dynamiek in de stad heel goed zou zijn als de gemeente actief nadenkt over bijvoorbeeld de mogelijkheid om winkelpanden tussen de Kalverstraat en het Rokin door te breken om op die manier grotere oppervlaktes te creëren," aldus Nanninga.

Volgens Jacob van der Zwan, van de Dienst Ruimtelijke Ordening, voert de gemeente actief beleid om grotere ruimtes te creëren. "De uitbreiding van het winkeloppervlak in een aantal gebieden, waaronder het centrum, is zelfs een van de beleidspunten van de detailhandelsnota 'Amsterdam winkelstad', die 23 mei werd vastgesteld," zegt Van der Zwan, die ook te maken heeft met de vraag naar grotere winkelruimtes in de stad. "We doen ons best om grotere ruimtes te organiseren, en wij zijn heel blij met grote vestigingen van ketens als Starbucks en Apple, de H&M op de Dam en Saturn op het Oosterdokseiland maar de stedenbouwkundige structuur van Amsterdam laat niet zomaar alles toe. Daarnaast houden we uitdrukkelijk ook aandacht voor kleinere units, omdat wij denken dat een combinatie van groot en klein toekomstbestendig is."

Retail Management Center

- [Over CBRE](#)
- [Dienstverlening](#)
- [Aanbod](#)
- [Research](#)
- [Nieuws](#)
- [Investor Relations](#)

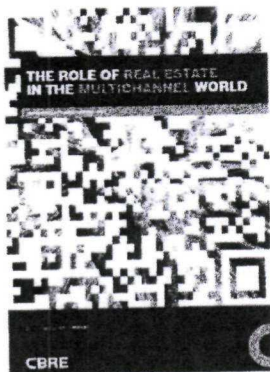
- [Nieuwsarchief](#)
- [Persinformatie](#)
- [Social Media](#)

Nieuws

'Always be informed'

Internet leidt tot grotere winkels

Bijna de helft van de internationaal opererende retailers denkt grotere winkels nodig te hebben.



De reden is de integratie van online winkelen in hun business model. Dat is een van de conclusies van CBRE uit het rapport *The Role of Real Estate in a Multichannel World*, dat werd gepresenteerd tijdens het World Retail Congress 2012 in Londen.

CBRE ondervroeg in juni vijftig toonaangevende internationale retailers met een gezamenlijk winkelnetwerk van 32.000 winkels naar hun

online strategie. Terwijl er belang wordt gehecht aan een investering in digitale verkoopmogelijkheden, blijven investeringen in nieuwe en bestaande winkels voorlopig prioriteit nummer één voor retailers. In de komende twee jaar verwacht men dat de fysieke winkel een belangrijke rol speelt in het distributienetwerk. Evenveel consumenten zullen naar schatting online aankopen ophalen in een winkel, als dat thuis of op hun werk laten bezorgen. Hierdoor hebben retailers grotere winkels nodig, zeggen ze. In de komende twee jaar verwacht 72 procent van de ondervraagden in ieder geval hetzelfde aantal winkels of meer te hebben in hun thuisland.

Ongeveer 70 procent van de retailers ziet zichzelf in de eerste plaats als een retailer die 'tussen de stenen' staat. Eenzelfde percentage geeft echter aan over twee jaar een volledig geïntegreerd model te hanteren waarin verkoop via diverse kanalen centraal staat. In deze multi-channel strategie draait het vooral om de consument online optimaal te bedienen.

Gemiddeld genomen is het aandeel van de online verkopen van de ondervraagde winkeliers op dit moment ongeveer 8 procent van de totale verkopen. De verwachting is dat dit in twee jaar tijd ongeveer 15 procent zal zijn.

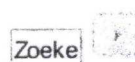
Om de samenvatting van het rapport te downloaden klikt u op het document hieronder.

 [The role of real estate in the multichannel world](#)

Publicatie: 20 09 2012

Verder kijken

[Terug naar nieuws](#)



Vind een

Registratiedatum 22/10/2012
 Aanmaakdatum 22/10/2012

 12.40909
 Afd. Ambt.



hoogheemraadschap
**Hollands
 Noorderkwartier**

Gemeente Hoorn
 College van burgemeester en wethouders
 Postbus 603
 1620 AR HOORN

Datum
 19 oktober 2012

Uw kenmerk

Contactpersoon
 K.S. Bruin-Baerts

Onderwerp
 Reactie ontwerpstructuurvisie De
 Poort van Hoorn

Registratienummer
 12.43797

Doorkiesnummer
 072-582 7214

Geachte college,

Op 11 oktober 2012 hebben wij (ons kenmerk 12.42370) de ontwerpstructuurvisie 'De Poort van Hoorn' van u ontvangen. De structuurvisie geeft de ontwikkelingsrichting voor het stationsgebied en omgeving aan. De inhoud van de structuurvisie geeft ons aanleiding om te reageren.

Klimaatbestendigheid

Naar verwachting worden wij steeds vaker geconfronteerd met forse neerslaghoeveelheden, wateroverlast, of een lange periode van extreme droogte. Waterveiligheid en voldoende zoetwater hebben ruimte nodig en stellen eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Deze toenemende vraag aan ruimte voor water beperkt zich niet alleen tot het hoofdwatersysteem. Ook in het regionale watersysteem zal een grotere mate van robuustheid/zelfvoorzienendheid moeten worden gevonden.

In de gemeente Hoorn heeft water de afgelopen jaren ruimte moeten maken voor stedelijke ontwikkelingen. Afgelopen 60 jaar is veel water verdwenen en de bebouwing sterk toegenomen. Hierdoor is de gemeente Hoorn kwetsbaarder geworden.

Het valt ons op dat in uw structuurvisie geen invulling wordt gegeven aan klimaatbestendigheid. Wij verzoeken u in de structuurvisie meer aandacht te geven aan de mogelijke consequenties van klimaatverandering en de mogelijkheden om op voorhand reeds adaptief en robuust te ontwikkelen, waardoor ontwikkelde gebieden minder gevoelig zijn voor eventuele gevolgen van klimaatverandering.

Veel potentiële maatregelen op het gebied van wateroverlast, droogte en hitte, met name de groene en blauwe maatregelen, hebben een positief effect op andere beleidsterreinen. Bijvoorbeeld op de belevingswaarde en aantrekkelijkheid van de stad, op biodiversiteit, gezondheid of recreatie. Water kan hierdoor duidelijk een kwaliteit toevoegen en daarnaast ook economisch positieve neveneffecten hebben. Graag gaan wij met u in overleg om te bepalen welke kansen in 'De Poort van Hoorn' kunnen worden gevonden om het gebied klimaatbestendiger te maken.

Hoogheemraadschap
 Hollands Noorderkwartier
 Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard
 Bevelandseweg 1, 1703 AZ Heerhugowaard

T 072-582 8282
 F 072-582 7010
 info@hnhk.nl
 www.hnhk.nl

Waterschapsbank
 63.67.53.778
 ING 1258851
 KvK 37161516



Datum
19 oktober 2012

Singel

Op de afbeeldingen in de structuurvisie staat de wens aangegeven om de singel rondom het centrum verder uit te breiden. De aanleg van het water rond het centrum kan de ruimtelijke kwaliteit en de aantrekkelijkheid sterk verbeteren. Van belang hierbij is het functioneren en inrichting van het watersysteem. Over de verdere uitwerking hiervan treden wij graag met u in overleg.

Tot slot

De ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied een belangrijke rol (zullen) spelen, zullen wij met aandacht volgen. We vertrouwen op de goede samenwerking tussen u en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en op een versterking van onze rollen.

Voor verdere vragen of opmerkingen kunt u via bovenstaand telefoonnummer contact opnemen met de heer K.S. Bruin-Baerts van onze afdeling Watersystemen. Wilt u zo vriendelijk zijn om toekomstige correspondentie inzake dit project te richten aan de genoemde contactpersoon?

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

namens het college van dijkgraaf en hoogheemraden,
hoofd afdeling Watersystemen, voor deze,

Mevrouw ir. A.A. Beems-Kuin
Teamleider Watersystemen

Registratiedatum 29/10/2012

Aanmaakdatum 29/10/2012



12.41835

Afd.

Ambt.

Veiligheidsregio

Noord-Holland Noord



Gemeente Hoorn
Bureau Ruimte, Wonen en Economie
De heer G.T.M. Visser
Postbus 603
1620 AR HOORN

Datum 26 oktober 2012

Onze referentie U2012/735/JWA

Uw referentie 12.39233

Uw brief van 9 oktober 2012

Telefoon 072 - 567 81 52

E-mail jwater@veiligheidsregio-nhn.nl

Bijlagen 1

Onderwerp Advies externe veiligheid op ontwerp structuurvisie
De Poort van Hoorn

Geachte heer Visser,

Op 9 oktober 2012 heeft de Afdeling Risicobeheersing van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (verder VR NHN) van u per brief, het ontwerp van de structuurvisie De Poort van Hoorn ontvangen. U verzoekt ons hierop advies uit te brengen. Hierbij ontvangt u ons advies.

De regionale brandweer (een onderdeel van VR NHN) heeft, conform artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RVGS) een wettelijke adviesrol bij ruimtelijke plannen waar externe veiligheid een rol speelt. Zij toetst of is voldaan aan de verantwoording van het groepsrisico en brengt advies uit ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/incidenten en de bestrijding daarvan.

