



BINNENSTAD IN BEWEGING

Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn

Mei 2016

COLOFON

Urhahn | stedenbouw en strategie

Ad de Bont

Merijn de Veer

Daniele Burrascano

Josje-Marie Vrolijk

Gemeente Hoorn

Martin Sikkema e.a.



Binnenstad in beweging

Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn

Mei 2016

Gemeente Hoorn
Urhahn | stedenbouw en strategie

INHOUDSOPGAVE

5	Inleiding / voorwoord
7	1. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen
15	2. Principes voor de binnenstad
21	3. Ruimtelijke kwaliteiten
31	4. De gemengde binnenstad
47	5. Samenhangende gebiedsidentiteiten
61	6. Bereikbaarheid op maat
71	7. Uitvoeringsagenda en prioritering

Stadslab tijdens de 'Maand van de Binnenstad'
De Zwarte Olifant, oktober 2015



Binnenstadvisie
Hoorn

VOORWOORD

Binnensteden zijn volop in beweging. Dat geldt ook voor de binnenstad van Hoorn. De laatste tijd zijn vooral de negatieve kanten hiervan in het nieuws: het faillissement van V&D en andere winkels halen regelmatig de voorpagina's. Maar er zijn ook positieve signalen: de kenniseconomie weet de binnenstad te vinden, het recreatief en toeristisch bezoek zit in de lift, steeds meer mensen willen in de binnenstad wonen. En binnensteden met een sterk historisch karakter scoren beter dan andere binnensteden. Op dat punt scoort de binnenstad van Hoorn heel goed en dat geeft hoop voor de toekomst.

Er is al veel beleid voor de binnenstad van Hoorn: op het gebied van detailhandel en horeca, verkeer en toerisme. Ook is er een Structuurvisie voor de hele stad, een Programma Waterfront, een bestemmingsplan Binnenstad, etc. Al die beleidsstukken zeggen iets over de binnenstad, maar steeds over een klein stukje, over één aspect van het geheel. Het is nu tijd dat we weer eens integraal naar de binnenstad van Hoorn kijken: wat is de globale koers voor de komende jaren? Vanuit die visie op hoofdlijnen, vanuit die samenhang kan de komende jaren worden gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan, aan allerlei sectorale nota's en aan diverse uitvoeringsprojecten.

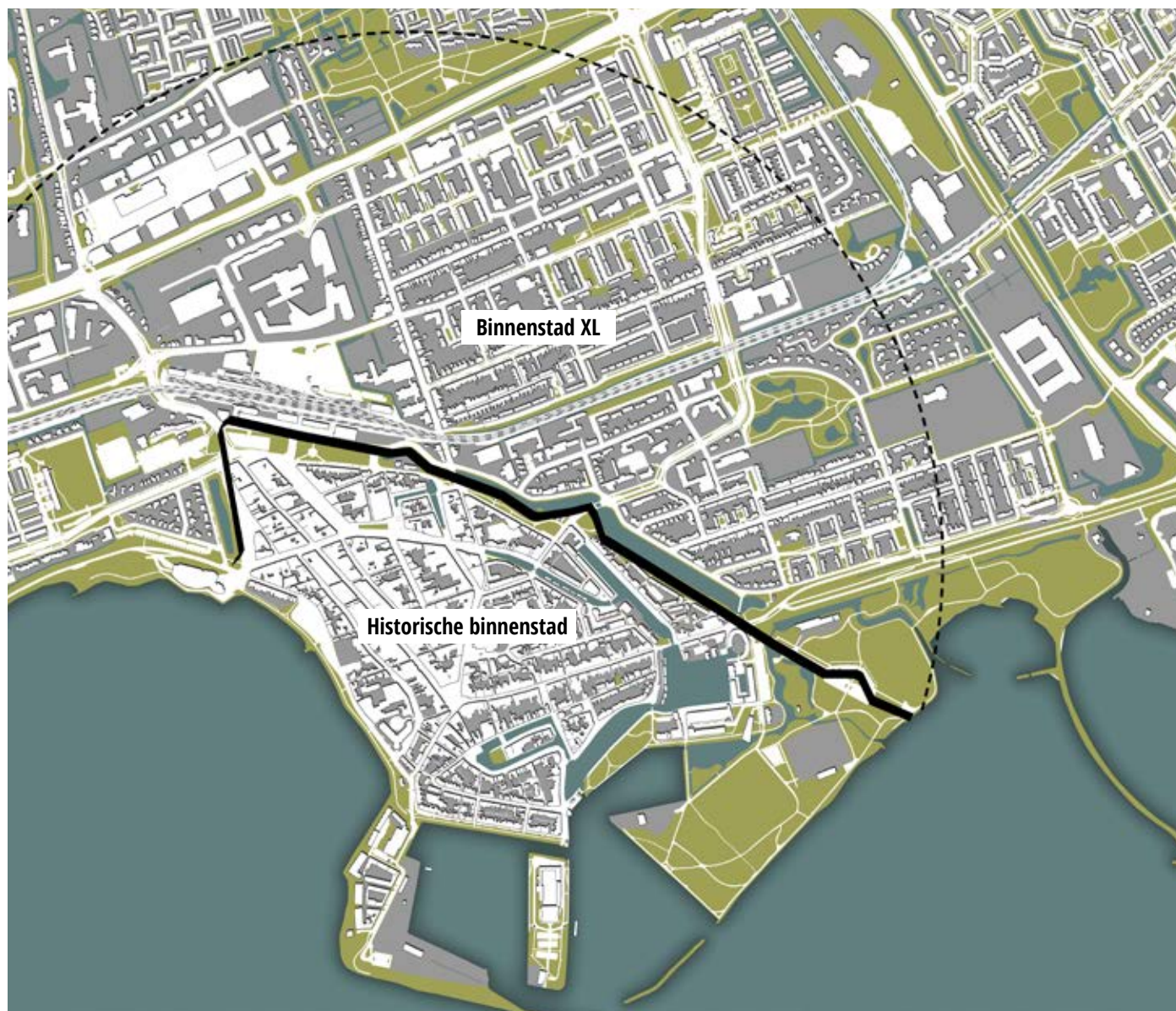
De visie is niet tot stand gekomen achter een bureau of tekentafel in het stadhuis. De visie is het resultaat van vele gesprekken met bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad. Dat ging digitaal via facebook, maar ook in de vorm van expert meetings, binnenstadslabs en losse gesprekken. Alles bij elkaar was dat een bijzonder inspirerend proces, waar wij zeer van hebben genoten. Samen op weg naar een (nog) betere binnenstad van Hoorn. Daar doen we het voor. Het resultaat mag er zijn!

Samir Bashara en Ben Tap, wethouders



1. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen





EEN PRACHTIGE BINNENSTAD

Hoorn heeft een prachtige en compacte binnenstad. In de 15e en 16e eeuw behoorde Hoorn tot de grootste en machtigste steden van Nederland. Dat is nog steeds terug te zien in de historische kwaliteit van de binnenstad, in het grote aantal rijks- en gemeentelijke monumenten, in de authenticiteit en kleinschaligheid. De ligging aan het water draagt hier alleen maar aan bij en geeft de binnenstad van Hoorn extra charme.

Als een binnenstad zo veel kwaliteiten heeft, kan dit leiden tot vragen als: wat is hier eigenlijk de opgave? Waarom een integrale visie voor de binnenstad? Het gaat toch goed? Dat is zo, maar toch is het nodig om af en toe bij te sturen. De maatschappij verandert en dat heeft gevolgen voor de binnenstad van Hoorn. Bovendien is de binnenstad op sommige plekken enigszins sleets: kwaliteitsverbeteringen zijn nodig. De laatste keer dat integraal gekeken is naar de binnenstad, was ten tijde van het Kwaliteitsplan Binnenstad uit 2000. Die visie is verouderd en speelt onvoldoende in op actuele en toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen. Het huidige beleid is bovendien erg sectoraal: een visie op detailhandel, een visie op horeca, een visie op wonen, een visie op parkeren, etc. Het is daarom goed om weer eens integraal naar het beleid te kijken en samenhang aan te brengen. Dat is het doel van deze visie.

Historische binnenstad en binnenstad XL

Deze visie gaat vooral over de historische binnenstad: het deel binnen de singels. De binnenstad is echter veel groter dan alleen de historische kern. In een tweede schil rond de historische binnenstad – van Oostereiland, via Julianapark, oostelijke binnenstad, Poort van Hoorn

tot aan het toekomstige stadsstrand – zitten tal van binnenstadsfuncties, zoals Westfriesgasthuis, station, Horizon College en Schouwburg Het Park. Ook woonmilieus als het Venenlaankwartier en Hoorn-Noord maken in zekere zin onderdeel uit van de binnenstad. In feite geldt dat ook voor locaties als het Holenkwartier (de voormalige Philips-locatie) en voor het hele gebied binnen (ten zuiden van) de Provincialeweg. Bij elkaar is dat als het ware de ‘binnenstad XL’.

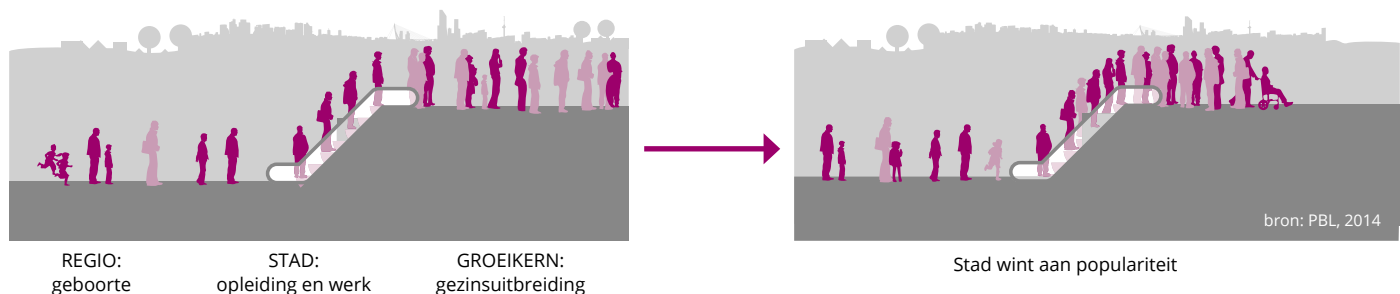
Eigenlijk is die binnenstad XL nog groter: de kantoren van de Nieuwe Steen, de diverse wijkwinkelcentra en het Hof van Hoorn, de bioscoop op de Blauwe Berg – het zijn allemaal ‘binnenstadsfuncties’. Samen vormen ze een netwerk van functies en locaties, die goed op elkaar afgestemd moeten worden en die complementair aan elkaar functioneren. Daar ligt een opgave die verder strekt dan de scope van deze visie, maar die in deze visie wel af en toe wordt benoemd.

DE MAATSCHAPPIJ VERANDERT

Steden en binnensteden weerspiegelen de maatschappelijke behoeften. Binnensteden zijn daarom constant in ontwikkeling. Dit proces is ook heel mooi zichtbaar in de Hoornse binnenstad. Ruim een eeuw geleden domineerden wonen en werken het beeld. De afgelopen twintig jaar werd het straatbeeld sterk gedomineerd door de detailhandel. Nu ontstaan er scheurtjes in dit detailhandelsbeeld: ons winkelgedrag verandert en de leegstand neemt toe. Terugkijken in de geschiedenis kan ons beeld van de binnenstad nuanceren: de verhouding tussen verschillende functies verandert voortdurend. Wellicht gaan we terug naar een aantrekkelijke, gemengde stad waarin detailhandel

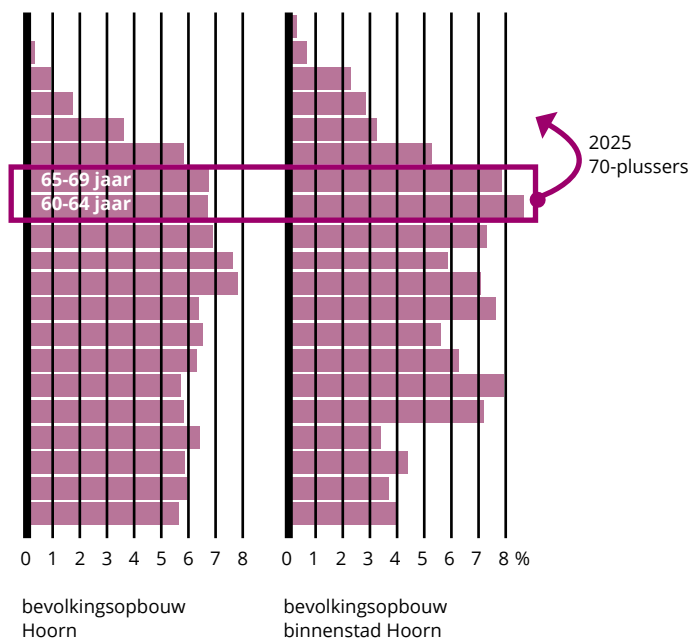
één van de functies is naast vele andere – in feite zoals het vroeger ook was.

