

BESTEMMINGSPLAN „HOORN NOORD-WEST 1971”



1200

OPENBARE WERKEN HOORN AFDELING STEDEBOUW

TOELICHTING.

Toelichting behorende bij het
bestemmingsplan "Hoorn Noord-West
1971" van de gemeente Hoorn.

Inleiding.

In verband met de ontwikkeling van Groot-Hoorn en de snelle ontwikkeling van het plan Risdam was het noodzakelijk het bestemmingsplan voor het gebied "Hoorn Noord-West" te herzien.

Het gebied wordt globaal begrensd door de straten Keern, Geldelozeweg, Koepoortsweg, Spoorsingel, Stationsplein en Stationsstraat.

Het bestemmingsplan, waarvan het grootste gedeelte van de bestemmingen reeds is gerealiseerd, heeft voornamelijk verbetering van het wegenschema ten doel.

Vigerende bepalingen.

De vigerende stedenbouwkundige bepalingen voor het bovengenoemde gebied zijn summier en sterk verouderd. Voor de gronden langs de westzijde van de Koepoortsweg en gedeelten bij het Keern en Geldelozeweg is geen bestemmingsplan van toepassing (± 8 ha.).

Voor de overige gronden in het gebied zijn van toepassing:

- a. een gedeelte (± 35 ha.) van het uitbreidingsplan in onderdelen Hoorn, vastgesteld bij raadsbesluit van 24 augustus 1954 nr. 13 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 23 augustus 1955, nr. 311.
(± 12 ha. van dit plan is destijds niet goedgekeurd in verband met bezwaren van de directeur van het Instituut voor Veevoedingsonderzoek tegen bestemmingswijziging van percelen grasland behorende bij het instituut in de omgeving van de Maelsonstraat en Dr. C.J.K. van Aalstweg).
- b. een gedeelte ($\pm 5,5$ ha.) van het uitbreidingsplan in hoofdzaak, vastgesteld bij raadsbesluit van 21 maart 1961, nr. 12 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 15 mei 1962 nr. 107 (grootste gedeelte stationsemplacement).

Het verkeer.

Het hoofdwegenschema in het bestemmingsplan "Hoorn Noord-West" is geheel aangepast aan de totale structuur van Groot-Hoorn.

De in het bestemmingsplan voorkomende hoofdtoegangsweg het Keern, vervult met de provinciale weg een belangrijke functie in dit hoofdwegenschema.

De excentrische ligging van het centrum in Groot-Hoorn doet een sterke concentratie van verkeersbewegingen aan de noordzijde van de binnenstad ontstaan. Het is noodzakelijk deze verkeersdruk af te leiden naar de oostelijke en westelijke delen van de binnenstad door deze stadsdelen te ontsluiten via hoofdwegen (tangenten), welke in het totale hoofdwegennet van de stad zijn geïntegreerd.

Deze integratie wordt verkregen door de twee ontsluitende tracé's Keern en J. Messchaertstraat-J.D. Pollstraat-Liornestraat in noordelijke richting voort te zetten tot in het plan Risdam.

Door de ligging van de woonwijk Risdam in Groot-Hoorn zullen de verkeersstromen, van en naar dit stadsdeel, bijzonder omvangrijk zijn.

Om extreme verkeersconcentraties bij het Keern te voorkomen, is er onder meer naar gestreefd, ten behoeve van de verkeersrelatie Risdam-binnenstad, de route Liornestraat aantrekkelijker te maken dan het Keern. Voor dit doel is de Liornestraat in Risdam in westelijke richting omgebogen en zal door zijn meer centrale ligging in Risdam meer verkeer aantrekken.

Het Keern.

Het Keern is als belangrijkste ontsluitingsweg van Hoorn in zijn huidige vorm een gebrekkige schakel in het totale wegenschema.

Deze weg laat slechts een verkeersafwikkeling toe, die bij lange na niet voldoende is.

Regelmatig ontstaan lange files, die het verkeer in wijde omgeving van het Keern totaal blokkeren. De moeilijkheden worden voornamelijk veroorzaakt door een veelvuldig gesloten spoorwegovergang, de aansluiting bij deze spoorwegovergang van de Van Dedemstraat en het Dampten op het Keern en voorts de te kleine capaciteit van het kruispunt Keern- Provinciale weg.

De bezwaren, die uit deze gebrekkige verkeersafwikkeling voortvloeien, nemen de laatste tijd zulke ernstige vormen aan, dat zonder meer van een nood-situatie gesproken kan worden.