Onze conclusie is dat er binnen de voorliggende ontwerp structuurvisie geen sprake is van concrete (toenemende) relevante risico's ten aanzien van externe veiligheid. Wij maken daarom in dit kader geen gebruik van ons adviesrecht, als bedoeld in artikel 13 van het Bevi, artikel 12 van het Bevb en de circulaire RVGS. Voor onze motivering verwijzen wij u naar de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Jaap Water
coördinator externe veiligheid

Gezien: 26 oktober 2012

Naam: R. Zuiderwijk

Paraaf

Samen hulpvaardig

BIJLAGE 1

Situatiebeschrijving

Het ontwerp van de structuurvisie voorziet in de volgende ingrepen en ontwikkelingen:

- De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg (ten westen van het Keern) voor de binnenstad met ongelijkvloerse kruising van het spoor;
- Het afsluiten van het zuidelijke deel van het Keern vanaf de Provincialeweg en het opwaarderen tot volwaardige fietsroute met ongelijkvloerse kruisingen van Provincialeweg en spoor;
- De aanleg van een nieuwe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg;
- Verplaatsing van het LPG-tankstation aan het Keern (niet aangegeven is waarheen);
- Het verplaatsen van het busstation van de zuidzijde naar de noordzijde van het spoor;
- Het oplossen van de parkeerbehoefte in de binnenstad aan de noordzijde van het spoor;
- Het beschrijven van de herontwikkelingsrichtingen voor de verschillende deelgebieden.

Toetsing externe veiligheid

Door VR NHN is de locatie van het plangebied getoetst op het aspect externe veiligheid. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens in de provinciale professionele risicokaart. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van hoge druk buisleidingen en transportroutes voor gevaarlijke stoffen over het water.

Risicovolle inrichtingen

Binnen het plangebied is momenteel een LPG-tankstation gelegen aan het Keern (BP, Keern 17-19). In de ontwerp structuurvisie is aangegeven dat dit LPG-tankstation zal worden verplaatst. Onduidelijk is waarheen dit tankstation wordt verplaatst. Aangezien binnen het plangebied hiervoor geen locatie is aangewezen, nemen wij aan dat de eventuele nieuwe locatie buiten het plangebied zal zijn gelegen in een minder dicht bebouwde omgeving. In dat geval is er sprake van een verbetering van de externe veiligheidssituatie en vormen de normen voor het plaatsgebonden risico geen belemmering voor het plangebied en is een verantwoording van het groepsrisico niet vereist.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Aan de noordzijde van het plangebied is de Provincialeweg (N506) gelegen. De N506 is vrijgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in bulk. De N506 is opgenomen in de risico-atlas uit 2002. Verder zijn telgegevens beschikbaar uit 2007. Geteld zijn de stofcategorieën LF1-, LF2- en GF3-transporten. Maatgevend voor de risico's is het transport van GF3-stoffen (LPG en propaan) in tankwagens.

Een plaatsgebonden risicocontour ($PR=10^{-6}$) is, uitgaande van de telgegevens, langs de N506 niet aanwezig. De normen voor het plaatsgebonden risico vormen geen belemmering voor de ontwerp structuurvisie.

Voor het betreffende wegtracé in het plangebied is in 2011 door Oranjewoud een groepsrisicoberekening uitgevoerd met het softwarepakket RBM II vanwege de ruimtelijke procedure voor de uitbreiding van het Westfries gasthuis. Hierbij is een groepsrisico berekend dat net iets hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Pagina 3
Onderwerp Advies externe veiligheid op ontwerp structuurvisie De Poort van Hoorn
Datum 26 oktober 2012

Er is bij het betreffende wegtracé van de N506 in het plangebied daarom sprake van een significant groepsrisico. Dit betekent dat iedere ruimtelijke ontwikkeling of herontwikkeling binnen 200 meter van de N506 tot een significante wijziging kan leiden op de hoogte van het groepsrisico. Hierbij geldt dat hoe dichter een dergelijke ontwikkeling bij de N506 is gelegen, hoe groter het effect op het groepsrisico zal zijn. De ontwikkelingsvlakken in de ontwerp structuurvisie zijn te globaal om voor deze situatie nu een groepsrisicoberekening uit te laten voeren. Deze groepsrisicoberekening en de verantwoording van het groepsrisico zal in een later stadium moeten worden uitgevoerd tijdens de vaststelling van de bestemmingsplannen van de (deel)gebieden die op basis van deze ontwerp structuurvisie zullen worden opgesteld. Op dat moment zal door ons verder worden geadviseerd ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/incidenten en de bestrijding daarvan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Binnen het plangebied is de spoorlijn Hoorn-Amsterdam/Alkmaar gelegen. Volgens het Basis-net Spoor en gegevens van Prorail vindt over deze spoorlijn geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Ook ligt er vooralsnog geen reservering op in de komende jaren. De normen voor het plaatsgebonden risico vormen geen belemmering voor het plangebied en een verantwoording van het groepsrisico is niet vereist.

Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Het toetsingskader voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen is de NVBR-Handleiding Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van september 2003.

De bestaande infrastructuur rondom en in het plangebied die van belang is voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten wijzigt door het verleggen van de ontsluitingsweg (opheffen zuidelijk deel de Keern en realisatie Carbatiusweg als nieuwe ontsluitingsweg met een ongelijkvloerse kruising van het spoor). Deze wijzigingen leiden met name tot een verbeterde bereikbaarheid binnen het plangebied. Eventuele bereikbaarheidsconsequenties voor hulpdiensten lijken op basis van de nu voorliggende structuurvisiekaart (7.1) beperkt van aard. Geadviseerd wordt om de nadere detaillering af te stemmen met de lokale brandweerorganisatie.

Afwijken van dit advies

De regionale brandweer draagt mede de verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding en de voorbereiding op grootschalige incidenten. Om onze dienstverlening efficiënt in te richten wil ik u verzoeken, indien u besluit van dit advies af te wijken, dit gemotiveerd en schriftelijk aan ons kenbaar te maken.



Aan het college van burgemeester en wethouders van Hoorn

Hoorn, 1 november 2012

Betreft: Zienswijze OLB op ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn

Geacht college,

Met veel waardering hebben wij kennis genomen van de ontwerp Structuurvisie voor de Poort van Hoorn. Deze visie draagt bij aan een evenwichtige ontwikkeling van de daarin genoemde deelgebieden. Het is zeker mogelijk dat de beoogde ontwikkelingen de economische kracht van het centrumgebied in de binnenstad als geheel zullen versterken. Voor onderdelen van dit centrumgebied, wij denken met name aan het gebied tussen Nieuwsteeg en Rode Steen, is dat echter nog maar de vraag. Het economische zwaartepunt in het centrumgebied ontwikkelt zich immers noordwaarts. Dit leidt ertoe dat het winkelgebied en het havengebied verder uit elkaar zullen groeien. Voor het zuidelijk deel van het centrumgebied zult u daarom nieuw beleid moeten ontwikkelen. Leegstand in dat gebied moet met alle kracht worden voorkomen.

Belangrijk in de structuurvisie zijn de aanleg van de Carbasiusweg, het opwaarderen van het Keern tot volwaardige fietsroute en de aanleg van een nieuwe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg. Hiervoor zijn inmiddels de benodigde gemeentelijke gelden gereserveerd. Het OLB vreest dat de aanleg van de Carbasiusweg tot extra autoverkeer richting binnenstad zal leiden. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van onze binnenstad.

Het OLB is van mening dat de aanleg van deze nieuwe weg alleen verantwoord is als tegelijkertijd voldoende mogelijkheden worden geboden om de auto's aan de rand van de binnenstad te parkeren. De structuurvisie voorziet hiertoe in extra parkeervoorzieningen aan de noordzijde van het station. Wij vinden echter dat er ook extra parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd in het Pelmolendpad-gebied, desnoods in een semi-permanente uitvoering.

Wij zijn, gelet op de grote hoeveelheid geld die is gemoeid met de aanleg en reconstructie van de genoemde wegverbindingen, bezorgd over de mogelijkheid om daadwerkelijk tot aanleg van de noodzakelijke extra parkeervoorzieningen over te gaan. Ook de door ons gewenste verplaatsing van het busstation is in financieel opzicht nog lang niet zeker.

Samenvattend:

1. Het OLB vindt dat, vooruitlopend op de uitvoering van de plannen, beleid moet worden ontwikkeld gericht op de kwaliteit van het zuidelijk deel van het winkelcentrum;
2. De Carbasiusweg alleen realiseren als er tegelijkertijd extra parkeervoorzieningen beschikbaar komen, ook in het Pelmolendpad-gebied.

Met vriendelijke groet,

Namens de Agendacommissie van het Overleg Leefbaarheid Binnenstad



OVERLEG
LEEFBAARHEID
BINNENSTAD

Simon Commandeur, voorzitter
Oosterkade 1, 1621 MH Hoorn

Registratiedatum 07/11/2012

Aanmaakdatum 07/11/2012



12.43115

Afd.

Ambt.