De maatschappij verandert momenteel in hoog tempo. We kopen steeds meer via internet, de smartphone heeft ons dagelijks leven veranderd, de participatiemaatschappij is geland, we worden steeds ouder, recreatie en toerisme (vrije tijd) zijn economische groeisectoren, de kenniseconomie wordt steeds belangrijker en nieuwe vormen van mobiliteit (zoals zelfrijdende auto's) komen er aan. Een integrale visie voor de binnenstad moet anticiperen op deze (en nog veel meer) ontwikkelingen.



Wonen en demografie

Als voormalige groeikern komt de vergrijzing dubbel hard aan in Hoorn. In de periode 1965-1985 zijn veel jonge gezinnen in Hoorn komen wonen. Die mensen zijn inmiddels de leeftijdsgrens van 65 jaar gepasseerd of bereiken die binnenkort. Voor veel ouderen is de binnenstad een aantrekkelijk woonmilieu vanwege de diversiteit aan voorzieningen. Maar ook jongeren en jonge gezinnen zoeken de stedelijke voorzieningen op. Voor de vitaliteit van de binnenstad is ook die groep van groot belang.

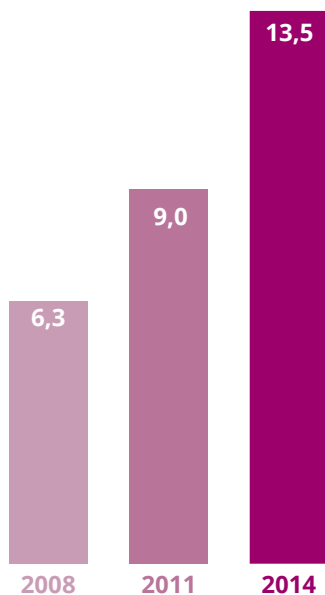


Economische veranderingen

In deze tijd van internetwinkelen moeten de fysieke winkels zichzelf als het ware opnieuw uitvinden: een ander soort ondernemerschap is nodig. Tegelijkertijd zijn andere soorten van bedrijvigheid in opmars. Een recente ontwikkeling is de opkomst van de kenniseconomie. Waar de 'oude' productie-economie uitstekend gedijt op bedrijventerreinen aan de rand van de stad, gedijt de kenniseconomie vooral in de binnensteden. Ontmoeting is daarbij van wezenlijk belang. Gedeelde en flexibele werkplekken, werken in hippe horecagelegenheden, integrale concepten (crossovers) met werkplekken als onderdeel van het concept – het zijn

allemaal uitingen van een opkomst van de kenniseconomie in de binnensteden.

Maar ook het ambacht is bezig aan een opleving, al dan niet in nieuwe gedaantes – bijvoorbeeld op basis van de mogelijkheden van de 3D-printer. Veel van deze ontwikkelingen zijn nog pril, maar uitermate interessant voor de binnenstad van Hoorn. Een kleinschalige binnenstad, waar face-to-face contacten en menging mogelijk zijn, is een prima basis voor de (kennis)economie van de toekomst. Al deze oude én nieuwe vormen van kleinschalige economie zorgen voor economische vitaliteit.



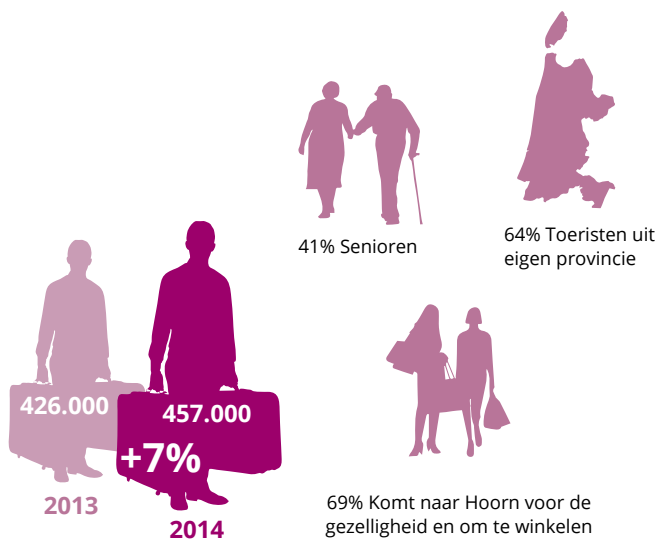
Omzet internetwinkelen in miljarden euro's



Van productie-economie naar kennis-economie

Toerisme & recreatie

Toerisme is een belangrijke economische kracht. Hoorn heeft veel te bieden en trekt veel bezoekers. Ze komen voor een groot deel met de auto of trein, maar een steeds groter deel komt met riviercruiseschepen (de zogenaamde witte vloot) of andere schepen. Dat is een positieve ontwikkeling, vooral als ze enige tijd in Hoorn blijven en ook geld besteden in de binnenstad. Het is daarom van belang om te blijven inzetten op verlenging van de verblijfsduur (inclusief overnachtingen), op het aanbieden van arrangementen, etc. Het is zaak om ervoor te zorgen dat de binnenstad van Hoorn de vruchten plukt en dat de lusten en lasten zo veel mogelijk in evenwicht zijn.



Groeiend aantal toeristen

Duurzaamheid

De gemeente Hoorn streeft naar een duurzame stad. Verduurzaming van een binnenstad, waar het grootste deel van de toekomstige bebouwing nu al aanwezig is, is niet eenvoudig. Maar wellicht is dit juist duurzaamheid in optima forma: het duurzaam benutten van bestaande gebouwen en structuren. Het faciliteren van economische bedrijvigheid die bijdraagt aan een circulaire economie is een ander voorbeeld. Hoorn is een echte fietsstad: het fietsgebruik is hoog. De structuur van de stad – met een compacte kern, een daaromheen liggende schil van woonwijken en directe fietsverbindingen – faciliteert dit. Het verder stimuleren van de (elektrische) fiets als vervoermiddel van en naar de binnenstad, ook vanuit de omliggende kernen, draagt bij aan de duurzaamheidsambities.

In deze paragraaf zijn een paar belangrijke maatschappelijke trends en ontwikkelingen kort aangestipt. In de volgende hoofdstukken krijgen deze (en andere) trends en ontwikkelingen een vertaling in het toekomstige beleid voor de binnenstad.



Hergebruik van bestaande gebouwen voor de kenniseconomie, en verder stimuleren van schoon vervoer.

ALWAYS BE
YOURSELF.
LIFE IS TOO
SHORT TO BE
ANYONE ELSE.



2. Principes voor de binnenstad



GEMENGDE STAD

In de binnenstad wordt gekozen voor menging en flexibiliteit: een gemengde binnenstad waarin ruimte is voor een aantrekkelijke mix van wonen, werken, voorzieningen, winkels en recreatie. Deze functiemix is geen statisch gegeven, maar is continu aan verandering onderhevig. Flexibiliteit is het uitgangspunt. De binnenstad moet voortdurend kunnen inspelen op veranderende behoeften en nieuwe vragen vanuit de samenleving: een adaptieve of wendbare binnenstad.

MENSELIJKE MAAT

De schaal en maat van de bestaande stad is de basis. Deze is in de loop van vele eeuwen ontstaan – niet door planmatige aanleg, maar stukje bij beetje. De bouwtijd van de diverse panden, verdeeld over de hele binnenstad, laat een zeer gedifferentieerd beeld zien. De binnenstad is nooit af, maar wordt continu vernieuwd. Restauratie en sloop en nieuwbouw zijn aan de orde van de dag, maar bijna altijd op het niveau van individuele panden. Zo blijft de kleinschaligheid en fijnmazigheid in stand en dat is van grote waarde voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Aansluitend op deze historische opbouw wordt in deze visie gekozen voor de menselijke maat: kleinschaligheid van gebouwen en functies, passend bij de ontwikkelingsgeschiedenis van de binnenstad. Dit geldt ook voor projectgebieden in de binnenstad XL, zoals Pelmolenvpad en Prismalocatie. Er zijn weliswaar gebieden met een grote schaal en maat rond de binnenstad, vooral aan het waterfront (zoals het Oostereiland) en rond het station, maar dat is eerder uitzondering dan regel.

BINNENSTAD VOOR IEDEREEN

De binnenstad is één van de woonwijken van Hoorn, maar heeft voor veel meer mensen een functie. Met andere woorden: een binnenstad is van en voor iedereen. De bewoners van de binnenstad (deels Horinezen) zijn daarin dus niet belangrijker dan het winkelend publiek (uit Hoorn én de regio) en de toeristen niet belangrijker dan de ondernemers. Samen maken ze de binnenstad en samen moeten ze op zoek naar een evenwicht. Daarbij geldt echter: een binnenstad die niet aantrekkelijk is voor de eigen bewoners is ook niet aantrekkelijk voor bezoekers van buiten. De binnenstad biedt woningen en voorzieningen voor een grote groep mensen. De hele regio heeft baat bij een goed functionerende centrumstad. Hoorn is de grootste stad in Westfriesland en de binnenstad van Hoorn vervult dan ook een functie voor de hele regio. Tot op zekere hoogte ondervindt de binnenstad van Hoorn concurrentie van centra binnen en buiten de regio (de binnenstad van Enkhuizen, Alkmaar, Purmerend), maar binnen de regio heeft de binnenstad van Hoorn een sterke positie. Het is zaak om die positie vast te houden en verder te versterken.

De binnenstad heeft een goede positie om een rol te vervullen in het stedelijk netwerk van de MRA (Metropool Regio Amsterdam). Amsterdam kan het aantal toeristen nauwelijks meer aan en ook het woningaanbod is niet toereikend voor iedereen die in (de binnenstad van) Amsterdam wil wonen. Hoorn heeft potentie om een bijdrage te leveren aan de oplossing van dit probleem. Hoorn heeft een historische binnenstad aan het water en ligt op ongeveer 30 minuten van Amsterdam, met de auto en de trein. Dat maakt de stad interessant voor (buitenlandse) bezoekers én voor de woonconsument die op

zoek is naar onderscheidende, goed bereikbare stedelijke woonmilieus nabij de MRA. Deze potentie kan nog veel beter worden benut. Goede samenwerking met Amsterdam en de MRA is daarvoor een voorwaarde. Uiteraard wil Hoorn graag de recreanten ontvangen: dit draagt bij aan de levendigheid en economische vitaliteit van de stad – maar niet koste van alles. Hoorn moet een levendige, gemengde stad blijven: juist voor de bewoners, maar ook voor de bezoeker is dit een kernkwaliteit.

De binnenstad is voor iedereen

bewoners van Hoorn



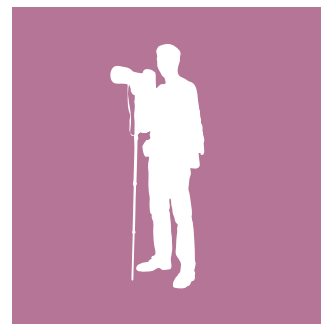
bewoners van Westfriesland



bewoners vanuit MRA



toeristen



BEREIKBAARHEID OP MAAT

Een economisch vitale stad en een sociaal aantrekkelijke leefstad vragen om een goede bereikbaarheid. Zonder goede bereikbaarheid kan een binnenstad niet optimaal functioneren. Dit geldt voor de wandelaar, de fiets, de auto en het openbaar vervoer. In een historische binnenstad als die van Hoorn vraagt dit maatwerk en balanceren. Het fijnmazige mozaïek is niet in staat om grote aantallen stilstaande of rijdende auto's een plek te geven. Dit gaat onherroepelijk ten koste van de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad. Deze

visie hanteert 'bereikbaarheid op maat' als leidraad. Dat geldt zowel voor de vervoerswijze (modaliteit) als voor de ontsluiting en de parkeerbehoefte. Bereikbaarheid op maat betekent: grootschalige voorzieningen met een regionale doelgroep op goed bereikbare plekken nabij infrastructuur (doorgaande wegen, parkeervoorzieningen en/of openbaar vervoer) versus aantrekkelijke, kleinschalige plekken met beperktere parkeermogelijkheden waar verblijven en ontmoeten centraal staat.

HET BELEVEN VAN DE BINNENSTAD

De individuele winkel

Om als winkel het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentie van het internetwinkelen, moet door winkeliers letterlijk en figuurlijk worden geïnvesteerd in een vorm van beleving die het internetwinkelen niet kan bieden. Dat kan worden gezocht in service, persoonlijke aandacht, warenkennis, etc. Door de gekochte spullen thuis te bezorgen, kan één van de voordelen van het internetwinkelen worden geneutraliseerd.

Een belangrijke rol is weggelegd voor samenwerking tussen winkeliers: de binnenstad als warenhuis in plaats van een verzameling los van elkaar opererende winkels. Zo kan bijvoorbeeld worden samengewerkt bij de ontwikkeling en implementatie van een gezamenlijke app, waarmee de rondwandelende klant waardevolle en interessante informatie kan krijgen via de smartphone. Of als het thuisbezorgen van aankopen niet haalbaar is voor een individuele winkel, kan worden samengewerkt in de vorm van een distributieservice. De mogelijkheden zijn legio, ook tussen ondernemers in verschillende sectoren (bijvoorbeeld horeca en detailhandel) en tussen ondernemers in verschillende gebieden (bijvoorbeeld

binnenstad en Hof van Hoorn). Hoe dan ook, samenwerking staat of valt met de bereidheid van ondernemers om daadwerkelijk de handen ineen te slaan. Als dit goed gebeurt, dan is dat van grote positieve invloed op de totale beleving van een binnenstadsbezoek.