Een eerder ontworpen plan om het Keern tussen provinciale weg en de binnenstad geheel kruisingvrij te maken door middel van 2 viaducten is, in verband met het ontbreken van de nodige financiële middelen, komen te vervallen. Om dit z.g.n. tunnelplan in de verre toekomst alsnog te kunnen realiseren, worden echter in de omgeving van het Keern de benodigde gronden voor dit doel wel gereserveerd.

De op de kaart van het bestemmingsplan aangegeven oplossing voor het Keern is na grondige studie door het Ingenieursbureau voor Verkeerskunde in nauw overleg met de N.V. Nederlandse Spoorwegen en de Provinciale Waterstaat tot stand gekomen. Volgens de prognoses van de verkeersdeskundigen zal de aangegeven verbetering van de verkeerssituatie voldoende zijn tot een groei van Hoorn tot $\pm$ 40.000 inwoners.

Het Keern zal daartoe van af de Geldelozeweg tot voorbij de spoorwegovergang verbreed worden tot 2 x 2 rijstroken, de spoorwegovergang zal uitgevoerd worden met een AHOB-installatie, de aansluitingen van de Van Dedemstraat en het Dampten op het Keern worden samengevoegd tot één kruispunt en de aansluiting van de Berkhouterweg op het Keern komt te vervallen. Het plan voorziet verder in een grote opstelmogelijkheid bij de kruispunten en verbetering van de rijwielpaden.

Provinciale weg

De provinciale weg Hoorn-Enkhuizen is voor het gehele gebied van oostelijk Westfriesland ($\pm$ 77.000 inwoners) de belangrijkste ontsluitingsweg. Vooral t.p.v. het kruispunt bij het Keern ondervindt het doorgaande verkeer veel hinder van het plaatselijke verkeer.

In aansluiting met de verbeteringen bij het Keern zal de provinciale weg over een groot gedeelte verdubbeld worden. Vooral de verkeersafwikkeling bij het Keern zal door meerdere opstel- en afrijstroken sterk verbeterd worden.

Koepoortsweg

De Koepoortweg heeft zijn functie van toegangsweg vanaf provinciale weg naar de binnenstad geheel verloren.

De aansluiting van de Koepoortsweg met de provinciale weg is namelijk om verkeerstechnische redenen voor het snelverkeer komen te vervallen, terwijl de spoorwegovergang bij de Koepoortsweg alleen nog gebruikt mag worden door fietsers en voetgangers. In verband met de afsluiting van de Koepoortsweg bij de provinciale weg zal ten behoeve van de nieuwe woonwijk Risdam bij de Vredeshofstraat voor fietsers en voetgangers een tunnel onder de provinciale weg worden gemaakt.

Geldelozeweg

De huidige Geldelozeweg is als toegangsweg naar de wijk Risdam te smal.

Het bestemmingsplan voorziet er in om deze weg te verbreden tot 8 meter. Voor de voetgangers zullen ter plaatse ook trottoirs gemaakt worden.

Parkeren.

In verband met de steeds toenemende behoefte aan parkeren in de omgeving van het station, is aan de achterzijde van het station een terrein gereserveerd voor parkeren. In de toekomst zal ernaar gestreefd worden om in overleg met de Nederlandse Spoorwegen het station aan de achterzijde bereikbaar te maken en wellicht is het dan ook mogelijk het parkeerterrein ter plaatse aanzienlijk uit te breiden op spoorweggrond.

Op de terreinen van het Katholiek Streekziekenhuis en het Verpleegtehuis voor bejaarden (het voormalige St. Jansgasthuis) zijn ruime parkeermogelijkheden aanwezig, zodat bezoekers e.d. voor deze gebouwen geen gebruik behoeven te maken van het eerder genoemd parkeerterrein.

Verder zijn er t.b.v. de bestaande bebouwing aan het Keern parkeerstroken opgenomen.

Bebouwing.

In het bestemmingsplan is het terrein tussen Keern-provinciale weg-Koepoortsweg-spoorwegemplacement, in tegenstelling met de oorspronkelijk gedachte bestemming voor woningbouw in 1954, thans hoofdzakelijk bestemd voor bijzondere doeleinden.

In verband met de streekfunctie voor Hoorn is dit terrein in de omgeving van centrum en station bij uitstek geschikt voor een dergelijke bestemming. Aan de Van Dedemstraat is inmiddels een nieuw Katholiek Streekziekenhuis gebouwd en langs de provinciale weg is een Middelbaar Technische School in aanbouw.