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Hoorn
t.a.v. dhr. M. van Drongelen, hoofd afd. Stadsontwikkeling
Postbus 603
1620 AR Hoorn

[bezoek] Maelsonstraat 20 | 1624 NP Hoorn
[post] Postbus 2339 | 1620 EH Hoorn
[t] 0229 21 83 93 [f] 0229 23 71 04
[i] www.rentreewerkt.nl [e] rentree@rentreewerkt.nl
[bank] Rabobank: NL07 RABO 0329 7444 45
[kvk] nummer 36042483

Locatie Purmerend:

[bezoek] Kwadijkerkoogweg 12 | 1442 LA Purmerend
[t] 0299 43 85 03

Locatie Alkmaar:

[bezoek] Bagijnenstraat 11 | 1811 KA Alkmaar
[t] 0229 - 21 83 93

Locatie Schagen:

[bezoek] Zuiderweg 14 | 1741 NA Schagen
[t] 0229 - 21 83 93

Hoorn, 6 november 2012

Kenmerk : CW/lc/12036

Betreft : zienswijze met betrekking tot ontwerpstructuurvisie De Poort van Hoorn,
m.n. de Maelsonstraat

Geacht College,

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot de ontwerpstructuurvisie De Poort van Hoorn, met name met betrekking tot uw plannen voor de aanleg van een nieuwe aansluiting op de Provincialeweg ter plaatste Maelsonstraat 22.

Stichting Rentree, eigenaar van het pand gelegen Maelsonstraat 20, verwacht overlast te gaan ervaren indien u uw plannen doorzet. Maelsonstraat 20 is in gebruik als kantoorpand. Het pand Maelsonstraat 20 grenst pal aan Maelsonstraat 22, wij verwachten een behoorlijke geluidsoverlast en overlast van verkeer vlak naast ons pand. Er zit nl weinig ruimte tussen beide panden.

Op grond van bovenstaande dienen wij bezwaar in tegen uw plan om naast ons pand een nieuwe ontsluitingsweg te situeren vanuit de binnenstad naar de Provincialeweg.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,
Stichting Rentree

Mw. Drs. C. Woortman
Algemeen directeur



Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Hoorn,

Hoorn, 11 november 2012

Onderwerp: Ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn

Geacht college,

Bijgaand treft u de reactie van de Vereniging Oud Hoorn op het Ontwerp
Structuurvisie Poort van Hoorn aan.

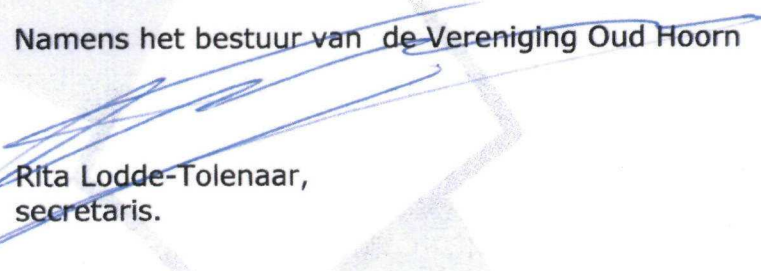
Eerder hebben wij onze gedachten over en kanttekeningen bij de plannen voor
de Poort van Hoorn kenbaar gemaakt in onze reactie op de notitie "Reactie
Klankbordgroep Poort van Hoorn" en op het Voorontwerp.

In onze reactie op het Ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn vragen wij
opnieuw aandacht voor de volgorde van de plannen.

Uw reactie wachten wij met belangstelling af.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de Vereniging Oud Hoorn


Rita Lodde-Tolenaar,
secretaris.

Bijlage Reactie op Ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn.

In afschrift naar Raad en pers.



Reactie Vereniging Oud Hoorn op Ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn

Vooraf

Op welke vraag of vragen wil de Structuurvisie Poort van Hoorn een antwoord geven? Op de site van de gemeente staat het als volgt: 'Hoorn koestert zijn verleden, maar soms zijn ruimtelijke ingrepen in delen van de stad noodzakelijk om de centrumfunctie van Hoorn binnen West-Friesland in de toekomst te behouden. Een stadsdeel dat als eerste voor herstructurering in aanmerking komt is het stationsgebied. In dit gebied liggen belangrijke regionale voorzieningen, zoals het Westfries Gasthuis, scholen voor voortgezet onderwijs en het knoop(p)unt van het openbaar vervoer. Het is een belangrijke entree naar de binnenstad.' Dit is duidelijk. En onze Vereniging Oud Hoorn staat daar volledig achter. Te lang is het stationsgebied veronachtzaamd.

De volgorde van de plannen

Maar vervolgens kan de vraag worden gesteld: waarom dan niet met het stationsgebied begonnen? De site vervolgt: 'Een belangrijk uitgangspunt voor de vernieuwingen binnen de Poort van Hoorn is de aanpak van de infrastructuur.' Ook dat kan Oud Hoorn nog volgen. De infrastructuur is een probleem. Alle verkeer naar de binnenstad vanaf de westelijke kant van de stad – en omgekeerd de stad uit – perst zich over Het Keern, waar de spoorwegovergang dikwijls voor oponthoud zorgt. Met name het vele busverkeer dat dit punt passeert draagt bij aan het probleem. Verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station is in onze ogen een eerste, en met het oog op de overlast in de krappe en kwetsbare binnenstad, noodzakelijke vereiste. Het zou wel eens kunnen zijn dat daarmee een groot deel van de geconstateerde problemen waar de Structuurvisie het antwoord op wil geven, opgelost is. Als vereniging hameren we op dit punt omdat een verkeersdeskundige onlangs toegaf dat de verkeersstroom op het kruispunt De Weel-Het Keern als gevolg van de aanleg van de Carbasiusweg en -tunnel naar de binnenstad zal toenemen. Dat verkeer zal zich een weg moeten zien te vinden in de binnenstad. Immers: wat er inkomt moet er ook weer uit. Het Ontwerp geeft daar geen duidelijke informatie over en stelt ook geen randvoorwaarden.

Het nieuwe voorportaal van de stad

Het Ontwerp toont grote verwachtingen van de ontwikkeling van de noordzijde van het station. Het noordelijk stationsgebied wordt zelfs het 'voorportaal' van de stad genoemd. Kies daar dan ook onomwonden in de volgorde van de projecten voor. Daarmee worden zowel het probleem van de wachttijden bij de spoorwegovergang Keern als de verkeersdruk en -hinder in de binnenstad danig verminderd. In dit licht is de reactie van het college op het stuk van de Klankbordgroep defensief en teleurstellend. (Als voorbeeld: de supermarkt staat met de rug naar het gebied, verplaatsing zou een probleem zijn, terwijl elders wordt gesteld dat het Westfries Gasthuis zijn hoofdentree op het station moet richten).

De keuze voor de Carbasiusweg en -tunnel leidt getuige de verkeersdeskundige die hiervoor is aangehaald, waar het tegendeel door de politiek wordt beweerd, tot meer verkeer in de stad, terwijl de verkeersdoor- en afvoer niet verbetert. De tunnel en de weg worden tweebaans aangelegd. Extra opstelruimte die er nu nog is op het Keern, ontbreekt. Het busvervoer zal zich na aanleg van de tunnel, zolang het busstation niet is verplaatst, nog lang door de nieuwe sluis, de tunnel, moeten bewegen. Het standpunt om de volgorde om te keren kreeg in de Klankbordgroep ruim steun. In de raad is onlangs toegezegd dat de definitieve discussie hierover nog gevoerd gaat worden. Wij rekenen er op dat dat debat nog gevoerd gaat worden en het geen voldongen feit is dat met de tunnel begonnen wordt omdat wel al voorbereidende werkzaamheden voor de Carbasiusweg en -tunnel worden verricht en niet voor andere elementen uit het plan.

Het niet in de binnenstad noodzakelijke parkeren moet ons inziens buiten de binnenstad worden gehouden. Ook daarom is een snelle visie op de ontwikkeling van het noordelijk stationsgebied vereist. Waarom de buslijn Amsterdam-Edam-Hoorn ook bij de verplaatsing van het busstation aan de zuidkant van het station moet halteren, ontgaat ons. Zo blijft de visie op twee gedachten hinken.

Ontwerp of Voorontwerp?

Tussen haakjes: De versie die digitaal beschikbaar is gesteld wordt abusievelijk nog steeds 'Voorontwerp' genoemd en ook de datum van deze versie is die van het Voorontwerp. Dat is niet alleen slordig maar kan ook tot misverstanden leiden. Immers: is de Voorontwerpversie nu wel of niet aangepast en op welke punten? Heeft deze omissie juridische consequenties?

Aanleiding voor misverstand kan ook zijn dat het nu voorliggende document soms een visie geeft, een stip op de horizon posteert, terwijl in sommige tekeningen en beschrijvingen al meer gedetailleerde uitwerkingen worden gegeven.

De realiteit

De Ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn is ouderwets gestructureerd volgens de methode dat aanbod vraag creëert. Het plan is weinig flexibel van opzet en structuur hoewel beoogd wordt een periode van twintig jaar te omspannen. De onduidelijkheid over welke vraag beantwoord wordt, wordt nog versterkt door het ontbreken van een financiële onderbouwing. Wat zijn de consequenties voor de overige projecten, als de tunnel, het duurste element uit het totale plan, als eerste wordt gerealiseerd, en de werkzaamheden duurder uitvallen dan geraamd? Tot nu toe is er geen zekerheid van externe medefinanciers. Blijft het busstation dan aan de zuidkant van het station, met alle onopgeloste vragen van dien? Immers, dan zullen alle busbewegingen door de Carbasisustunnel moeten plaatsvinden.