Blurring en crossovers

De grenzen tussen verschillende vormen van bedrijvigheid zijn momenteel in rap tempo aan het vervagen. Op dit moment staat wetgeving het nog niet toe dat winkels alcoholhoudende dranken schenken. Datzelfde geldt voor horecagelegenheden die aan detailhandel willen doen. Op landelijk niveau wordt gewerkt aan nieuwe wetgeving, die deze vorm van blurring in de toekomst wel mogelijk zal maken. In dat kader doet de gemeente Hoorn in 2016 mee aan een pilot van de VNG. We gaan uiteindelijk toe naar een situatie dat je in een winkel ook een kop koffie, een broodje of een glas wijn kunt bestellen en dat je in een café of restaurant ook een fles wijn, mooie glazen of andere spullen kunt kopen. Dit past bij de ambities voor de Hoornse binnenstad, van scheiding naar menging van functies op alle niveaus: binnen een gebouw, in een straat en in de gehele binnenstad.

Nog een stap verder zijn de crossovers die ontstaan tussen

HET VERHAAL VAN HOORN

De integrale visie voor de binnenstad wordt geënt op de kernwaarden van Hoorn, zoals deze al eeuwenlang bestaan. Ze vormen als het ware het DNA van Hoorn. In het Coalitieakkoord 2014-2018 wordt dit het 'Het verhaal van Hoorn' genoemd, dat binnenkort ook op de politieke agenda komt te staan. Kort samengevat gaat het dan om de ligging aan het water en de historische waterverbindingen naar het achterland, de historie (de Gouden Eeuw van Hoorn), de vele monumenten, etc. Deze laag is onveranderlijk en vormt een onwrikbaar kader voor het denken over de binnenstad en voor alle beleidskeuzes die we nu en in de toekomst maken. De

verschillende vormen van bedrijvigheid. Een mooi voorbeeld is de Zwarte Olifant (Nieuwe Noord): niet alleen een eetcafé, maar er is ook ruimte voor debat, er zijn concerten en andere kunstuitingen, er zijn werkplekken, je kunt er brood kopen, etc. ('hotel zonder kamers'). Ook het nieuwe initiatief voor de Grote Kerk ('foodmarket, business, shopping en events') is zo'n totaalconcept of crossover. En er zijn meer initiatieven in voorbereiding. Deze voorbeelden van blurring en crossovers zijn gericht op beleving, op het bieden van een unieke ervaring aan de bezoeker van de binnenstad: de binnenstad als huiskamer van de stad. In grotere steden zoals Amsterdam zijn dergelijke concepten al gangbaar. Dat het ook in Hoorn van de grond komt, helpt mee om te voorkomen dat mensen naar die grote steden trekken.

Verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit van de binnenstad is een belangrijke onderscheidende factor voor de beleving. Die verblijfskwaliteit is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de openbare ruimte. Vanaf 2000 is de kwaliteit van de openbare ruimte aanmerkelijk verbeterd op basis van het Kwaliteitsplan Binnenstad, de Leidraad voor de openbare ruimte in de binnenstad en het programma Hoorn Kern Gezond. Het op peil houden en verbeteren van de openbare

potenties van deze waarden kunnen beter worden benut. Dat geldt bijvoorbeeld voor de toeristische en recreatieve potenties van de monumenten en voor de unieke ligging aan het water.

In het verlengde van 'Het verhaal van Hoorn' speelt het historische erfgoed een cruciale rol in de beleving van de binnenstad van Hoorn. De monumenten, de musea, op de historie geënte evenementen en in het algemeen kunst en cultuur spelen daarin een belangrijke dragende en ondersteunende rol. Deze kroonjuwelen moeten daarom worden gekoesterd.

ruimte vraagt echter constante aandacht, ook in de toekomst. Dat geldt ook voor de doelgroep ouderen, die specifieke eisen stelt ten aanzien van bereikbaarheid (rollator, scootmobiel, gehandicaptenparkeerplaatsen) en verblijfskwaliteit (bankjes). Meer ruimte bieden aan de voetganger en de fietser draagt bij aan het verhogen van de verblijfskwaliteit. Op specifieke plekken kan dit wenselijk zijn vanwege de (ontmoetings)functie van deze ruimten.

Historisch decor

Historische binnensteden met een goed ontwikkelde culturele sector scoren maatschappelijk en economisch beter dan andere binnensteden, aldus de Atlas van Nederlandse Gemeenten (2015). Dat heeft in belangrijke mate te maken met beleving. Hoorn scoort in dat opzicht goed, maar het is wel zaak om deze voorsprong goed uit te buiten. 'Het verhaal van Hoorn' dient een belangrijke basis te zijn voor het handelen van gemeente, individuele ondernemers en de samenwerking tussen diverse partijen. Monumenten, historische havens en waterlopen, musea en culturele evenementen zijn geen losse elementen, maar maken integraal onderdeel uit van het totaalpakket van de binnenstad.



disney

3. Ruimtelijke kwaliteiten



RUIMTELIJKE KWALITEITEN

Ruimtelijke kwaliteiten, op basis van 'Het verhaal van Hoorn', vormen de basis voor deze integrale visie voor de binnenstad van Hoorn. Het gaat om een aantal ruimtelijke structuren, die al eeuwenlang niet of nauwelijks veranderd zijn:

- de centrale ontmoetingsplekken in de stad;
- het historische stratenpatroon, waarin de historische ontwikkeling van Hoorn zeer goed afleesbaar is;
- de singel, restant van de stadswallen en historische begrenzing van de binnenstad;
- de Westfriese Omringdijk, die dwars door de binnenstad van Hoorn loopt (Westerdijk-West-Grote Oost-Kleine Oost);
- de oude verbindingen naar het achterland, met name Koepoortsweg en Keern;
- de oude havens en de daaraan gelieerde structuren als Visserseiland, Oostereiland en Julianapark.

VISITEKAARTJES VAN DE BINNENSTAD

Het streven is gericht op een zo hoog mogelijke verblijfskwaliteit van de binnenstad van Hoorn. Het moet aangenaam zijn om er te vertoeven – voor bewoners, voor het winkelend publiek, voor toeristen en voor alle andere gebruikers van de binnenstad. Een aantal plekken in de binnenstad zijn daarvoor essentieel: de Roode Steen, het Kerkplein, het stationsplein, de Veemarkt en het hart van de oude haven. Dat zijn als het ware de kamers van de binnenstad en de visitekaartjes van Hoorn.



Roode Steen

De Roode Steen is het formele plein van Hoorn. Wat de Dam is voor Amsterdam, is de Roode Steen voor Hoorn. Als de burgemeester afscheid neemt of als er olympische kampioenen gehuldigd worden, gebeurt dat op de Roode Steen. Met het Westfries Museum, de Waag, het standbeeld van Jan Pieterszoon Coen en de diverse horecagelegenheden rond het plein, is de Roode Steen ook voor toeristen van groot belang.



Kerkplein

Het Kerkplein kan worden ontwikkeld tot de lokale huiskamer van de binnenstad: een aantrekkelijke informele ruimte met ruimte voor allerlei lokale functies en activiteiten. Ontmoeten en verblijfskwaliteit staan hier centraal. Om zich echt te kunnen ontwikkelen tot de huiskamer van de binnenstad, kan het Kerkplein – naast een nieuwe functie voor de Grote Kerk – een kwaliteitsimpuls gebruiken. Het herstellen en opvullen van de gevelwand (met name aan de zuidzijde), minder parkeerplaatsen en een aantrekkelijker inrichting van de openbare ruimte – liefst in samenhang met elkaar – zijn gewenst.



Stationsplein

Voor de bezoekers die met de trein of de bus naar Hoorn komen of hun auto parkeren aan de noordzijde van het station, vormen het stationsplein en de Veemarkt – nadrukkelijk in samenhang met het Kleine Noord – de entree van Hoorn. Om dit gebied te ontwikkelen als één van de visitekaartjes van Hoorn zijn in de toekomst enkele maatregelen nodig. Hier raakt de visie voor de binnenstad het project Poort van Hoorn. Aan de noordkant van het station is een grote parkeervoorziening gepland. Dit wordt de belangrijkste parkeergelegenheid voor bezoekers van de binnenstad. Essentieel is dat bezoekers gemakkelijk kunnen parkeren en dat ze bijna zonder het te merken over het spoor heen gaan (hoofduitgang parkeergarage op de eerste verdieping, verbrede en aantrekkelijke traverse) en comfortabel en bijna als vanzelf richting Veemarkt en Kleine Noord worden geleid. Het stationsplein wordt een aantrekkelijke plek met een schaal en maat die aansluit op de binnenstad.



Veemarkt

Ook de Veemarkt verdient een andere inrichting, om zich te kunnen ontwikkelen als entree van de binnenstad en belangrijke route naar het kernwinkelgebied. Er wordt aangesloten bij de beschermde status van de Veemarkt als rijksmonument. De beschermde elementen zijn het hekwerk en (de bolling in) de bestrating. Met deze elementen als uitgangspunt – en met bijvoorbeeld kunst in de vorm van beelden of foto's, refererend aan de voormalige functie als veemarkt – kan het gebied worden heringericht. Daarbij speelt de positie van de Noorderkerk, als belangrijk onderdeel van het religieus erfgoed van Hoorn, een belangrijke rol. Het verdwijnen van een deel van de (betaalde) parkeerplaatsen is vanuit het perspectief van ruimtelijke kwaliteit onontkoombaar.



Kern van het havengebied

Ook het hart van de oude haven kan worden gezien als een visitekaartje van de binnenstad. Het gaat dan om de zone van het Oostereiland via de Veermanskade naar de Korenmarkt. Hier bevinden zich enkele van de meest gefotografeerde plekjes van Hoorn: de Halve Maen en de bebouwing op het Oostereiland, de Hoofdtoren en het Houten Hoofd (met de bruine vloot), de panden langs de Veermanskade, het beeld van de Scheepsjongens van Bontekoe en de Hoge Brug. Dit gebied heeft vertakkingen naar de directe omgeving: Oude Doelenkade, Nieuwendam, Venidse, Bierkade, Vismarkt, Appelhaven – en de overige straten en stegen in de omgeving. Een minder prominente rol voor de auto, om hier de verblijfskwaliteit in en de beleefbaarheid van de binnenstad te verhogen, is gewenst.



DE GROENE GORDEL



De historische binnenstad wordt omsloten door een prachtige groene gordel met de singels. Deze kwaliteit wordt gekoesterd en versterkt. Aansluitend bij de plannen van de Poort van Hoorn wordt de gordel ter hoogte van het station en de Noorderveemarkt gecompliceerd. Vooralsnog wordt gekozen voor een groene inrichting van het gebied in plaats van het terugbrengen van water. Dit is goedkoper, is minder ingrijpend en biedt meer mogelijkheden voor (mede) gebruik. Indien de parkeerplaatsen op de Noorderveemarkt deels verdwijnen, worden deze gecompenseerd ten noorden van het station of elders in de omgeving. Dit onderdeel zal in het kader van het project Poort van Hoorn verder worden uitgewerkt, mede op basis van een goede parkeerbalans.



DE HISTORISCHE LIJNEN

De genoemde centrale plekken (visitekaartjes) van de binnenstad worden onderling verbonden en gekoppeld aan de groene gordel via de historische lijnen. Ze zorgen voor samenhang en gaan samen 'Het verhaal van Hoorn' vertellen. Voor een deel is die verbinding er al, bijvoorbeeld in de vorm van het autovrije kernwinkelgebied, dat de Veemarkt, de Roode Steen en het Kerkplein met elkaar verbindt. De historische lijnen zijn in belangrijke mate beeldbepalend en verbinden de binnenstad met de omliggende wijken.





BINNENSTAD XL

De historische binnenstad binnen de groene gordel is 'zo goed als af'. Kleinschalige kwaliteitsverbeteringen staan daar centraal. Buiten de groene gordel ligt een zone waar ontwikkelruimte is: de binnenstad XL. Door de uitbreidingen en ontwikkelingen van de afgelopen decennia is dit gebied centraler komen te liggen. Het gebied kent verschillende karakters:

Robuust aan het water

Het gaat hier om één van de kernkwaliteiten van Hoorn, de prachtige ligging aan het Hoornse Hop. Het is een gebied met (ontwikkel)ruimte met een robuuste schaal en maat. Om de potenties van dit gebied te benutten heeft de gemeenteraad in 2013 het Programma Waterfront vastgesteld. Op basis daarvan wordt nu gewerkt aan onder meer het stadsstrand, het voet- en fietspad langs de Westerdijk en woningbouw. Ook diverse ontwikkelingen op de locatie Schelphoek (Oranje Buiten, Volt) vinden hun basis in het Programma Waterfront.

robuust aan het water



Kleine schaal in de noordelijke schil

Enkele gebieden sluiten naadloos aan op de binnenstad. Het doortrekken van de kleine schaal en maat van de binnenstad is hier het devies. Het betreft het Pelmolenpad, de Prismalocatie, het stationsgebied-zuid en de oostelijke binnenstad.