Het voormalige St. Jansgasthuis aan de Koepoortsweg is verbouwd tot een verpleegtehuis voor bejaarden. Aan de achterzijde van dit gebouw is een palviljoen gepland voor demente bejaarden.

Het reeds bestaande slachthuis aan de Van Dedemstraat is zoveel mogelijk "in het groen" opgenomen.

Bij de Geldelozeweg is een terrein bestemd voor woondoeleinden (eengezinshuizen). Deze bestemming zal door burgemeester en wethouders nog nader uitgewerkt worden overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Tenslotte is de reeds oudere bebouwing langs de Koepoortsweg en het Keern en de bebouwing op het industrieterrein grotendeels conform de bestaande toestand in het bestemmingsplan opgenomen.

Aanpassing plan.

Na het gereedkomen van het ontwerp-bestemmingsplan in maart 1971 was het om verschillende redenen noodzakelijk het plan aan te passen.

De wijzigingen zijn:

- a. Een andere verkeersoplossing voor het Keern.
Onder andere is bij het spoorweg-emplacement het z.g.n. tunnelplan vervangen door een AHOB-oplossing.
- b. De oorspronkelijke globale bestemming "verkeers-doeleinden" ter plaatse van de provinciale weg is op verzoek van de Provinciale Waterstaat thans nader uitgewerkt in het bestemmingsplan opgenomen.
- c. In verband met een grotere hoogte van een nieuw te bouwen M.T.S. is de bestemming van een terrein langs de provinciale weg gewijzigd van "bijzondere doeleinden, klasse B in klasse C".
Dat wil zeggen dat de toegestane bouwhoogte van 10 meter gewijzigd is in 15 meter.
- d. Een gedeelte van het terrein met de bestemming "spoorweg" is aangevuld met "voorlopige bestemming winkels".
Gedurende een periode van maximaal 10 jaar kan deze grond gebruikt worden voor winkeldoeleinden.
- e. De bestemming "woondoeleinden eengezinshuizen" bij de Geldelozeweg is gewijzigd. De bestemming zal door burgemeester en wethouders nader uitgewerkt worden.

Het aantal woningen per ha is thans bepaald op 17 tot 22 stuks.

- f. Aan de Koepoortsweg is in de bestemming BDB het gewijzigde plan verwerkt voor de bouw van een nieuw verpleegtehuis voor demente bejaarden.

Verwerking opmerkingen vooroverleg. Uit het mondeling en schriftelijk vooroverleg zijn een aantal zaken naar voren gekomen, waardoor het noodzakelijk was het ontwerp-bestemmingsplan op enkele punten te wijzigen.

De Oosterpolder in Drechterland

Naar aanleiding van een aantal opmerkingen van de Oosterpolder tegen het ontwerp-bestemmingsplan, is op 16 juni 1971 nader overleg gevoerd. Op verzoek van de Oosterpolder is het ontwerpbestemmingsplan op een 2-tal punten aangepast. Een sloot tussen de van Aalstweg en de Geldeloze-weg zal gehandhaafd blijven en is overeenkomstig de bestaande toestand in het plan opgenomen. De bestemming "parkeerdoeleinden" bij het station is aangevuld met de bepaling "sloten". Met toepassing van artikel 26 van de voorschriften zal t.z.t., in overleg met de Oosterpolder, de bestemming nader uitgewerkt worden. De bestemming "verkeersdoeleinden" ter plaatse van de provinciale weg is inmiddels in nader overleg uitgewerkt.

N.V. Nederlandse Spoorwegen

Aan het verzoek van de Nederlandse Spoorwegen is niet voldaan. Het spoorwegterrein is overeenkomstig de bestaande toestand in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen, zodat voorlopig ongewenste ontwikkelingen op dit terrein tegengegaan kunnen worden. De door de Nederlandse Spoorwegen gedane voorstellen zullen in een later stadium bestudeerd worden in samenhang met de ontwikkeling van de gehele binnenstad.

Provinciale Planologische Dienst

De opmerkingen van de Provinciale Planologische Dienst zijn in het ontwerp-bestemmingsplan verwerkt. Ten behoeve van het tegengaan van verbruikersmarkten in industriegebouwen is in artikel 22, lid 1, sub b, van de voorschriften een nieuwe gebruiksbepaling opgenomen. In artikel 26, lid 1, sub a, is het aantal parkeerplaatsen bepaald op $1\frac{1}{2}$ per woning.