Wat betekent het voor de inrichting van het zuidelijk stationsgebied als het busstation is verplaatst en middelen ontbreken voor de realisering van de voorgestelde *upgrading* van het zuidelijke stationsgebied en de aansluiting tussen Westersingel en Spoor singel?

Wat is met zoveel onzekerheden de realiteitswaarde van de totaliteit van de Structuurvisie?

Historie en monumentaliteit dragende principes

Basis voor de Ontwerp Structuurvisie Poort van Hoorn is het historische karakter en de historische structuur van de binnenstad. In het SWOT-schema scoren historiciteit en monumentaliteit hoog als sterke elementen van de stad. De binnenstad is 'dé onderscheidende kwaliteit van Hoorn, die gekoesterd moet worden.' De opgenomen monumentenkaart en de plattegrond met oude historische structuren tonen de kwetsbaarheid van het gebied voor grootschalige ingrepen. Het advies van de Task Force Ruimtelijke winst voor een zeer intensief ruimtegebruik in het totale Poort van Hoorn-gebied wordt gelukkig voor de aan de binnenstad grenzende gebieden, met verwijzing naar het standpunt van Vereniging Oud Hoorn, terzijde gelegd. Dat is winst.

Bij de maatregelen die met name in het zuidelijk stationsgebied worden voorgestaan, vormen het 'zichtbaar maken en beleefbaar houden van de historie van de stad' de dragende principes onder het Ontwerp. Daarmee hebben de aandachtspunten van Oud Hoorn een plek in het Ontwerp gekregen. Nu is het tijd om de ook door Oud Hoorn gevraagde visie op het erfgoed op te stellen, zoals op pag. 19 wordt toegezegd. En dan niet als vrijblijvend document, zoals het aan het slot van dit hoofdstuk wordt geformuleerd: 'Bij het opstellen van masterplannen verdient het aanbeveling een visie op het erfgoed te gebruiken als 'onderlegger' van verdere planvorming.' Het is geen zaak die aanbeveling verdient maar noodzaak om juist dit sterke punt van onze stad te waarborgen en beschermen.

Kan worden aangegeven hoe het college hier uitvoering aan gaat geven en wanneer er aan wordt begonnen?

Voor onze vereniging speelt nog een vraag: Welke visie ligt ten grondslag aan het terugbrengen van de aansluiting tussen Spoor- en Westersingel? Historisch gezien zijn het singels met een talud, niet uitgevoerd met kademuren, zoals het in sommige tekeningen in het Ontwerp voorbij komt. Voor alle duidelijkheid Het Noorder Plantsoen en de Noorder Veemarkt behoren tot het Nederlandse erfgoed en staan niet voor niets op de lijst met Rijks monumenten. Het voorliggende plan geeft onvoldoende aan waarom deze status zou moeten worden opgegeven voor namaak.

Uitgangspunten meer in overeenstemming met actualiteit en realiteit

Het Ontwerp is meer in overeenstemming met de realiteit en de actualiteit. Er wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in economie en koopgedrag. De oorspronkelijk 12.000 m² winkeloppervlak die men voornemens was te realiseren, is teruggebracht naar 3.000 tot 5.000 m². Voor Oud Hoorn is dat, gegeven de huidige ontwikkelingen (webwinkels, perifere winkels en lokale leegstand), nog aanzienlijk. Maar uit deze neerwaartse bijstelling blijkt dat het college de vinger aan de pols houdt. Het binnenstadswinkelareaal mag ook niet over een te groot gebied worden uitgesmeerd. Daardoor wordt de bijzondere kwaliteit van het 'winkelrondje' uitge-

hold. Het zal toch al moeite kosten om de langzaam groeiende leegstand in de binnenstad te pareren.

Ook de overtrokken verwachtingen aan kantoorruimte zijn bijgesteld. Hoorn is niet de grote kantorenstad die het graag zou willen zijn. Vijftien tot twintig procent van de kantoorruimte in Hoorn staat leeg. Met ontwikkelingen als het nieuwe werken, is terughoudendheid geboden. Wellicht zijn er mogelijkheden in het noordelijk stationsgebied voor een aan de daar aanwezige functies zorg en onderwijs gerelateerde kantoor- en bedrijfsruimteontwikkeling.

De hoeveelheid kantoor- en winkelloppervlak mag dan ten opzichte van de eerste planaanzetten fors zijn verkleind, het bouwvolume is niet aangepast. Minder kantoren en minder winkels en een lagere woningbehoefte lijken op de te realiseren bouwvolumes geen invloed te hebben gehad.

Het Ontwerp hinkt hier op twee gedachten. Er wordt gesproken over de dynamiek van de kantorenmarkt. Wanneer daar zowel op- als neergang onder wordt verstaan, heeft het onze zegen. Maar als het toch een soort mantra is om veel kantoorruimte in de plannen te kunnen opnemen staat het haaks op de huidige en toekomstige realiteit. De vierkante meters op een toplocatie als het stationsgebied zullen bovendien duur zijn, zodat kleine, startende ondernemingen er nauwelijks een plek zullen vinden.

Communicatie

Over de communicatie met de samenleving willen we het volgende opmerken. Er is een klankbordgroep actief geweest die gesproken heeft over een planontwerp van het vorige college. Het antwoord van het college gaat uitsluitend in op die punten waarop het college een reactie wenst te geven. Gesprekken tussen college, gemeenteraad en de ingezetenen hebben feitelijk nooit plaats gevonden. Ter voorbereiding van de besluitvorming in de gemeenteraad komt de verkeersdeskundige met een andere analyse dan een jaar geleden. Ook deze belangwekkende ontwikkeling m.b.t. het verkeer heeft de samenleving nooit bereikt. Uit de krant hebben wij kunnen vernemen dat het verkeer op de super rotonde bij het Missiehuis tijdens de spitsuren dreigt te verstikken en dat het college opdracht heeft gegeven om te komen met verbeteringen.

Tot slot

Voor de verplaatsing van culturele functies naar het stationsgebied (noord of zuid), waaronder de bibliotheek (op blz. 39 lijkt de keuze voor het noordelijk stationsgebied al te zijn gemaakt) dient volgens Oud Hoorn niet alleen naar het stationsgebied te worden gekeken maar ruimer. Wat zijn in dit verband de toekomst en de mogelijkheden van de Noorderkerk? Met rijksgeld vindt momenteel een haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke andere functies voor de Noorderkerk plaats. Het aantal alternatieven voor dergelijke monumentale gebouwen is niet groot. Als de belangrijkste alternatieve gebruiksmogelijkheden voor deze kerk, zoals de bibliotheek, al



op voorhand in het stationsgebied zijn vergeven, komt de toekomst van het oudste monument van onze stad onder druk te staan.

We hebben ons verbaasd over de introductie van een sportboulevard in het Ontwerp. Eerder is daar nooit sprake van geweest en onduidelijk is wat de betekenis daarvan zal worden.

De huidige busgarage naast het station vormt een mooie overgang tussen het station (rijksmonument) en de stad. Gezien de kleinere vraag naar nieuwe stedelijke meters verdient het aanbeveling om de garage, zolang er geen serieus alternatief voor deze plek is, in zijn huidige verschijningsvorm te handhaven.

Tot slot wordt het vraagstuk van de samenvoeging van panden in de binnenstad in de reactie op de Klankbordgroep genoemd. Ook al ervaart het college de bemoeienis van de raad inzake de samenvoegingen als lastig, Oud Hoorn is ingenomen met de kritische opstelling van de raad. Te gemakkelijk glijdt het huidige ja-mits – het was eerder neen, tenzij – af naar een vrijbrief voor samenvoegen. Het is goed hierbij op te merken dat Oud Hoorn niet mordicus tegen elke samenvoeging is, zoals vaak wordt gesuggereerd. Maar met panden met monumentale waarde of in beschermd stadsgezicht moeten we zorgvuldig omgaan. Juist die panden en gevels bepalen de meerwaarde van Hoorns binnenstad.

Vereniging Oud Hoorn
8 november 2012

Registratiedatum 15/11/2012

Aanmaakdatum 15/11/2012



12.44543

Afd.

Ambt.



**MILIEU
DIENST**
WESTFRIESLAND

Advies

Aan:	Gemeente Hoorn Postbus 603 1620 AR Hoorn		
Van:	de heer H. Neuvel	DIVnr:	MD12.08110
Doorkiesnummer:	0229-284641	DIVnr. Opdrachtformulier:	MD12.07241
E-mail:	h.neuvel@mdwf.nl	Opdrachtnr:	HRN-2012-0136
Onderwerp:	Milieuadvies ontwerpstructuurvisie De Poort van Hoorn	Powerformsnr:	
Datum ingekomen:	15 oktober 2012		
Datum advies:	13 november 2012	Paraaf afdelingshoofd:	

1. Inleiding

Door de gemeente Hoorn is de structuurvisie De Poort van Hoorn opgesteld. Het doel is om het stationsgebied aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld door ruimte te maken voor publieke voorzieningen, winkels, kantoren en woningbouw.