Grote schaal noordelijk deel van de Poort van Hoorn:

Het gebied tussen de Provincialeweg en het spoor heeft door deze infrastructuur en functies zoals het ziekenhuis een grootschalig karakter. Dit kan niet worden ontkend, ook niet bij nieuwe ontwikkelingen. Deze schaal en maat, goed ingekapseld tussen de historische linten Keern en Koepoortsweg wordt als gegeven beschouwd.

In deze visie wordt de (functionele) samenhang met de historische binnenstad in beeld gebracht.

kleine schaal in de noordelijke schil



grote schaal noordelijk deel van de Poort van Hoorn



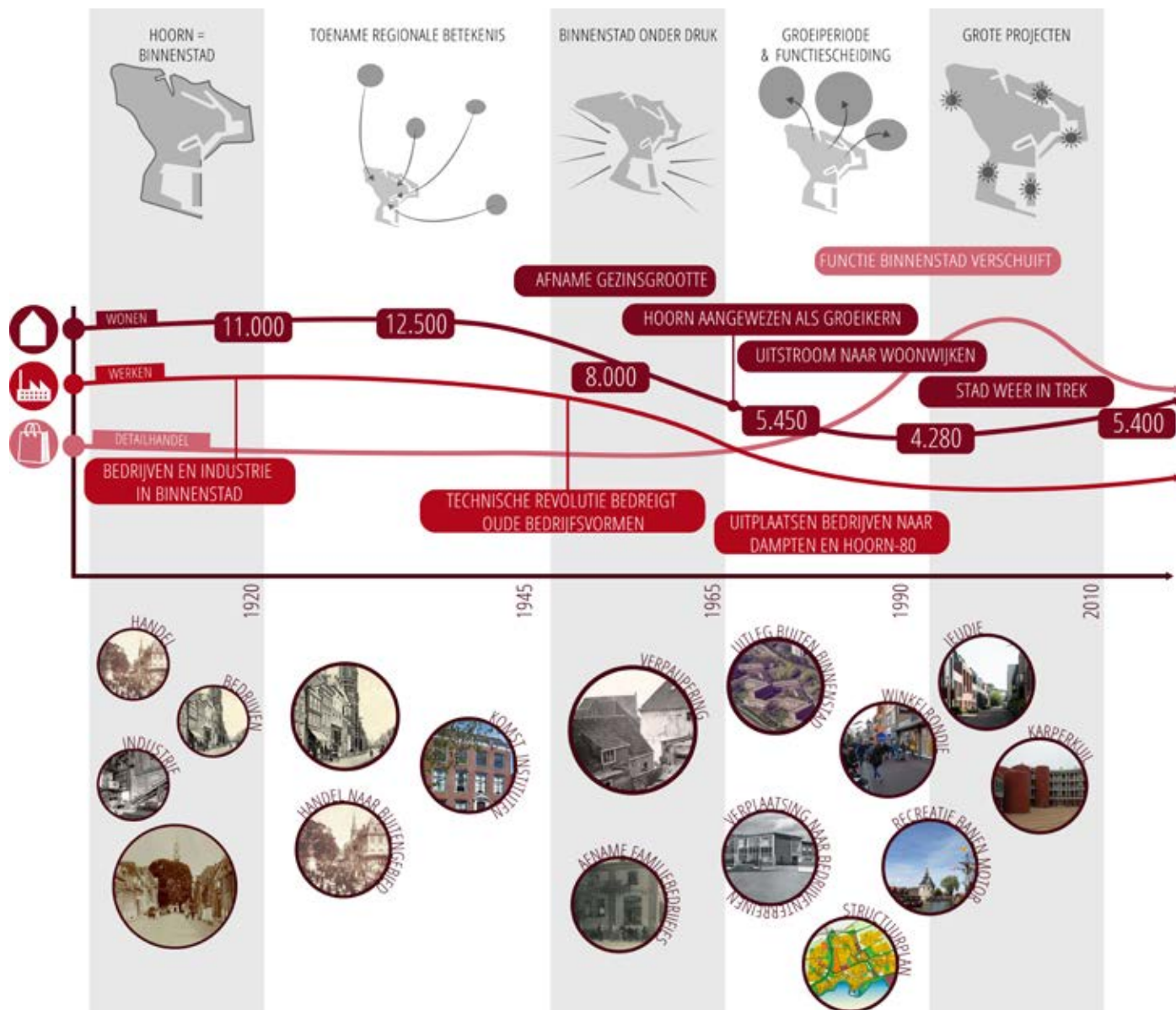
de visie n de



4. De gemengde binnenstad



De gemengde binnenstad in het verleden



EEN GROTE VARIATIE AAN FUNCTIES

Het bijzondere van de binnenstad is dat er niet één functie is die het absolute primaat heeft. Dat maakt de binnenstad aantrekkelijk. Deze visie gaat uit van een moderne, gemengde binnenstad. De binnenstad is gebouwd om een grote variatie aan functies te kunnen huisvesten. Van oudsher – tot ongeveer 1900 – bestond Hoorn uit niet meer dan de huidige binnenstad. Logischerwijs bevonden alle functies zich dus in de binnenstad. In de eerste helft van de 20e eeuw ontstonden de eerste woonwijken buiten de singels. Na de Tweede Wereldoorlog begon ook het proces van scheiding van functies. In de loop van de 20e eeuw is het wonen aanvankelijk steeds meer uit de binnenstad verdwenen. Toen vanaf het einde van de jaren '60 wijken als de Grote Waal, Risdam en Kersenboogerd werden ontwikkeld, werd het dieptepunt bereikt. Vanaf het einde van de 20e eeuw is wonen in de binnenstad weer populairder geworden.

Toen vanaf 1970 ook bedrijventerreinen werden ontwikkeld – eerst Hoorn80 en later Westfrisia – verdween ook de ambachtelijke en industriële bedrijvigheid uit de binnenstad. Tot in de jaren '90 van de vorige eeuw was er nog steeds zware bedrijvigheid in het hart van de binnenstad te vinden (Jeudje, Karperkuil). De laatste jaren is er een ontwikkeling dat met name het ambacht weer terugkeert naar de binnensteden. Voor een deel gaat het dan om het traditionele ambacht (meubelmakerij, sieradenateliers, etc.), voor een deel ook 'het nieuwe ambacht'.

Toen het wonen en de bedrijvigheid zich steeds meer terugtrokken uit de binnenstad, is de ruimte in belangrijke mate ingenomen door winkels. Winkels waren er altijd al,

maar met name in de loop van de jaren '80 en '90 – onder invloed van de economische groei – is de winkelfunctie dominant geworden. In een relatief grote binnenstad als die van Hoorn was sprake van concentratie van winkels in een deel van de binnenstad, in een kleinere binnenstad als die van Purmerend wordt vrijwel de gehele binnenstad in beslag genomen door winkels en horeca. In een tijd van toenemende leegstand in de detailhandel, is het goed om te beseffen dat de dominantie van de winkelfunctie een redelijk recent verschijnsel is. Dit nuanceert dit probleem aanmerkelijk: dergelijke veranderingen horen bij een binnenstad.

De conclusie is helder: een binnenstad, ook de binnenstad van Hoorn, kan vele functieveranderingen aan. De functionele mix in een binnenstad is nooit een statisch gegeven, maar altijd dynamisch en afhankelijk van allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. Een teruglopende tendens bij één functie – zoals momenteel de toenemende leegstand in de detailhandel – betekent niet automatisch het failliet van de binnenstad. Het is een kwestie van zoeken naar een nieuw evenwicht, waarbij een nieuwe functie de plek van een oude functie kan innemen. Dat is hoopvol, maar dan moet het gemeentelijk beleid wel uitgaan van flexibiliteit, om toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen te kunnen faciliteren.



WONEN IN EN ROND DE BINNENSTAD

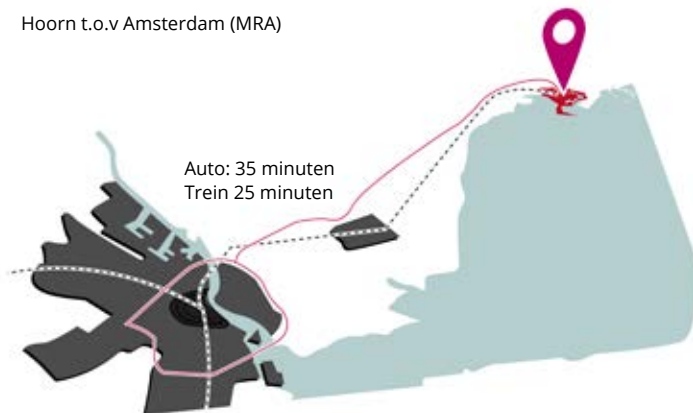
In de binnenstad van Hoorn wonen 5.548 mensen (1 januari 2016). Dat is bijna 8% van de bevolking van Hoorn. Daarmee is de binnenstad een middelgrote wijk in Hoorn: kleiner dan de Kersenboogerd, Risdam-Zuid, Risdam-Noord en de Grote Waal, maar groter dan Hoorn-Noord, de Bangert en Oosterpolder (op dit moment), Blokker, Zwaag, het Venenlaankwartier en de Nieuwe Steen. Het wonen in de binnenstad is een factor van belang. Het vormt de basis: de binnenstad moet vooral ook een prettige woonwijk zijn. Wonen in de binnenstad komt wel met lusten en lasten: het is geen woonwijk als alle andere en kent specifieke voor- en nadelen. Het wonen in de binnenstad wint aan populariteit.

Bouwen voor de regio en de MRA

De woningmarkt in Hoorn en Westfriesland is in sterke mate lokaal en regionaal georiënteerd. In de Structuurvisie Hoorn, vastgesteld in 2012, is daar uitgebreid op ingegaan. De meeste verhuiscbewegingen doen zich voor binnen

de regio. Er is weliswaar een enorme woningbehoefte in de MRA en de noordvleugel van de Randstad, maar naar verwachting zal dit niet leiden tot een grote trek naar Hoorn. Bij een eventuele trek vanuit de MRA gaat het dus om kleine aantallen. Toch liggen er kwalitatieve kansen. In Westfriesland is de binnenstad van Hoorn de enige plek waar een centrum-stedelijk woonmilieu kan worden aangeboden. Voor veel huishoudens in de regio, maar ook voor mensen van buiten de regio (bijvoorbeeld mensen die verhuizen vanuit de MRA), is dat een onderscheidende kwaliteit. De verwachting is dat deze huishoudens een meer dan gemiddelde belangstelling hebben voor de binnenstad van Hoorn. Diverse kwalitatieve woningmarktonderzoeken, zoals het 'Onderzoek vraaggestuurd bouwen' (Companen, 2012), wijzen in die richting. Dat biedt kansen, maar het is goed om te beseffen dat dit waarschijnlijk 'bijvangst' is: in en rond de binnenstad van Hoorn bouwen we hoofdzakelijk voor de lokale en regionale behoefte.

Hoorn t.o.v Amsterdam (MRA)



Extra woningen in de binnenstad

Op dit moment moeten veel initiatieven om extra woningen toe te voegen aan de binnenstad worden geweigerd, omdat niet kan worden voldaan aan de parkeernormen. Het besluit van de gemeenteraad om de tweede parkeervergunning voor bewoners te schrappen voor nieuwe gevallen (november 2015) geeft voor de korte termijn enige ruimte, maar is voor de lange termijn niet voldoende. Een Parkeervisie of een Actieplan Parkeren voor de binnenstad, met aanvullende voorstellen, is nodig om voor de lange termijn dit probleem te tackelen.

Wonen in een gemengde binnenstad

In sommige delen van de binnenstad is de woonfunctie ondergeschikt aan andere functies. Daar beperkt de woonfunctie zich bijvoorbeeld tot wonen boven winkels. In andere delen van de binnenstad is de woonfunctie juist dominant. Dat geldt bijvoorbeeld voor het oostelijk deel van de binnenstad. Dit gegeven hoeft niet te betekenen dat er in de 'rustige' delen van de binnenstad helemaal geen andere functies dan de woonfunctie mogen zijn. Ook in de huidige situatie zit er hier en daar een winkeltje, een restaurant of een andere functie. Daar is niets mis mee, mits zo'n functie niet te veel verkeer aantrekt of anderszins leidt tot hinder en overlast. Binnen redelijke grenzen mag van een binnenstadsbewoner worden verwacht dat deze een zekere mate van 'reuring' accepteert. Dat is juist de charme van het wonen in de binnenstad. Mensen die in de binnenstad komen wonen, kiezen daar vaak bewust voor. Voordelen zijn onder meer de nabijheid van winkels en voorzieningen en een levendige en historische woonomgeving. Nadelen zijn bijvoorbeeld de schaarste aan parkeermogelijkheden en de mogelijke overlast van andere functies (horeca, evenementen, etc.).

Verschillende woonmilieus

In en rond de binnenstad van Hoorn zijn diverse bestaande en toekomstige woonmilieus te onderscheiden. Daarbij is het van belang om te beseffen dat het zoekgebied voor centrum-stedelijk of binnenstedelijk wonen groter is dan alleen de oude binnenstad binnen de singels. Feitelijk gaat het om het hele gebied binnen (ten zuiden van) de Provincialeweg. In het onderstaande wordt kort stilgestaan bij deze verschillende woonmilieus.

Wonen in de historische binnenstad

In de eerste plaats is er het woonmilieu van de binnenstad, gekenmerkt door hoge dichtheden, kleinschaligheid en menging met andere functies. Het gaat in hoofdzaak om bestaande, grotendeels historische bebouwing. De ruimte voor nieuwe ontwikkelingen is zeer beperkt, maar kan incidenteel ontstaan door sloop van bestaande panden of verplaatsing van functies. De eventuele verhuizing van de openbare bibliotheek (vanuit de Wisselstraat) is zo'n voorbeeld. In die gevallen moet bij een nieuwe invulling rekening worden gehouden met kleinschaligheid (de menselijke maat), eventuele menging van functies en aansluiting bij de (historische) omgeving. De binnenstad is in trek bij diverse doelgroepen: bij ouderen in verband met de nabijheid van voorzieningen, bij jongeren (alleenstaand of samenwonend) vanwege de stedelijke dynamiek en in toenemende mate ook bij jonge gezinnen die hier nog betaalbaar kunnen wonen nabij voorzieningen in



een prachtig historisch decor. Voor die laatste groep is bijvoorbeeld de aanwezigheid van een basisschool van groot belang.

Prismalocatie en Pelmolenpad: intensieve laagbouw

Voor de Prismalocatie en het Pelmolenpad zijn er kansen voor een woonmilieu met intensieve laagbouw, eventueel in combinatie met appartementen. Intensieve laagbouw wil zeggen: grondgebonden woningen in hoge dichtheden, vaak met kleine tuin of dakterras. Auto's worden bij voorkeur uit het zicht geparkeerd, bijvoorbeeld in een (half-) verdiepte parkeergarage. In de binnenstad van Hoorn hebben we daarvan al een mooi voorbeeld: het Jeudje. De nabijheid van de binnenstad, het station en het toekomstige stadsstrand maakt deze locatie zeer aantrekkelijk voor jonge huishoudens, met of zonder kinderen, die willen profiteren van de levendigheid van de binnenstad en die voor hun werk of voor andere activiteiten gemakkelijk met de trein

referentie voor
intensieve laagbouw



of auto naar de Randstad kunnen reizen. Dit gebied is het meest gebaat bij een planontwikkeling voor Prismalocatie en Pelmolenpad in onderlinge samenhang. Er zijn daarbij drie complicerende factoren, die van invloed kunnen zijn op de te realiseren woonkwaliteit en die vragen om een zorgvuldige inpassing:

- Er is op langere termijn nog onzekerheid ten aanzien van een tunnel onder het spoor, tussen Prismalocatie en Pelmolenpad (in het kader van de Poort van Hoorn).
- Het is zo goed als zeker dat op de locatie Pelmolenpad – ook op langere termijn – rekening moet worden gehouden met parkeren voor de binnenstad. Ten noorden van het station, op de plek van het huidige P+R terrein, is ruimte voor een grote parkeervoorziening. Indien de totale behoefte aan parkeerplaatsen groter is dan de capaciteit ten noorden van het station, zullen extra parkeerplaatsen op andere locaties in de Poort van Hoorn c.q. aan de rand van de binnenstad moeten komen. Het Pelmolenpad is dan de belangrijkste optie en dat zou een beperking betekenen voor het ontwikkelen van woningbouw op deze plek. Een parkeerbalans voor de hele stad kan op dit punt voor duidelijkheid zorgen.
- Het Pelmolenpad is nu aangewezen als evenemententerrein. Op het moment dat deze locatie wordt ontwikkeld – als onderdeel van de Poort van Hoorn – is dit een aandachtspunt.

Stationsgebied

In de directe omgeving van het station (Poort van Hoorn) zijn mogelijkheden voor verschillende doelgroepen aanwezig: ouderen en jongeren – sociale huur, vrije sector huur en koop in diverse prijsklassen. De huidige plannen voor appartementen aan de Maelsonstraat (tussen Horizon College en Provincialeweg) zijn hier een voorbeeld van: middeldure huurwoningen (vrije sector), vooral gericht op ouderen. Voor de resterende locaties aan de noord- en zuidzijde van het station moeten de mogelijkheden voor woningen voor andere doelgroepen en andere segmenten worden verkend. Dat zal gebeuren in het kader van de Poort van Hoorn. Het rapport 'Maak plaats!' van de provincie Noord-Holland (2013) zal daarvoor één van de kaders moeten zijn. Kansen voor woningbouw – zij het beperkt – liggen vooral ten zuiden van het spoor: een unieke, perfect bereikbare plek tegen de binnenstad aan. Kleinschalige wooncomplexen, wonen boven voorzieningen

en/of intensieve laagbouw kunnen hier bijdragen aan een kwalitatieve schil rond het centrum.

Hoorn-Noord en Venenlaankwartier: kleinschalig stedelijk wonen

In een schil rond de oude binnenstad is een woonmilieu aanwezig, waar je de binnenstad als het ware voelt en ervaart. Het is kleinschalig stedelijk wonen, op een steenworp afstand van de binnenstad en met de sfeer van het wonen in die binnenstad. Het gaat om straten als de Draafsingel, de Eikstraat, de Koepoortsweg en de Drieboomlaan, maar ook om andere straten in die omgeving. Het is een geliefd woonmilieu voor mensen van binnen en buiten de regio. In hoofdzaak gaat het om bestaande bebouwing, maar er liggen ook ontwikkelkansen. Bijvoorbeeld: in het kader van het samenvoegen, verplaatsen of verdwijnen van maatschappelijke functies in het gebied Eikstraat-Johan Messchaertstraat-J.D. Pollstraat

Holenkwartier – Onverwachts Hoorn

Het Holenkwartier (de voormalige Philips-locatie aan de Holenweg) ligt niet in de binnenstad, maar heeft er wel een relatie mee. Er worden momenteel plannen gemaakt voor deze locatie. Ook hier wordt gedacht aan een combinatie van intensieve laagbouw en appartementen, maar dan met een geheel eigen smaak: behoud van het industriële erfgoed, een stoere en industriële uitstraling, een menging van functies, gericht op jongere huishoudens die op zoek zijn naar een woonmilieu zoals je dat bijvoorbeeld ook in Amsterdam-Noord vindt (NDSM-werf, Buiksloterham, etc.). Op slechts vijf minuten fietsen van de binnenstad biedt dit kansen voor een woon- en werkmilieu dat aanvullend is aan (en dus niet concurrerend met) de historische binnenstad.



Venenlaankwartier: kleinschalig stedelijk wonen

ontstaan mogelijkheden om nieuwe woningen toe te voegen. Het gaat dan bij voorkeur om grondgebonden woningen, passend bij de uitstraling en sfeer van de bestaande woningen in deze 'tweede schil'.

Wonen aan het water

De ligging van Hoorn aan het water kan beter worden benut. De bouw van woningen is één van de middelen die daarvoor kunnen worden ingezet, maar de mogelijkheden zijn beperkt. Momenteel zijn er plannen in ontwikkeling voor de bouw van woningen aan de Westerdijk en in het recente verleden zijn appartementen gerealiseerd op het Oostereiland. De bouw van woningen in het Julianapark is niet aan de orde (conform het Programma Waterfront). Er zijn weliswaar mogelijkheden om het water te benutten voor (drijvende) woningen, bijvoorbeeld op de locatie Schelphoek, maar deze worden vooralsnog beperkt door wet- en regelgeving.

De bouw van woningen aan de zuidkant van het Visserseiland zou een interessante optie kunnen zijn, maar op dit moment ontbreekt daarvoor het draagvlak. In principe is hier ruimte voor stoere appartementenblokken in een bouwstijl die past bij de bebouwing van het Oostereiland en bij de historische context van de haven. Dit zou écht iets toevoegen aan het palet van woonmilieus van de binnenstad. Deze locatie is ook in beeld voor het aanmeren van riviercruiseschepen (de witte vloot): de Rede van Hoorn. Wellicht is er in de toekomst ruimte voor enige woningbouw in een integraal plan voor deze locatie. Dat zou aan de orde kunnen zijn als inderdaad gekozen wordt voor de Rede van Hoorn of indien de Grashaven meer wordt ontwikkeld als 'stadshaven' van Hoorn, met een aantrekkelijk waterfront aan alle zijden (zie ook hoofdstuk 5).



Västra Hamnen Malmö:
versterk wonen aan het water



DETAILHANDEL

Onder invloed van de economische crisis en de opkomst van het internetwinkelen is de leegstand de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. Een economische crisis is tijdelijk, maar het internetwinkelen is van blijvende aard. In combinatie met een aantal andere ontwikkelingen (zoals steeds kleinere voorraden en steeds minder verkoopvloeroppervlak) betekent dit, dat de benodigde ruimte voor winkels steeds verder zal teruglopen. In het gemeentelijk beleid moet hierop worden ingespeeld en dat kan op verschillende manieren.

De dominante opvatting onder deskundigen is: concentreer de winkels in een compact kernwinkelgebied, zodat dit economisch gezond is en de leegstand beperkt blijft. Zo'n concentratiebeleid kan op verschillende manieren worden vormgegeven. In het bestemmingsplan kunnen winkelpanden buiten het kerngebied een andere bestemming krijgen, zodat er in feite sprake is van een uitsterfbeleid. Er kan echter ook actief beleid worden gevoerd: verplaatsing van winkels naar leegstaande panden in het kerngebied. Dat vereist echter een uitgebreide projectorganisatie en veel financiële middelen.

Een concentratiebeleid heeft ook nadelen. Zo blijven de huurprijzen in het kerngebied kunstmatig hoog, terwijl die hoge huurprijzen juist ook worden gezien als één van de grootste bedreigingen voor binnensteden. Voor kleine winkels (met een kleine winstmarge) en voor startende bedrijven zijn er dan feitelijk geen mogelijkheden: de huurprijzen in het kerngebied zijn te hoog en daarbuiten zijn er geen vestigingsmogelijkheden meer. Daarom is er onder deskundigen ook een tweede stroming, die uitgaat van meer spreiding en menging van functies.

Wat is de beste strategie voor Hoorn? Welke stroming de meeste kans op succes heeft, hangt mede af van de schaalgrootte van een binnenstad. Voor een kleine binnenstad als Schagen ligt een concentratiebeleid voor de hand. In grote centra als Amsterdam zitten de winkels dusdanig verspreid door de hele binnenstad, dat een concentratiebeleid niet zinvol en niet mogelijk is. Qua schaalgrootte en aard van de binnenstad zit Hoorn daar tussenin. Een strikt concentratiebeleid – bijvoorbeeld gericht op wat van oudsher het 'kleine winkelrondje' is – is te beperkend. Door de hoge huurprijzen in het kerngebied en een uitsterfbeleid daarbuiten, wordt de dynamiek te veel belemmerd. Kleine en nieuwe winkels hebben geen kans en het kerngebied wordt gedomineerd door grote ketens. Buiten het kerngebied wordt het doods en er is geen ruimte voor verrassing. Ook voor toeristen en recreanten is dit geen gewenste ontwikkeling. Te veel spreiding is ook niet goed. Dan vallen er te veel gaten in de winkelstraten en worden de loopstromen te veel gespreid, zodat de resterende winkels het steeds lastiger krijgen om te overleven. Daarom is de ambitie om te komen tot het samenbrengen van beide stromingen in een evenwichtig en genuanceerd beleid, afgestemd op de situatie in Hoorn.

Dit vraagt om maatwerk en flexibiliteit. Er wordt uitgegaan van een onderverdeling van de binnenstad in verschillende typen straten, elk met een eigen profiel:

- Het kernwinkelgebied, bestaande uit het voormalige 'kleine winkelrondje' (zuidzijde Gedempte Turfhaven, Gouw, Nieuwsteeg, noordelijk deel Grote Noord), met uitlopers naar Kleine Noord, Roode Steen en Kerkstraat.
- Het gemengd (kleinschalig) winkelen in de 'formele hoofdstraten' en de 'informele zijstraten' – een

HORECA

aantrekkelijk gemengd gebied voor bewoner en bezoeker. De historische hoofdstraten zijn bijvoorbeeld Grote Oost, Breed en Veemarkt. Informele zijstraten zijn bijvoorbeeld Kruisstraat, Ramen, Nieuwe Noord en Lange Kerkstraat.

- Het dynamisch woongebied, de overige straten. Winkelen is hier mogelijk, zij het kleinschalig, incidenteel en ondergeschikt aan andere functies.

Relatie met binnenstad XL

Deze visie op de binnenstad vraagt wel om terughoudendheid van winkelveorzieningen elders in de (binnen)stad: geen concurrerende winkelformules in de Poort van Hoorn en het Hof van Hoorn. In het Hof van Hoorn is alleen ruimte voor formules die kwalitatief en kwantitatief aansluiten bij het bestaande profiel en in de Poort van Hoorn is alleen ruimte voor kleinschalige formules die passen bij het mobiliteitsknooppunt (service, horeca, stationsvoorzieningen) en een grootschalige supermarkt.