Vanwege de complexiteit van de opgave wordt verwacht dat de realisering meerdere bestuursperiodes in beslag zal nemen. Daarom is ervoor gekozen om de ontwikkelingsrichting vast te leggen in een structuurvisie.

De structuurvisie biedt geen zelfstandige basis om projecten binnen het gebied te realiseren.

Daarvoor dient de komende jaren op gemeentelijk niveau nadere besluitvorming plaats te vinden bij zowel vaststelling van de bestemmingsplannen voor de (deel)gebieden als de financiering van de projecten.

Gezien het bovenstaande is er geen advies uitgebracht voor de onderdelen geluid- luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze onderdelen zullen worden beoordeeld bij het vaststellen van de verschillende bestemmingsplannen.

Het ontwerp van de structuurvisie ligt van 11 oktober tot en met 21 november 2012 ter inzage.

Bij de totstandkoming van ons advies hebben wij de volgende stukken betrokken:

- voorontwerp structuurvisie De Poort van Hoorn, d.d. juli 2012.

Geadresseerde
Onderwerp

Gemeente Hoorn
Milieuadvies ontwerpstructuurvisie De Poort van Hoorn

N.B.

Opgemerkt wordt dat op de eerste pagina voorontwerp staat: het ontwerp ligt ter inzage.

Gevraagd wordt de milieuaspecten te beoordelen. Onderstaand volgt per onderdeel een advies.

2. Advies

3.4 Poort naar duurzaamheid

Opgenomen tekst akkoord.

Hoofdstuk 5 en 7

Bodem

In hoofdstuk 5 worden de 7 verschillende onderdelen van het gebied beschreven. Hierin wordt het aspect bodem niet meegenomen. Dit hoeft geen probleem te zijn zolang bij de ontwikkeling van de plannen het aspect bodem voldoende aandacht krijgt. Door de milieudienst is in 2011 al een specifiek bodemadvies gemaakt voor het gehele plangebied (MD11.01559). Deze detailinformatie is niet relevant voor de structuurvisie op zich, maar is wel nuttig om ergens te noemen, bijvoorbeeld bij de financiële risico's in de uitvoeringsparagraaf.

B.1 Duurzaamheidsthema's

Opgenomen tekst akkoord.



From: bashar.al.badri@kvk.nl
To: "Gemeente Hoorn" [gemeente@hoorn.nl]
CC: george.freijisen@kvk.nl, martin.de.boer@kvk.nl
Subject: Reactie Poort van Hoorn

Geachte heer van Dongelen,

In uw brief van 9 oktober vraagt u om een reactie op het ontwerp structuurvisie De poort van Hoorn. Wij juichen deze ontwikkeling toe omdat het een economisch impuls geeft aan de stad en de regio. Wij juigen ook toe dat u het bedrijfsleven goed heeft betrokken in het planproces. De ondernemersverenigingen HOF, HOC en OSH hebben aangegeven eigenhandig te reageren op uw plan. Wij zien daarom geen reden om als Kamer van Koophandel een reactie aan u te richten.

Vriendelijke groet,
Bashar Al Badri

Bashar Al Badri

Adviseur Regiostimulering
Regiostimulering
t +31 72 519 57 46
m +31 652 071 367
e bashar.al.badri@kvk.nl

Kamer van Koophandel Noordwest-Holland

Comeniusstraat 10
Postbus 68
1800 AB Alkmaar
www.kvk.nl



maandag t/m vrijdag

Denk aan het milieu. Print deze e-mail alleen als het noodzakelijk is.

Op zoek naar interessante seminars of bijeenkomsten bij u in de buurt? Kijk dan in onze regioagenda: www.kvk.nl/regio-agenda.

Gemeenteraad
Postbus 603
1620 AR Hoorn

2012-MFph/9059

0229-257746

21 november 2012

Geachte raad,

Het Westfriesgasthuis is nauw betrokken bij de plannen voor de Poort van Hoorn. Via de klankbordgroep hebben wij inbreng geleverd en onze visie kenbaar gemaakt. Wij ondersteunen deze plannen dan ook in hoge mate.

Eén punt van zorg over de ontwerp structuurvisie zoals deze tot en met vandaag ter inzage ligt, willen wij toch expliciet weer benoemen en als bezwaar naar voren brengen. Dit betreft de toegang tot het ziekenhuis.

Het is van belang dat het ziekenhuisterrein goed bereikbaar blijft met de auto. Een groot deel van onze patiënten, bezoekers en medewerkers komt met de auto. Wij hebben sterke zorgen over de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Het ziekenhuisterrein is, in overleg met de gemeente, volledig ontworpen en ingericht op de huidige toegangsweg vanaf de provinciale weg. In de ontwerp structuurvisie zoals gepresenteerd wordt de Maelsonstraat door een nieuwe aansluiting op de provinciale weg een nieuwe stadsentree van Hoorn en een nieuwe entree voor het ziekenhuis. De nieuwe aansluiting zou ervoor zorgen dat de huidige kruising van de provinciale weg aan de oostzijde opgeheven kan worden. Deze kruising zou wel voor de hulpdiensten blijven functioneren. Wij zijn van mening dat dit onvoldoende recht doet aan een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis, omdat het terrein en de gebouwen volledig zijn afgestemd op de huidige toegangsweg. Wij pleiten dan ook voor handhaven van de huidige kruising voor bestemmingsverkeer van het ziekenhuis.

Mocht u naar aanleiding van dit bezwaar nog vragen hebben, dan zijn wij zeker bereid deze te beantwoorden.

Hoogachtend,

Drs. M.A.E. Flesch
Manager nieuwbouw
Westfries Gasthuis

Aan de raad van de Gemeente Hoorn
Postbus 603
1620 AR Hoorn



Hoonse Ondernemers Federatie
Lambert Meliszweg 16
1622 AA Hoorn

Tevens per fax en per email: 0229 252 040 / gemeente@hoorn.nl

Hoorn, 21 november 2012

Inzake

: reactie Hoonse Ondernemers Federatie op ontwerp
structuurvisie Poort van Hoorn

Geachte raad,

Inmiddels heeft het algemeen bestuur van de Hoonse Ondernemers Federatie de ontwerp-structuurvisie "Poort van Hoorn 2030" besproken. Daarbij zijn ook de voorstellen aan de orde gekomen zoals die door uw raad worden besproken in de algemene raadscommissie van 27 november 2012 (en de daarop volgende raadsvergadering). We maken graag van de gelegenheid gebruik om u te informeren over onze opvatting.

De HOF acht het van groot belang dat de voorziene infrastructurele investeringen op de kortst mogelijke termijn worden gerealiseerd en in ieder geval voordat er aan andere bebouwing wordt gewerkt. Infrastructuur is geen sluitstuk van een ontwikkeling, maar betreft de belangrijkste randvoorwaarde. Eerst dus de infrastructuur, dan de bebouwing. In dat kader benadrukken wij dat wij de nieuwe ontsluiting via de Carbasiusweg van harte toejuichen. Alleen op die manier kan worden voorkomen dat er alsnog een verkeersinfarct ontstaat hetzij al zodra het verkeer de A7 heeft verlaten, hetzij rond de Maelsonstraat en het gebied station-noord. Het verbeteren van de binnenstad is een absolute prioriteit, ook om die binnenstad leefbaar en vitaal te houden. De alternatieve voorstellen die thans circuleren, kunnen naar onze mening snel leiden tot een historische fout. En dan moeten we over tien of vijftien jaar constateren dat het niet-aanleggen van de Carbasiusweg "pennywise but pound foolish" was.

Overigens betreuren wij het dat het kennelijk de bedoeling is om de verplaatsing van het pand van Leekerweide uitsluitend te financieren uit het parkeerfonds. De realisering van een

nieuwbouw zal ongetwijfeld aan de standaarden van deze tijd voldoen. Dat betekent, wat ons betreft, dat die financieringen ook voor een deel moet worden gefinancierd uit middelen die voor de zorg bestemd zijn.

De verplaatsing van het busstation naar stationsgebied-noord achten wij een volgende prioriteit. Dit is een randvoorwaarde om tot intrinsieke verbetering van de functionele kwaliteit van het stationsgebied te kunnen komen.

Voor wat betreft het functionele programma realiseert de HOF zich in de eerste plaats dat de structuurvisie een horizon heeft van twintig jaar. Uiteindelijk zullen economische ontwikkelingen bepalen wat er wel of niet gerealiseerd kan worden. Maar het faciliterende effect van de structuurvisie is in dat perspectief nog wel heel belangrijk. Tegelijkertijd meent de HOF te moeten opmerken dat de huidige economische crisis ertoe leidt dat we in een *andere tijd* terecht zijn gekomen. Banken zijn terughoudend met financiering (dat geldt zowel voor bedrijven als voor particulieren) en de geleidelijke afbouw van de hypotheekrente-afrek betekent ook dat mensen minder kunnen investeren. Er zal dus niet zozeer sprake zijn van een "herstel uit de crisis" maar echt van een "andere tijd". En de tijd zal dus leren in hoeverre het huidige functionele programma – dat toch behoorlijk ambitieus is maar tegelijkertijd mogelijk onvoldoende rekening houdt met die "andere tijd" – ook daadwerkelijk tot uitvoering zal kunnen komen. De HOF pleit in dat kader uiteraard voor maximale flexibiliteit.