Deze visie op hoofdlijnen wordt uitgewerkt in toekomstig beleid voor de detailhandel.

Horeca hoort bij een levendige binnenstad. Hoorn biedt hiervoor de mogelijkheden, zolang het niet leidt tot overmatige overlast. Concentratie of spreiding is ook hier de centrale vraag.

Restaurants zijn in de huidige situatie min of meer verspreid door de hele stad: niet alleen in de horecaconcentratiegebieden, het kernwinkelgebied en de haven, maar bijvoorbeeld ook aan het Kleine Oost, Ramen, Vismarkt, Nieuwland, etc. Het huidige beleid staat dat ook toe, met dien verstande dat er wel beperkingen zijn ten aanzien van bepaalde straten en aantallen. In een bepaald gebied (aantal straten) mogen bijvoorbeeld maar drie restaurants zijn. Als dat aantal is bereikt, is de vestiging van nog een restaurant niet meer mogelijk. Dat is objectief gezien niet goed te onderbouwen. Als een bepaalde straat blijkbaar een goed milieu biedt om restaurants te vestigen en het maximum is bereikt, waarom zou er dan geen nieuw restaurant bij mogen komen? En als er restaurants zijn aan het Kleine Oost, Ramen, Vismarkt en Nieuwland, waarom dan niet aan bijvoorbeeld de Muntstraat, Gedempte



kernwinkelgebied



hoofdstraten



zijstraten

Appelhaven of Onder de Boompjes? Het voorstel is om restaurants overal in de binnenstad toe te staan, met dien verstande dat wel moet worden voldaan aan wet- en regelgeving op het gebied van milieu, hinder en overlast.

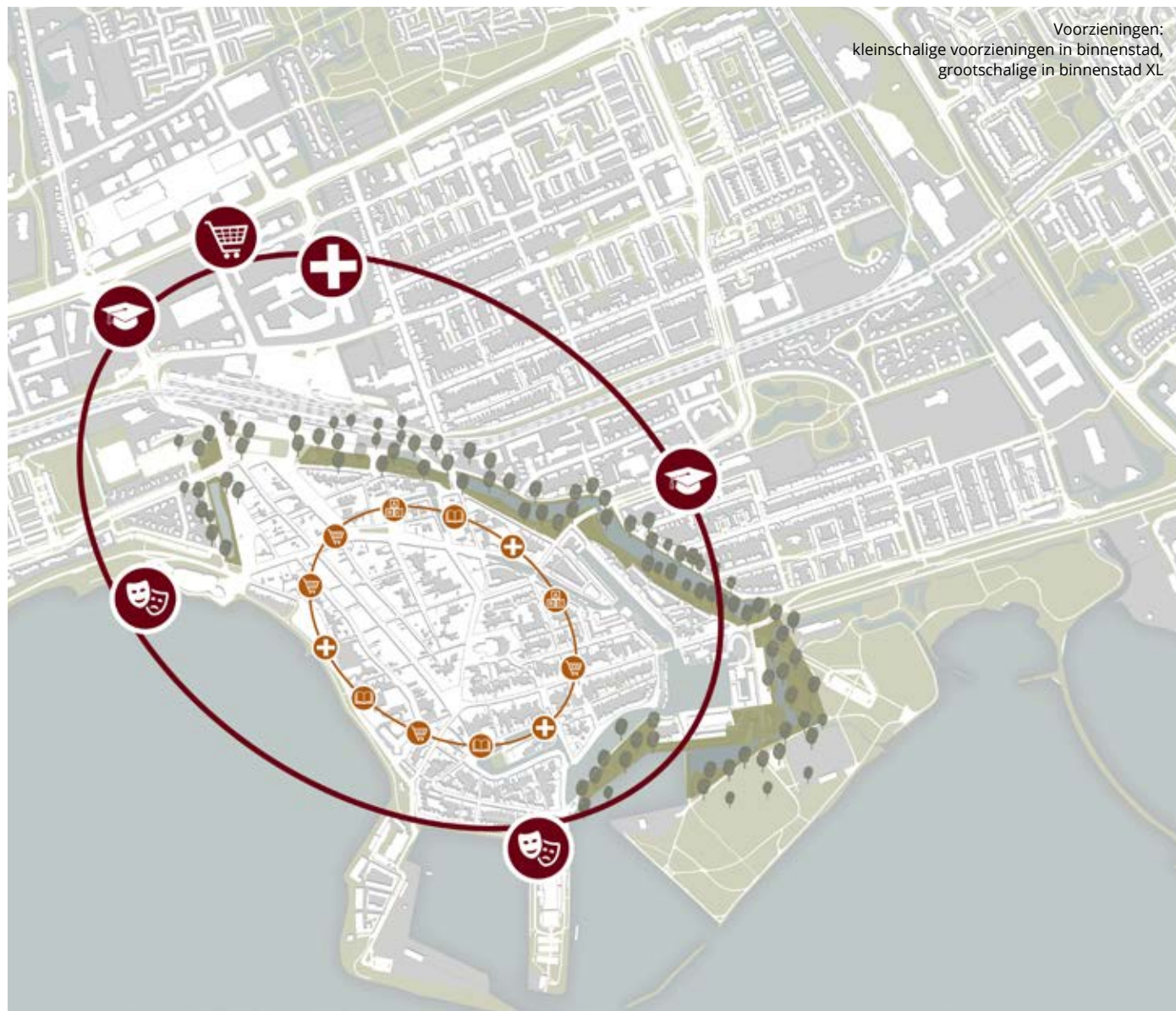
Wat de daghoreca betreft (horecagelegenheden die het grootste deel van de week al in de ochtend open zijn en uiterlijk om 22.00 uur sluiten) is de afgelopen jaren een enorme inhaalslag gemaakt. Kon je vijftien jaar geleden nauwelijks ergens een kop koffie krijgen in de ochtend of tussen de middag een broodje, tegenwoordig zijn er legio mogelijkheden. Dat geldt dan met name voor het winkelgebied: in het havengebied is een kop koffie in de ochtend nog steeds lastig te krijgen. Ook de daghoreca zou in principe in de hele binnenstad kunnen worden toegestaan, onder dezelfde voorwaarden als restaurants (milieuwetgeving, hinder en overlast). Daarbij moet wel een kanttekening worden gemaakt ten aanzien van de daghoreca in het 'kleine winkelrondje'. Vanuit de ondernemers (zowel horeca als winkeliers) komen nadrukkelijke signalen dat er te veel daghorecazaken dreigen te komen in dit gebied. Af en toe een daghorecagelegenheid tussen de winkels is prima, maar een overdaad is niet goed voor de gewenste 'continue bewinkeling' in het kerngebied. Daarom zou het aantal daghorecagelegenheden in dit gebied beperkt moeten worden tot bijvoorbeeld het huidige aantal. Dit vraagt maatwerk.

In het huidige beleid zijn er drie horecaconcentratiegebieden voor de zogenaamde 'harde horeca' (cafés en dergelijke die

tot laat in de nacht open zijn): Roode Steen, Kerkplein en Vale Hen/Dubbele Buurt. Uit overleg met diverse partijen (binnen de sector, maar bijvoorbeeld ook het Overleg Leefbaarheid Binnenstad) komt duidelijk naar voren dat wijziging van dit concentratiebeleid niet aan de orde is. Vanuit aspecten als openbare orde en veiligheid is en blijft het gewenst om deze harde horeca zo veel mogelijk te concentreren in een beperkt aantal gebieden. Voor het Kerkplein geldt wel dat wordt uitgegaan van menging met andere functies ('zachte horeca', cultuur, detailhandel, etc.).

Deze visie op hoofdlijnen wordt uitgewerkt in toekomstig beleid voor de horeca.





OVERIGE VOORZIENINGEN EN WERKEN

De binnenstad is ook een plek om te leven, dit vraagt om goede basisvoorzieningen in of nabij de binnenstad. Een basisschool is bijvoorbeeld van belang voor jonge gezinnen, maar ook supermarkten, zorg en medische voorzieningen zijn een must. Juist voor ouderen en jonge gezinnen (met kinderen) kunnen dit cruciale voorzieningen zijn.

Religieus erfgoed

Een speciale positie in het functioneel profiel van de binnenstad is er voor de kerken: het religieus erfgoed. Sommige kerken hebben hun religieuze functie al verloren, zoals de Oosterkerk (Grote Oost) die een culturele functie heeft gekregen en de Grote Kerk (Kerkplein). Andere kerken staan op het punt om hun religieuze functie te verliezen, zoals de Noorderkerk (Kleine Noord) en op langere termijn wellicht ook de Lutherse kerk (Ramen). Het is zaak dat het religieus erfgoed behouden blijft voor de stad en een functie krijgt die past bij het karakter en de historie van de betreffende gebouwen. Daarbij moet ook aandacht zijn voor de bereikbaarheid van het (religieus) erfgoed. Het vinden van nieuwe bestemmingen is goed gelukt voor de Oosterkerk en in zekere zin ook voor de Grote Kerk en de nieuwe (voorlopige) invulling daarvan. Ten aanzien van de Noorderkerk zijn gesprekken gaande. Een culturele of maatschappelijke invulling – met eventueel ook ruimte voor ambacht, horeca en detailhandel – heeft de voorkeur. Verplaatsing van de bibliotheek naar de Noorderkerk is in dat opzicht een nader te onderzoeken optie, maar ook andere invullingen zijn denkbaar. Respect voor het gebouw, de architectuur en het religieuze verleden is uitgangspunt bij het zoeken naar nieuwe functies van religieus erfgoed.

Werken in de binnenstad

In de gemengde binnenstad is ruimte om te werken,

bijvoorbeeld voor ambachtelijke en kennisintensieve bedrijven. Dat komt de levendigheid en de dynamiek ten goede en zorgt voor verrassing voor de toerist of recreant. Uiteraard zijn er randvoorwaarden vanuit milieu, overlast, verkeersaantrekkende en dergelijke, maar dat kan worden geregeld binnen de bestaande wet- en regelgeving.

Evenementen

Voor de toeristische en recreatieve functie van de binnenstad zijn – naast de musea, de monumenten, etc. – evenementen van groot belang. De laatste jaren worden er veel evenementen georganiseerd – naast de kermis als belangrijk immaterieel erfgoed. Bijna ieder weekend is er ergens in de binnenstad wel iets te doen. Dat is positief, maar de leefbaarheid voor bewoners moet niet in het geding komen. Bij het toekennen van evenementenvergunningen moet hier goed op worden toegezien. Wat kan bijdragen aan de leefbaarheid is een goede spreiding van evenementen over de gehele binnenstad: niet alle evenementen steeds weer op dezelfde plek, maar een evenwichtige verdeling gebaseerd op de onderscheidende kwaliteiten van een plek.

Voorzieningen in de binnenstad XL

Rond de historische binnenstad is een ring van bovenlokale voorzieningen te vinden. Aan de noordzijde zijn er de grootschalige voorzieningen die vragen om een goede bereikbaarheid: Westfriesgasthuis, onderwijsinstellingen, grootschalig winkelen in het Hof van Hoorn. Aan het waterfront zijn het vooral kunst en cultuur en vrijetijdsvoorzieningen: Schouwburg Het Park, Museum van de Twintigste Eeuw, Cinema Oostereiland, de havens (watersport) en de Halve Maen.

de visie



5. Samenhangende gebiedsidentiteiten





SAMENHANGENDE GEBIEDSIDENTITEITEN

Samenvoeging van de ruimtelijke (hoofdstuk 3) en functionele voorstellen (hoofdstuk 4) leidt tot sterke samenhangende gebiedsidentiteiten.

STEDELIJK WONEN – DYNAMISCH WOONGEBIED



Uitgangspunt is een aantrekkelijk en rustig stedelijk woongebied waarin vooral wordt geleefd, maar waar ook ruimte is voor de gemengde stad.

- De woonfunctie is overal toegestaan, zowel op de begane grond als op de verdieping. De parkeernormen kunnen hier – en elders in de binnenstad – wellicht worden aangepast om meer sturing mogelijk te maken en meer ruimte te scheppen. In een Parkeervisie zal dit nader moeten worden uitgewerkt.
- Kleinschalige bedrijvigheid in de vorm van kantoor of praktijk aan huis, verzorgende, kennisintensieve of ambachtelijke bedrijvigheid (en alle andere kleinschalige bedrijvigheid die daarmee gelijk te stellen is) is overal toegestaan, mits kan worden voldaan aan gebruikelijke eisen op het gebied van milieu, overlast en verkeersaantrekking.
- Restaurants en daghoreca zijn overal toegestaan, mits kan worden voldaan aan gebruikelijke eisen op het gebied van milieu en overlast.
- Kleine winkels zijn toegestaan, tot een bepaalde oppervlakte (bijvoorbeeld 30 of 40 m²). Juist in dit gebied krijgen kleine en startende winkels de mogelijkheid om zich overal te vestigen, tegen een relatief lage huurprijs of in een eigen pand. Dit komt de economische dynamiek ten goede. Ook het 'verrassingselement' is positief, vooral vanuit toeristisch en recreatief perspectief. De verwachting is echter dat er betrekkelijk weinig gebruik van gemaakt zal worden. De loop van het winkelend publiek is immers niet gericht op deze straten. Het zal dus hooguit gaan om hier en daar een klein winkeltje, dat niet ten koste gaat van het woonklimaat in de betreffende straat en dat ook niet ten koste gaat van het kernwinkelgebied.