Voor wat betreft het al dan niet realiseren van extra winkel-meters wordt die flexibiliteit extra benadrukt. Het zal vooral van het koopgedrag van de consumenten, met name de *behoefte* van de consumenten, afhangen of en zo ja waar winkelmeters moeten worden gecreëerd. Er wordt nu stellig in de structuurvisie gezegd dat er geen extra winkel-meters op de Vale Hen zullen worden gerealiseerd en mogelijk wel extra meters in het stationsgebied. De HOF is van mening dat alleen door monitoring van het koopgedrag en de behoefte van de consumenten juiste beslissingen kunnen worden genomen. De HOF pleit daarom voor om van de structuurvisie een "levend document" te maken waarvan de actualiteit en de houdbaarheid regelmatig wordt getoetst en dat dus ook regelmatig kan worden bijgesteld.

Vertrouwende u met het vorenstaande naar genoegen te informeren, teken ik, namens de Hoorse Ondernemers Federatie,

Met vriendelijke groet,



mr. E. Walburg
Secretaris

BIJLAGE 2: VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

Notitie

Concept

Contactpersoon Rob Evelein/ Floris Eenink

Datum 18 december 2012

Kenmerk N001-1212218FEE-V01

Vormvrije m.e.r.-beoordeling Structuurvisie Poort van Hoorn

1.1 Aanleiding en wettelijk kader

De gemeente Hoorn is voornemens het stationsgebied de komende jaren te (her)ontwikkelen. Binnen dit gebied zal ruimte zijn voor de ontwikkeling van diverse functies. De vigerende regelingen maken de voorgestane (her)ontwikkeling van het stationsgebied niet mogelijk. Ten behoeve van de planvorming heeft de gemeente een structuurvisie opgesteld met als titel 'Poort van Hoorn'. De voorgestane ontwikkelingen worden vervolgens uitgewerkt in een aantal bestemmingsplannen.

Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)

De structuurvisie biedt het ruimtelijke kader waardoor de diverse activiteiten mogelijk worden gemaakt. Deze activiteiten kunnen de aanleiding vormen voor een m.e.r.-(beoordelings)plicht. In algemene zin zijn drie aanleidingen voor een m.e.r.-(beoordelings)plicht denkbaar:

1. Er is sprake van een passende beoordeling en van een wettelijk verplicht plan;
2. De activiteit staat genoemd in het Besluit m.e.r. en mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen zijn niet uit te sluiten.
3. De provinciale milieuverordening geeft aan dat het doorlopen van de m.e.r. voor een bepaalde activiteit noodzakelijk is. Deze bepaalde activiteiten zijn voor dit project niet aan de orde.

Ad. 1: Er is sprake van een passende beoordeling

Het opstellen van een Passende Beoordeling maakt het doorlopen van de milieueffectprocedure verplicht. Ten behoeve van de Structuurvisie is een Voortoets uitgevoerd. In deze voortoets is gekeken naar de mogelijke effecten van het voornemen op het Natura 2000-gebied. De conclusie is dat significant negatieve effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten (zie ook onder paragraaf 1.3, kopje natuur). Een m.e.r.-plicht op grond van deze ingang is daarom niet aan de orde.

Ad 2: de activiteit staat genoemd in het Besluit m.e.r.

Het geldende Besluit m.e.r. is dusdanig dat voor *elk besluit of plan* dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de C- of D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r.. Dat kan zijn in de vorm van een motivering dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten (en er

dus geen m.e.r.-(-beoordeling) is uitgevoerd), of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van m.e.r.-(-beoordeling). Wanneer niet direct een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling aan de orde is, geldt de vormvrije m.e.r.-beoordeling, ook wel vergewisplicht genoemd.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Omdat de activiteit 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' in de structuurvisie Poort van Hoorn mogelijk wordt gemaakt, vermeld staan op de D-lijst, is beoordeeld of de drempelwaarden worden overschreden.

De activiteit 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject', is m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. Een oppervlakte van 100 hectare of meer
2. Een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat
3. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Met de realisatie van de voorgenomen activiteit worden de gestelde drempelwaarden niet overschreden. Er is daarom geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Naar het oordeel van het Europese Hof van Justitie kan echter op voorhand niet uitgesloten worden dat bij activiteiten onder deze "D-drempels" nooit sprake zal zijn van negatieve gevolgen voor het milieu. Sinds 1 april 2011 zijn deze drempelwaarden indicatief. Dat betekent dat ook als een project onder de drempelwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan, een zogenaamde "vergewisplicht": het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn. Deze notitie is de vormvrije m.e.r.-beoordeling op grond waarvan het bevoegd gezag zich kan vergewissen.

1.2 Structuurvisie Poort van Hoorn

Het plangebied beslaat (de directe omgeving van) het stationsgebied in Hoorn waarbij de voorgenomen activiteit bestaat uit:

1. Realisatie Carbasiusweg, een nieuwe toegangsweg naar de binnenstad
2. Ontwikkeling deelgebied Maelsonstraat (onderwijs, kantoren, wonen en maatschappelijke voorzieningen)
3. Ontwikkeling stationsgebied Noord (busstation, parkeren, kantoren, wonen, detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen)
4. Ontwikkeling stationsgebied Zuid (detailhandel, dienstverlening, horeca en wonen)
5. Ontwikkeling Vale Hen (detailhandel, horeca en wonen)

6. Ontwikkeling Prisma locatie (nog geen uitgangspunten vastgesteld)
7. Ontwikkeling Pelmolenpad (wonen en dienstverlening)
8. Ontwikkeling Dampden (onderwijs en kantoren)

In de onderstaande figuren is het plangebied van de structuurvisie Poort van Hoorn weergegeven (figuur 1) en de onderscheiden zeven deelgebieden binnen de structuurvisie (figuur 2). In figuur 2 staat aangegeven waar welke voorgenomen activiteit zich binnen het plangebied bevindt.



Figuur 1. Plangebied structuurvisie Poort van Hoorn



Figuur 2. Deelgebieden binnen structuurvisie Poort van Hoorn

1.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt bekeken welke mogelijke effecten de voorgenomen activiteit (ontwikkelen Poort van Hoorn) heeft op het milieu. Daarbij wordt ingegaan op:

- De aard en omvang van de voorgenomen activiteit
- De (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit ligt
- De maatschappelijke aandacht voor de activiteit
- Mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt aandacht besteed aan een globale en kwalitatieve beschrijving van de te verwachten effecten van de voorgenomen activiteit.

1.3.1 Aard en omvang voorgenomen activiteit

Context

Naast de structuurvisie voor het plangebied Poort van Hoorn is er ook een structuurvisie voor de hele stad: de 'Structuurvisie Hoorn'. De 'Structuurvisie Hoorn' is de uitwerking van de stadsvisie uit 2005. Het is het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen en benoemt de opgaven waar Hoorn de komende jaren voor staat. De structuurvisie 'De Poort van Hoorn' gaat specifiek in op het stationsgebied en omgeving, en daarop is deze vormvrije m.e.r.-beoordeling gericht.



De volgende ontwikkelingen worden in de structuurvisie 'De Poort van Hoorn' voorzien, die ten behoeve van daadwerkelijke realisatie in bestemmingsplannen vastgelegd moeten worden.

Realisatie Carbasiusweg (nummer 1)

Een belangrijk onderdeel van het project Poort van Hoorn is de nieuwe toegangsweg naar de binnenstad. Deze weg is de Carbasiusweg genoemd. De nieuwe weg zorgt voor:

- Een bereikbaar centrum nu en in de toekomst
- Veiligheid in het verkeer door auto's en langzaam verkeer te scheiden

De weg komt te liggen tussen de Provincialeweg en De Weel. Deze nieuwe weg vervangt het Keern-zuid voor gemotoriseerd verkeer.

Ontwikkeling deelgebied Maelsonstraat (nummer 2)

Binnen dit gebied is de grootste werkgever uit de regio gevestigd, het Westfries Gasthuis. Ook zijn er aan de gezondheidszorg gelieerde bedrijven gevestigd, alsmede kantoren en het Horizon College. In 2008 heeft het Horizon College een nieuw schoolgebouw neergezet. Doordat bij de bouw van de school de gronden optimaal zijn gebruikt is er grond vrij gekomen. Op deze gronden is ruimte voor een nieuwe ontwikkeling. De gronden liggen naast de Provincialeweg.

In het deelgebied Maelsonstraat worden de volgende functies toegevoegd: maatschappelijke voorzieningen, kantoren, onderwijsvoorzieningen en woningen.

Een ander uitgangspunt is het verbeteren van de bereikbaarheid. Om het Transferium beter bereikbaar te maken is de gedachte om de Maelsonstraat direct aan te sluiten op de Provincialeweg.

Ontwikkeling stationsgebied Noord (nummer 3)

Dit gebied is bekend als het Transferium. Op het Transferium is momenteel ruimte voor 650 auto's en 800 stallingplaatsen voor fietsen.

In het deelgebied stationsgebied Noord wordt een nieuw busstation gerealiseerd, inclusief een parkeerfunctie voor bezoekers van de binnenstad. Het parkeren voor mensen die overstappen op de trein wordt geconcentreerd en uitgebreid. Daarnaast wordt er een programma toegevoegd van kantoren, woningen, horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen.

De onderkomsten en delen van het spooreplacement die in gebruik zijn bij de stichting Stoomtram Hoorn-Medemblik worden in beperktere omvang geïntegreerd in het programma.

Ontwikkeling stationsgebied Zuid (nummer 4)

In dit gebied staat het monumentale stationsgebouw en is de ingang van het treinstation. Daarnaast is er het busstation voor vervoer per bus door de stad en naar de regio. In de bewaakte fietsstalling zijn 1000 plaatsen aanwezig. Op de Noorderveemarkt, ook onderdeel van het gebied, is ruimte voor 525 fietsen en 100 auto's. Daarnaast zijn er bedrijven en winkels gevestigd en staat er een appartementencomplex.

Het in deelgebied Stationsgebied Zuid gelegen busstation wordt verplaatst naar deelgebied stationsgebied Noord. In plaats daarvan wordt een programma toegevoegd van detailhandel, dienstverlening, horeca en woningen.

Ontwikkeling Vale Hen (nummer 5)

De Vale Hen is een parkeerlocatie voor ongeveer 170 auto's. Daaraan toegevoegd worden functies als detailhandel, horeca en woningen met de daarbij behorende parkeervoorzieningen.

Ontwikkeling Prisma locatie (nummer 6)

De Prismalocatie is het terrein van de voormalige scholengemeenschap Prisma. Het gebouw is inmiddels gesloopt. De locatie ligt braak en heeft tijdelijk een parkeerfunctie.

De Prismalocatie ligt ten westen van de Carbasiusweg en vormt feitelijk de afronding van de Grote Waal. In de herstructureringsopgave van deze wijk kan de Prismalocatie gebruikt worden om woningtypes te realiseren die aanvullend zijn op de bestaande woningvoorraad van de wijk.

Ontwikkeling Pelmolenpad (nummer 7)

Het Pelmolenpad is een parkeerterrein voor 570 auto's. De rayonpost van de gemeente heeft hier ook zijn plaats. Verder staan er woningen, een tankstation en een garagebedrijf.

In de uitgangspunten staat beschreven dat de volgende functies aan het Pelmolenpad toegevoegd kunnen worden: woningen in combinatie met kleinschalige kantoorvoorzieningen, kunstnijverheid, dienstverlening aan huis en parkeren.

Ontwikkeling Dampten

Het Dampten heeft alles in zich, mede op basis van bestaande functies, om een sterk thematisch programmacluster te worden op het gebied van leren en werken.

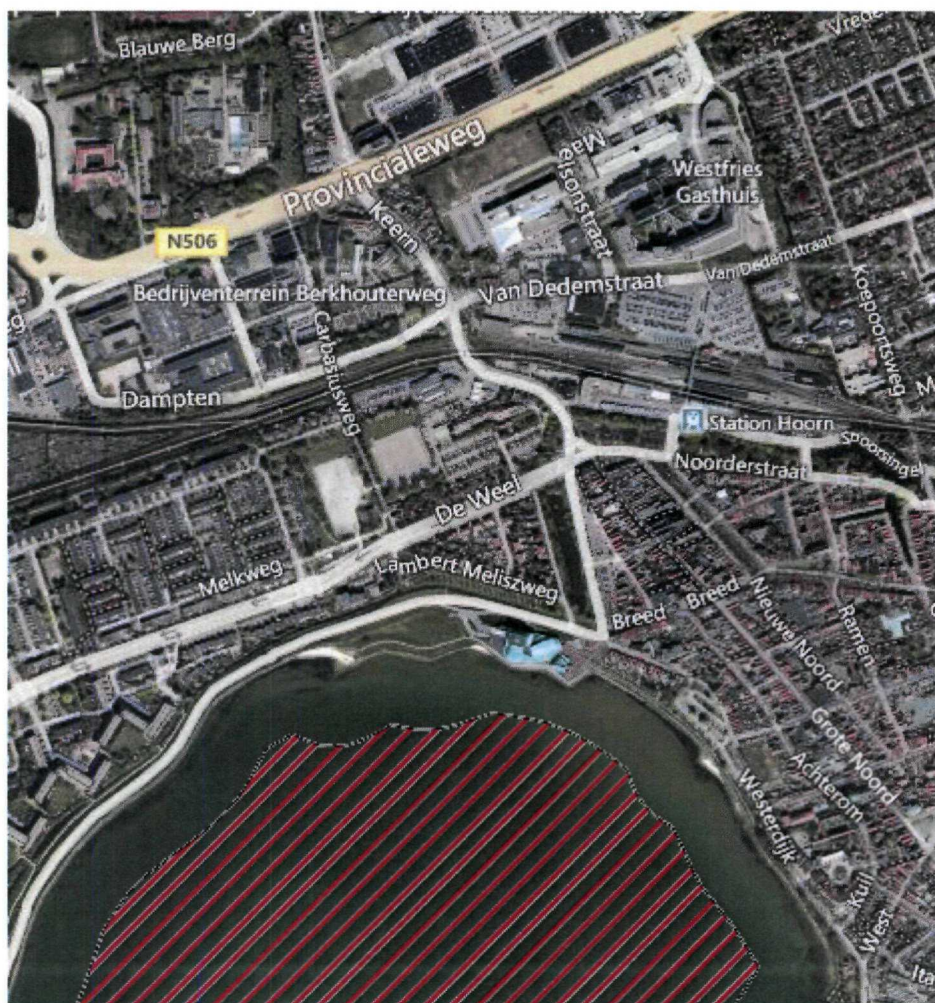
Conclusie

Als gevolg van de planontwikkeling zullen de verkeersstromen in het plangebied wijzigen. Door de toevoeging van woon, school en werkfuncties zal het gebied intensiever gebruikt worden en zullen meer personen aanwezig zijn. Door uitbreiding van de detailhandel en horeca-

voorzieningen zal de recreatiedruk licht toenemen. Deze toename is echter beperkt. De uitbreiding is een aanvulling op de bestaande voorzieningen in het plangebied en de nabijgelegen binnenstad van Hoorn. De aanvullende recreatieve druk die hierdoor aan het gebied wordt toegevoegd is zeer beperkt in verhouding tot het bestaande gebruik.

1.3.2 De (gevoeligheid van de) omgeving

Deze paragraaf behandelt de belangrijkste conclusies voorkomend uit de uitgevoerde (milieu)onderzoeken ten behoeve van de structuurvisie 'De Poort van Hoorn' en de in voorbereiding zijnde (voor)ontwerp bestemmingsplannen binnen het plangebied.



Figuur 3. Natura2000-gebied Markermeer en IJmeer (rood gemarkeerd) in de nabijheid van het plangebied.

Natuur: Natura 2000-gebieden

Het plangebied Poort van Hoorn is niet beschermd in de Natuurbeschermingswet. Ook maakt het gebied geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur, noch is er een Beschermd Natuurmonument binnen het plangebied gelegen. Het direct ten zuiden aan het plangebied grenzende Markerkeer en IJmeer is als Vogel- en Habitatrichtlijngebied in het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden opgenomen en daarom beschermd onder de Natuurbeschermingswet (Markerkeer en IJmeer, Natura2000-gebied). De begrenzing van het Natura2000-gebied is weergegeven in figuur 3.

Om inzicht te krijgen in de (mogelijke) ecologische effecten van de voorgenomen ontwikkeling is onderzoek naar de flora en fauna in het plangebied uitgevoerd¹. Gezien de ligging in de nabijheid van Natura2000-gebied maakt een Voortoets onderdeel uit van het onderzoek. Ook is gekeken naar de beleidsmatige status van (delen van) het plangebied en omgeving.

Middels de Voortoets wordt bepaald of er een kans is op een (significant) negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied als gevolg van de beoogde ingreep. De geplande en toekomstige ingrepen vinden plaats binnen de bebouwde kom van Hoorn en hebben geen uitstralende werking op de betreffende Natura 2000-gebieden. Uitgesloten kan worden dat de werkzaamheden een effect hebben op de aangewezen natuurwaarden die zich alleen bevinden binnen de grenzen van de Natura 2000-gebieden 'Markermeer & IJmeer', 'Polder Zeevang', 'Eilandspolder' en 'IJsselmeer'.

De voor Natura 2000-gebieden 'Markermeer & IJmeer', 'Eilandspolder' en 'IJsselmeer', aangewezen ganzen, zwanen en Smienten slapen in de Natura 2000-gebieden en foerageren in gebieden buiten de grenzen van deze gebieden. Door de externe werking van de Natuurbeschermingswet zijn bovengenoemde mobiele soorten ook beschermd buiten de begrenzing van de Natura 2000-gebieden. Het plangebied is echter niet geschikt voor betreffende vogelsoorten, omdat het plangebied binnen de bebouwde kom van Hoorn ligt en ongeschikt is als foerageergebied.

De enige mobiele soort waarbij wel sprake zou kunnen zijn van een ecologische relatie tussen het plangebied en de betreffende Natura 2000-gebieden is de Meervleermuis. Deze soort foerageert in Natura 2000-gebieden en heeft zijn verblijfplaatsen in gebouwen in de omgeving. In het plangebied staan gebouwen die in potentie geschikt zijn voor de aanwezigheid van verblijfplaatsen van Meervleermuis

¹ Rapporten met kenmerk '1891 Eindrapport ecologische beoordeling - PDF (2)' d.d. mei 2012 en '1966 Notitie PDF' d.d. oktober 2012

Middels een aanvullend onderzoek is onderzocht of de panden daadwerkelijk gebruikt worden als verblijfplaats. Voor het pand aan de Maelsonstraat 22 blijkt dit het geval. In het kader van het bestemmingsplantraject dient voor het wegnemen van deze verblijfplaats een ontheffingsaanvraag ingediend te worden.