FORMELE HOOFDSTRATEN EN INFORMELE ZIJSTRATEN

Mooie hoofdstraten en intieme zijstraten bepalen hier het beeld. In deze straten wordt uitgegaan van menging van alle mogelijke functies. De gemengde binnenstad krijgt hier optimaal gestalte. Uitwisseling van functies is altijd mogelijk (van winkel naar bedrijf, van restaurant naar woning, etc.). Ten aanzien van winkels zijn er wel iets minder mogelijkheden dan in het kernwinkelgebied.

- Wonen is overal toegestaan, zowel op de begane grond als op de verdieping.
- Kleinschalige bedrijvigheid is overal toegestaan, onder dezelfde voorwaarden als in het dynamisch woongebied.

- Alle vormen van horeca zijn overal toegestaan, met uitzondering van de 'harde horeca' (cafés), die alleen in de horecaconcentratiegebieden zijn toegestaan (afgezien van bestaande gevallen). Uiteraard moet worden voldaan aan milieuwetgeving e.d.
- Winkels zijn overal mogelijk, maar samenvoeging van panden is niet toegestaan. Het bestaande pand is dus bepalend voor de omvang van de winkel. De markt zal zijn werk doen, vanuit het beleid wordt in ieder geval maximale flexibiliteit geboden om maatschappelijke ontwikkelingen te kunnen opvangen.



HET KERNWINKELGEBIED: DE WINKELSTRATEN

In het kernwinkelgebied staat de detailhandel nadrukkelijk voorop. Andere functies zijn daaraan ondergeschikt.

- Winkels zijn overal toegestaan en er wordt gestreefd naar maximale bewinkeling, met hooguit hier en daar een daghorecagelegenheid. Samenvoeging van panden is mogelijk, onder de huidige voorwaarden. In het kader van een herziening van het bestemmingsplan (en in lijn met de door de raad vastgestelde Leegstandsnotitie) kan nader worden onderzocht of versoepeling van de voorwaarden mogelijk is.
- Ambachtelijke bedrijvigheid (of eventueel andere bedrijvigheid) is toegestaan, maar in principe alleen in combinatie met een winkel.
- Zelfstandige daghoreca en restaurants zijn toegestaan, maar in principe beperkt tot het aantal bedrijven dat al aanwezig is.
- Wonen is toegestaan en gewenst, maar alleen op de verdieping (wonen boven winkels).



HET STADSHART

De Roode Steen met de aangrenzende straten is het stadshart. Hier bruist het en er is veel horeca aanwezig. Voor zowel de Horinees als de bezoeker is dit de centrale plek. Het Westfries Museum en de Waag zijn hier sterk beeldbepalend. Voor de ruimtelijke kwaliteit en een stukje beleving van de Roode Steen zou het goed zijn om in ieder geval de oostkant (tussen Kerkstraat en Grote Oost) autovrij te maken.



POORT VAN HOORN

De relatie tussen de binnenstad en de Poort van Hoorn is evident. Het zijn complementaire gebieden. Het parkeren, het busstation en enkele grootschalige voorzieningen zijn prima op hun plek aan de noordzijde van het station. Een grootschalig stedelijk woonmilieu ten noorden van het station is niet aan de orde vanwege ruimtegebrek en een gebrek aan woonkwaliteit. Aan de zuidzijde is ruimte voor aanvullende binnenstadsvoorzieningen. Dit stationsgebied is een aantrekkelijk overgangsgebied met ruimte voor horeca, kleinschalig winkelen, wonen, groen en een stationsplein. Uitgangspunt is het behoud van de bestaande bussenloods (met in de toekomst een andere invulling) en het toevoegen van bebouwing op de plek van het huidige busstation (op het moment dat het busstation wordt verplaatst naar de noordzijde van het station).



HET KERKPLEIN E.O. ALS LOKALE HUISKAMER

Dit gebied krijgt een bijzondere, unieke kwaliteit in Hoorn: ruimte voor lokale ondernemers, ruimte voor 'food', lokale producten en een aantrekkelijke mix om te verblijven, te bezoeken en te recreëren. De Grote Kerk (met onder andere een 'foodmarket') staat centraal in dit gebied, maar ook de Kerkstraat maakt er onderdeel van uit. Wandelen en fietsen staan hier centraal. De auto is hier 'te gast' en het parkeren voor bezoekers komt grotendeels te vervallen, met name waar dit een optimale beleving van dit gebied in de weg staat (aantakking Kerkstraat, tussen Huis Verloren en ingang Grote Kerk). Op dit moment zijn er op het Kerkplein 60 parkeerplaatsen voor betaald parkeren. Deze parkeerplaatsen zullen grotendeels (of geheel) moeten verdwijnen, om een kwalitatief goede

herinrichting mogelijk te maken. Deze parkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd aan de rand van de binnenstad (zie ook hoofdstuk 6). De 45 parkeerplaatsen voor vergunninghouders kunnen naar verwachting blijven bestaan. Een integraal herinrichtingsplan – met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, parkeren en de exacte routing van het autoverkeer – moet op korte termijn worden ontwikkeld.

Impressie mogelijk toekomstbeeld gebruikswaarde kerkplein



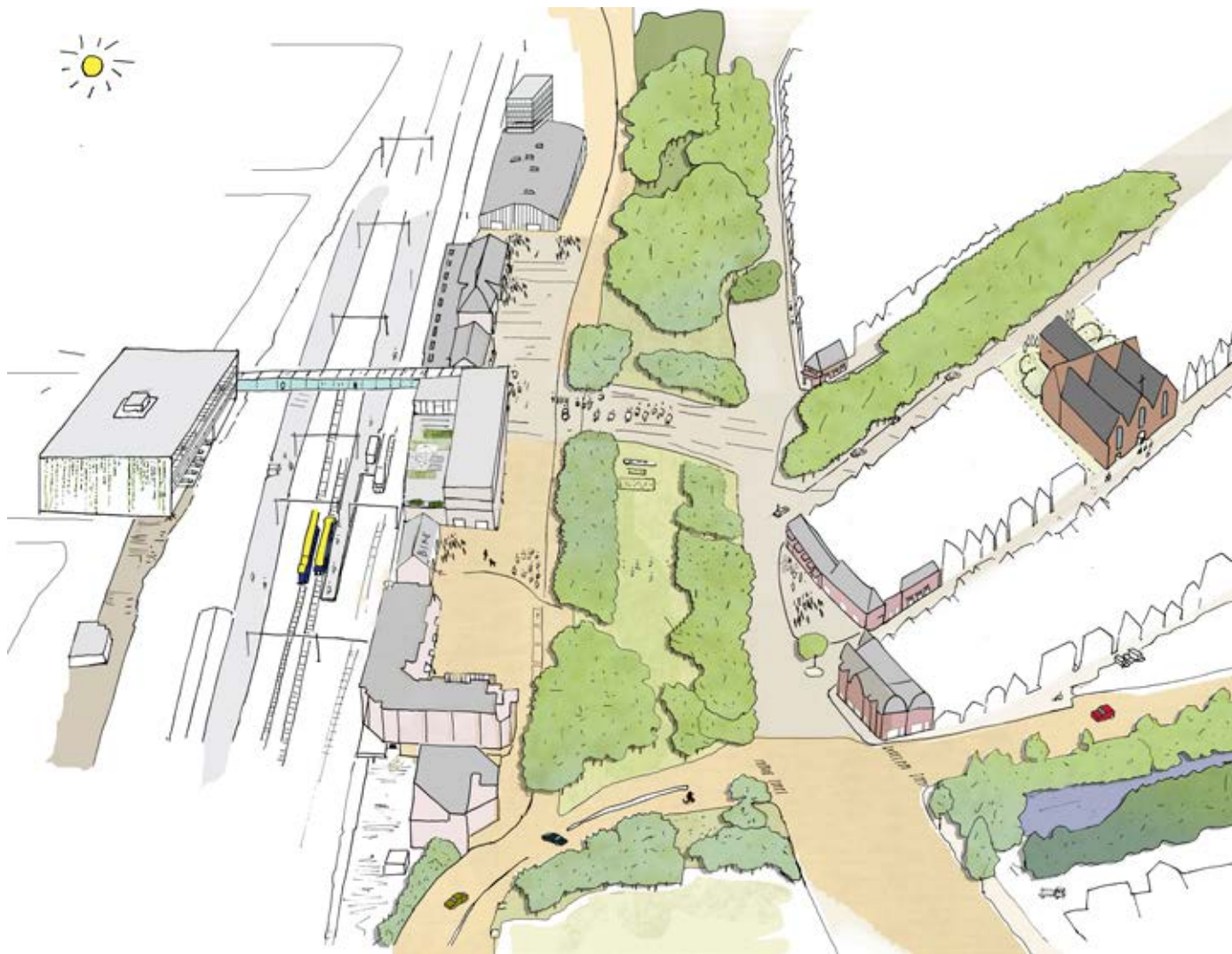
WELKOM IN HOORN

Mede door de ontwikkeling van de Poort van Hoorn is het gebied rond Kleine Noord en Veemarkt sterk in ontwikkeling. De horeca en de detailhandel ondergaan hier een kwaliteitsverbetering. Dit gebied wordt één van de visitekaartjes van Hoorn: mooie straten waar de bezoeker vanaf het station de binnenstad in loopt. Het parkeren aan Noorderveemarkt en Veemarkt zal voor een groot deel moeten verdwijnen om een kwaliteitsslag mogelijk te maken. De historische kwaliteit van de Veemarkt wordt in ere hersteld: een prachtige 'loper' naar de stad. Om dit mogelijk te maken zal de middenstrook, binnen de hekken,

autovrij gemaakt moeten worden. De 76 parkeerplaatsen voor vergunninghouders (die nu op de middenstrook staan) worden verplaatst naar de parkeerplaatsen langs de beide rijbanen. Dit betekent dat de 83 parkeerplaatsen voor betaald parkeren grotendeels komen te vervallen. Deze moeten worden gecompenseerd aan de noordzijde van het station. Een integraal herinrichtingsplan – met aandacht voor de ruimtelijke en historische kwaliteit en het parkeren – moet op termijn worden ontwikkeld. De herinrichting van de Noorderveemarkt valt binnen het project Poort van Hoorn.

Impressie mogelijk toekomstbeeld Veemarkt





HET WATERFRONT EN DE STADSHAVEN

Hoorn richt zich op de kustlijn. In het Programma Waterfront zijn in 2013 de kansen geschetst, de eerste projecten zijn in uitvoering. De integrale visie voor de binnenstad sluit hierop aan. Het Oostereiland, de Grashaven en het Visserseiland worden een echte stadshaven met veel publieke ruimten. Nu is het gebied (met uitzondering van het Oostereiland) onaantrekkelijk, deels privaat (winterstalling, parkeren, jachthaven) en geen onderdeel van de stad. De ambitie is een echte 'stadshaven' met meer horeca en watersport, meer passanten in de Grashaven, eventueel woningen aan de zuidkant van het Visserseiland en mooie wandelroutes rond de havens. Het Oostereiland is een mooie referentie voor de verdere ontwikkeling van deze stadshaven, die nu nog deels onontgonnen is.





de visie



6. Bereikbaarheid op maat





BEREIKBAARHEID OP MAAT

Hoorn kiest voor bereikbaarheid op maat. Verkeer en parkeren zijn faciliterend en zijn nooit een doel op zich. Niemand gaat naar een binnenstad om eens lekker te parkeren. Je gaat naar een binnenstad en je wilt er parkeren, omdat je er woont, omdat je er wilt winkelen, omdat je er een zakelijke afspraak hebt, etc. Het historisch stratenpatroon is niet geschikt voor het verwerken van grote hoeveelheden (zwaar) verkeer. Op veel plaatsen in de binnenstad is een mooi evenwicht bereikt tussen de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Vaak gaat het goed en zorgt de auto voor dynamiek en bereikbaarheid, maar in andere gevallen domineert de auto ongewenst het beeld of beperkt hij de gebruiksmogelijkheden.

Voor de beleving is het van belang dat je de binnenstad gemakkelijk en comfortabel kunt bereiken. Dat hoeft niet te betekenen dat het altijd nodig is om een auto pal voor een winkel of restaurant te kunnen parkeren. Voor een snelle boodschap, de aanschaf van een volumineus product of in het geval van een mindervalide bezoeker zijn parkeerplaatsen in de directe nabijheid van winkels of andere voorzieningen weliswaar van waarde, maar in het gros van de gevallen zijn er andere opties.