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

Natuur: EHS

Het plangebied ligt nabij EHS-gebied 'Markermeer'. Er vinden geen ingrepen plaats binnen de EHS, waardoor er geen sprake is van een verlies van oppervlakte van de Ecologische Hoofdstructuur. Omdat ingrepen bovendien plaatsvinden binnen de reeds drukke stedelijke omgeving en geen uitstralend effect hebben op de EHS, zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de wezenlijke waarden van EHS gebied 'Markermeer'. De geplande en toekomstige ingrepen veroorzaken om deze redenen geen conflict met de regelgeving omtrent de EHS.

Natuur: beschermde soorten

Voor enkele van de geplande ingrepen worden werkzaamheden uitgevoerd aan bestaande watergangen. De ingrepen veroorzaken geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van wettelijk beschermde vissen en overige beschermde soorten. Daarbij dient wel voldaan te worden aan de voorwaarde dat broedende vogels en hun nesten niet verstoord mogen worden.

Bodem

Op meerdere locaties binnen het plangebied zijn enkele bodemverontreinigingen aanwezig². Parallel met de bestemmingsplanprocedures wordt vervolgonderzoek op het gebied van bodem uitgevoerd. Indien dat voor de toekomstige bestemming nodig is, zal sanering van de verontreiniging plaats vinden. De bodemkwaliteit in het plangebied zal daardoor verbeteren.

Water

In het kader van de aanleg van de Carbasiusweg heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De toename aan verhard oppervlak zal gecompenseerd moeten worden binnen het plangebied. In het deelgebied Pelmolenpad wordt een 230 meter lange duiker vervangen door een singel in de buurt (open water). Dit komt ten goede aan de ruimtelijke kwaliteit, de beleving van het water en het waterbergend vermogen. Voor alle ontwikkelingen geldt dat binnen de bestemmingsplantrajecten een watertoets

² Rapportage met kenmerk 'bodemadvies Poort van Hoorn, Milieudienst Westfriesland, MD11.01559, 10 maart 2011

uitgevoerd dient te worden. Daarbij wordt zowel aandacht besteed aan de waterkwaliteit als de waterkwantiteit, als de klimaatbestendigheid van de plannen. Daarmee wordt geborgd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Voor het plangebied is archeologisch onderzoek uitgevoerd³. Voor enkele locaties dient er nader archeologisch onderzoek plaats te vinden binnen het bestemmingsplantraject. Het lijkt daarmee uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Het zichtbaar en beleefbaar maken van de historie van de stad is een van de peilers van de structuurvisie. Daarbij wordt onder andere ingezet op een herwaardering van het Keern als historische structuurlijn (vroegere uitvalsroute van de vestingstad Hoorn) en het beter zichtbaar maken van de omkadering van de binnenstad. Het Keern wordt omgevormd tot een langzaam verkeer route. Op basis van de kaarten op pagina 18 (structuurvisie) is te zien dat delen van het plangebied als monument zijn aangewezen. In de bestemmingsplantrajecten zal hier aandacht voor moeten zijn, om waarden waar mogelijk te behouden en in te passen in de ruimtelijke ontwikkelingen. Indien dat het geval is zullen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet optreden.

Het plangebied betreft een binnenstedelijke locatie die grotendeels wordt herontwikkeld. De landschappelijke impact zal hiermee zeer beperkt zijn. Bestaande zichtlijnen (stationsgebied (nieuw) en binnenstad (oud)) worden behouden. Profielen met monumentale bomen worden zoveel als mogelijk behouden. Vanwege het ontwikkelingsgerichte karakter van de structuurvisie wordt voldoende aandacht besteed aan de stedenbouwkundige waarden. Het lijkt daarmee uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Verkeer en parkeren

Het onderwerp verkeer heeft een belangrijke plaats in de structuurvisie. Er is een uitgebreide verkeerskundige analyse opgenomen. Daarnaast is er ook een verkeersmodelkundige berekening uitgevoerd. De verwachte hoeveelheid extra verkeer zorgt niet voor problemen op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Binnen het plangebied wordt de infrastructuur aangepast en worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd om in de parkeerbehoefte te voorzien. Het lijkt uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Geluid

Uit onderzoek dat voor de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de structuurvisie is uitgevoerd⁴ blijkt dat als gevolg van de nieuwe geplande weg (Carbasiusweg) de maximale

³ Rapporten met kenmerk 'Archeologische quickscan Hoornse Poort low resolution_S_11 18678_1', d.d. maart 2010 en 'Archeologisch advies inpassing weg versie B' d.d. 2011.

ontheffingswaarde van 63dB Wet geluidhinder ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen wordt overschreden. Voor twee overige geplande wegen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48dB overschreden. In het kader van het bestemmingsplantraject zal nader onderzoek noodzakelijk zijn.

Er treden milieueffecten op, maar deze lijken niet van dien aard dat deze binnen het bestemmingsplantraject niet voldoende weggenomen kunnen worden. Het lijkt daarmee uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat voor de gehele gemeente Hoorn in 2011 is uitgevoerd⁵ blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Uit onderzoek dat voor de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de structuurvisie is uitgevoerd blijkt dat geen knelpunten ontstaan⁶. Voor individuele ontwikkelingen zal in het bestemmingsplantraject getoetst moeten worden of er toch geen knelpunten optreden. Het lijkt daarmee uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Externe veiligheid

Over de provinciale weg N506 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Daardoor kent deze weg een risicocontour. Als gevolg van de planontwikkelingen in de nabijheid van de N506 is sprake van een toename van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie⁷. Op andere locaties binnen het plangebied is geen sprake van concrete (toenemende) relevante risico's ten aanzien van externe veiligheid. De plannen zijn in het kader van externe veiligheid uitvoerbaar, mits in het kader van het bestemmingsplantraject maatregelen worden genomen om (de toename van) het groepsrisico tot een minimum te beperken. Het bevoegd gezag zal hier uiterlijk voor vaststelling van het bestemmingsplan over besluiten. Het lijkt daarmee uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Bedrijven en milieuzonering

De afstand tussen de in het plangebied te realiseren voorzieningen (waaronder kwetsbare objecten) en risicovolle of hinder veroorzakende bedrijven is voldoende. Als gevolg van de verplaatsing van het tankstation aan het Keern naar buiten het plangebied wordt een risicobron weggenomen. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat de bestaande bedrijvigheid binnen en in de nabij van het plangebied geen belemmering vormt voor de realisatie van gevoelige objecten in

⁴ Rapport met kenmerk Onderzoek geluid en lucht Carbasiusweg Poort van Hoorn_15219-1-RA_definitief, d.d. september 2011

⁵ Rapport met kenmerk 12.26592_rapport luchtkwaliteit 2011 gemeente Hoorn, 21 juni 2012, Milieudienst Westfriesland, d.d. 2011

⁶ Rapport met kenmerk Onderzoek geluid en lucht Carbasiusweg Poort van Hoorn_15219-1-RA_definitief, d.d. september 2011

⁷ Rapport met kenmerk M2012058800R001 Bestemmingsplan Carbasiusweg en omgeving d.d. oktober 2012

het plangebied. Ook de nieuw te realiseren voorzieningen in het plangebied vormen geen belemmering voor de planrealisatie. Het lijkt daarmee uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

1.3.3 Maatschappelijk aandacht voor de activiteit

De voorziene ontwikkelingen rondom het Stationsgebied zijn van grote betekenis voor de stad Hoorn, en daarmee voor bewoners en bezoekers van het gebied. De gemeente Hoorn heeft een uitgebreid communicatietraject opgestart om geïnteresseerden op de hoogte te houden en een platform te bieden mee te denken. Daartoe is een projectwebsite ingericht waarop veel informatie over de voorgeschiedenis en de huidige stand van zaken is te vinden. Ook biedt de website de mogelijkheid input te leveren. Daarnaast is een klankbordgroep ingesteld met een brede vertegenwoordiging en is ook de kenniswerkplaats (provincie Noord-Holland, Clusiuscollege en de Kamer van Koophandel Noordwest-Holland) aangesloten. De ontwerpstructuurvisie heeft vanaf begin oktober tot en met 21 november 2012 ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld een zienswijze in te dienen.

1.3.4 Beschikbaarheid informatie

Voor de structuurvisie zijn enkele milieuonderzoeken uitgevoerd en er is gebruik gemaakt van recente beschikbare milieu-onderzoeken vanuit onder andere de in voorbereiding zijnde (voor)ontwerp bestemmingsplannen. Voor het abstractieniveau van een structuurvisie is daarmee op dit moment voldoende inzicht in de milieugevolgen van de voorgenomen ontwikkeling. In het kader van de bestemmingsplantrajecten zal nader (gedetailleerd) onderzoek noodzakelijk zijn.

1.4 Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Met in acht neming van bovenstaande is het uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden. Er is geen aanleiding om voor het te nemen besluit nader onderzoek in de vorm van een m.e.r.-beoordeling of m.e.r. uit te voeren.