RUIMTE VOOR DE FIETSER EN WANDELAAR

In Hoorn wordt veel gefietst. Aansluitend bij het beleid uit de fietsnota 'Fietsend Verder naar 2020' uit 2011 en de Structuurvisie uit 2012 wordt veel ruimte geboden aan de fietser. Deze kan via de historische lijnen de binnenstad bereiken vanuit de omliggende wijken. De mogelijkheid van 'fietsstraten' (straten die zijn ingericht op de fietser als hoofdgebruiker, maar waarop ook auto's zijn toegestaan) wordt nader onderzocht. Ook de (e-)fietser uit de omgeving bereikt de binnenstad via deze routes. Goede stallingsmogelijkheden voor de steeds duurder wordende fietsen zijn belangrijk. Dit betekent bijvoorbeeld uitbreiding van de stallingsmogelijkheden (op basis van het inmiddels uitgevoerde stallingsonderzoek) en het aanbieden van oplaadpunten voor e-bikes. Waar mogelijk wordt uitgegaan van overdekte of ondergrondse stallingen (uit het zicht), maar dat is afhankelijk van de fysieke én financiële mogelijkheden.

In de binnenstad van Hoorn is het ook aangenaam om je te voet te verplaatsen. Het bestaande voetgangersgebied kan nog enigszins worden uitgebreid (bijvoorbeeld de Kerkstraat) en hier en daar kan het nog iets autoluwer worden (bijvoorbeeld het Kerkplein, maar ook in straten zoals het Ramen). Handhaving van verkeersregels – onder andere ten aanzien van parkeren, scooters en venstertijden voor bevoorradingsverkeer – is essentieel voor een aangenaam verblijfsklimaat.

OPENBAAR VERVOER

Door in te zetten op verdichting rond het station wordt bijgedragen aan het openbaar vervoergebruik. De binnenstad is prima te bereiken. Het uitbreiden van aanvullende vervoerswijzen, zoals kleinschalig vervoer over water en elektrische busjes, wordt gestimuleerd. Conform de Notitie Zwaar Verkeer Binnenstad, vastgesteld in 2013, wordt ingezet op het weren van grote bussen uit de historische binnenstad, met ingang van de volgende concessieperiode (2018).



Parkeren in de binnenstad

In de historische binnenstad passen kleinschalige parkeervoorzieningen, vooral gericht op de bewoners van de binnenstad. Dit betekent dat parkeerplaatsen voor vergunninghouders (bewonersparkeren) alleen worden verwijderd als er in een gebied meer dan voldoende parkeerplaatsen zijn ten opzichte van het aantal vergunningen of als er reële alternatieven voorhanden zijn. In de praktijk zijn hiervoor nauwelijks mogelijkheden.

Parkeren voor bezoekers (betaald parkeren) is en blijft op kleine schaal mogelijk, vooral voor de 'snelle boodschap'. Bezoekers worden echter niet gestimuleerd om de binnenstad in te rijden. Een groot deel van de bestaande parkeerplaatsen wordt gewoon gehandhaafd. Alleen indien het wenselijk is vanuit een kwaliteitsimpuls worden parkeerplaatsen verwijderd. Dit betreft Veemarkt, Kerkplein en een deel van het havengebied (zie hieronder). Uiteraard worden deze parkeerplaatsen gecompenseerd, bij voorkeur aan de rand van de binnenstad.

Verplaatsen van parkeerplaatsen

Het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de rand van de stad heeft nadrukkelijk ook een financiële component. Relatief goedkope parkeerplaatsen (qua aanleg, beheer en onderhoud) met een hoog tarief (kort parkeren) worden vervangen door dure parkeerplaatsen (bijvoorbeeld gebouwd parkeren in de Poort van Hoorn) met een lager tarief (lang parkeren). De financiële consequenties daarvan zullen nader worden uitgewerkt in de nog op te stellen Parkeervisie.

Parkeren aan de rand van de binnenstad

Hoorn kiest voor een helder systeem van grotere parkeerlocaties aan de rand van de binnenstad. De belangrijkste daarvan, zeker in de toekomst, is het P+R terrein aan de noordzijde van het station. In de toekomst komen daar aanmerkelijk meer parkeerplaatsen dan in de huidige situatie. Aanvullend zijn er – aan de zuidzijde van het spoor – de parkeerterreinen van de Nieuwe Wal, de RAC-locatie, parkeergarage Jeudje, het Pelmolendpad, het stadsstrand (in de toekomst, zie hieronder), parkeergarage Het Park, Lambert Meliszweg en Vale Hen. Deze vormen een mooie schil en vanuit alle windrichtingen zijn deze terreinen goed te bereiken. Vanaf de parkeervoorziening moet je de binnenstad als het ware al kunnen zien, voelen en ruiken. Er moet dus al een bepaalde vorm van beleving zijn, vanaf het moment dat de bezoeker zijn auto verlaat. Dat is een belangrijke randvoorwaarde voor het ontwikkelen van (nieuwe) parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Het tarief moet zijn afgestemd op de afstand tot de werkelijke bestemming (dus: goedkoper dan hartje binnenstad) en de loopafstand mag niet te groot zijn. Wat acceptabel is, hangt mede af van de bezoekduur en de aantrekkelijkheid van de binnenstad.

Voor een aantal locaties geldt dat ze de komende jaren worden aangepakt in het kader van het project Poort van Hoorn. Dat geldt voor het P+R terrein bij het station, de Noorderveemarkt, het Pelmolendpad en de Vale Hen. Een aantal andere locaties zouden een opknapbeurt goed kunnen gebruiken, omdat de huidige kwaliteit te wensen overlaat: Lambert Meliszweg en de Nieuwe Wal.

Er zal de komende jaren in ieder geval één nieuwe locatie worden toegevoegd: het parkeerterrein ten behoeve van het stadsstrand. Deze parkeervoorziening is primair bedoeld voor bezoek aan het stadsstrand. Het gros van de parkeerplaatsen zal vermoedelijk zo dicht mogelijk tegen de binnenstad worden aangelegd, zodat deze (betaalde) parkeerplaatsen ook een functie voor de binnenstad kunnen hebben (of voor een combinatie van strand- en binnenstadsbezoek). Topdrukte voor het stadsstrand wordt slechts verwacht op een paar dagen per jaar. Het grootste deel van het jaar zal het terrein dus ook een functie voor de binnenstad kunnen hebben.

Verbetering Nieuwe Wal en witte vloot

Een interessante locatie is de Nieuwe Wal. Deze ligt op redelijk korte afstand van de binnenstad en is op dit moment gratis. Het nadeel is de sociale veiligheid: door een gebrek aan sociale controle wordt de parkeerplaats als onveilig ervaren. Om die reden wordt deze parkeervoorziening niet optimaal benut. Het opknappen van het terrein en het toevoegen van functies (bijvoorbeeld in de vorm van een kiosk) zou kunnen bijdragen aan de sociale veiligheid van de locatie Nieuwe Wal. De komst van de witte vloot naar een locatie in het verlengde van de Nieuwe Wal is in dat kader een interessante optie. Bijkomend voordeel is, dat de bussen ten behoeve van de witte vloot niet meer door de binnenstad heen hoeven. Nadelen van de optie Nieuwe Wal zijn het gegeven dat de locatie in eerste instantie niet de voorkeur heeft van de rederijen en dat sprake is van een langere looproute naar de Roode Steen. Dat verschil is echter beperkt (ca. 300 meter) en het voordeel is dat de oude stad al begint bij de Oosterpoort, op ca. 450 meter van het water bij de Nieuwe Wal. Deze optie wordt in het eerste halfjaar van 2016 nader onderzocht, aanhakend bij het onderzoek naar de Rede van Hoorn (zuidkant Visserseiland).



Goede parkeervoorzieningen in rand
binnenstad en goede bereikbaarheid
vanuit Provincialeweg en Singels

BEREIKBAARHEID VAN DE BINNENSTAD

Aansluitend bij de diverse schillen van de binnenstad zijn verschillende ontsluitingsroutes aanwezig. De hoofdroute is de Provincialeweg. Deze weg heeft 'inprikkers' naar de binnenstad en de parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Bezoekers moeten zo veel mogelijk worden verleid om aan de rand van de binnenstad te parkeren, bij voorkeur in de grote parkeervoorziening aan de noordzijde van het station. De route via de singels (Draafsingel, Spoorsingel, Stationsweg en Keern) is voor het interne verkeer. Deze is primair bedoeld voor het verkeer tussen de verschillende delen van de binnenstad en de parkeerplaatsen.

De binnenstad zelf moet te allen tijde voldoende bereikbaar zijn (inclusief de mogelijkheid om te parkeren) voor bewoners, mindervaliden en een 'snelle boodschap'. Doorgaand verkeer in de binnenstad is niet gewenst. Maatregelen ten aanzien van de verkeerscirculatie (afsluitingen, knippen, shared space) zijn alleen aan de orde als deze bijdragen aan de verhoging van de verblijfskwaliteit, passend bij de uitgangspunten van deze visie en het daarmee aantrekkelijker maken van de binnenstad voor met name de recreatieve en toeristische bezoeker. Op dit moment is er op de Veermanskade, Korenmarkt en Oude Doelenkade sprake van conflicten tussen wandelend verkeer (onder meer toeristen) en rijdend verkeer. Ook de terrassen langs de Oude Doelenkade ondervinden overlast van auto's, motoren en scooters. Het invoeren van een 'knip' in het havengebied draagt bij aan het oplossen van dit soort conflicten.

Om de functie van de Roode Steen te ondersteunen, is een aantal jaren geleden een weekendafsluiting voor gemotoriseerd verkeer ingevoerd (alleen in de zomermaanden). Na de nodige bezwaren rond de invoering en een periode van gewenning en kinderziektes wordt deze seizoensafsluiting breed ondersteund en op prijs gesteld. Eventueel kan deze afsluiting permanent gemaakt worden, dus niet alleen een weekendafsluiting in de zomermaanden. Op die manier wordt ook de Kerkstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en dat past in het gewenste beeld. Het betreft de verbinding tussen twee centrale plekken: de Roode Steen en het Kerkplein. De Kerkstraat heeft potentie om zich te ontwikkelen tot een unieke woon/winkelstraat. In feite is die ontwikkeling ook al gaande. Een autovrije Kerkstraat draagt bij aan de beleving en een goede verblijfskwaliteit. Voor het autoverkeer is deze verbinding bovendien niet essentieel. Dat blijkt ook wel uit de ervaringen rond de huidige afsluiting in de zomermaanden.

Ook het Breed, tussen Veemarkt en Achterom, is in beeld om autoluw ('auto te gast' of shared space) of autovrij te worden. Ondernemers op die locatie hebben dat idee gelanceerd, vanuit de wens om het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit op die plek te verbeteren. Als dit gedeelte van het Breed autovrij zou worden, loopt het voetgangersgebied van het Grote Noord zonder onderbreking door in het voetgangersgebied van het Kleine Noord.

De belangrijkste voorstellen zijn samenvattend:

- herinrichting van Kerkplein en Kerkstraat met veel minder ruimte voor betaald parkeren;

Roode Steen en Kerkstraat (en Kerkplein)

Op dit moment is de Roode Steen tijdens de zomermaanden in het weekend afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor is de verblijfskwaliteit tijdens de weekenden aanzienlijk toegenomen. Er kleven echter ook nadelen aan de huidige situatie. Zo is er veel bebording nodig om aan te geven op welke momenten de afsluiting geldt en zijn er dynamische afsluitingen – met alle bijbehorende systemen en apparatuur – nodig om de Roode Steen daadwerkelijk af te sluiten. Bovendien zijn de Roode Steen en de Kerkstraat doordeweeks en in de winter niet afgesloten, zodat er op die momenten wel conflicten zijn tussen het autoverkeer en de voetgangers. Voor de zuidkant van de Roode Steen (verbinding West-Grote Oost) kan de huidige weekendafsluiting in de zomermaanden eventueel blijven bestaan.

Roode Steen, Vismarkt en Hoge Brug

Op dit moment kan het autoverkeer zich langs verschillende routes door het havengebied bewegen. De straten in het havenkwartier moeten natuurlijk bereikbaar zijn voor auto's, met name voor de bewoners van het gebied. De huidige situatie leidt er echter toe dat er ook doorgaand verkeer is (ongeveer 17%), onder meer van automobilisten die vanaf de A7 richting bijvoorbeeld de Kersenboogerd willen. Dat verkeer heeft in principe niets te zoeken in het havenkwartier en voor een deel zelfs niet in de binnenstad als geheel, terwijl het doorgaand verkeer wel voor overlast zorgt (met name in de avondspits). Voor de beleving van dit deel van de binnenstad zou het goed zijn om doorgaand verkeer door het havenkwartier onmogelijk

te maken. Het wordt dan rustiger (autoluwer) en daarmee kan de verblijfskwaliteit – maar ook de woonkwaliteit – toenemen. Keerzijde van de medaille is dat de mogelijkheden van bewoners om hun huis te bereiken worden beperkt: waar er nu vaak meerdere opties zijn, is er na een 'knip' in het havengebied misschien nog maar één optie, of hooguit twee. Om al het doorgaand verkeer in het havenkwartier onmogelijk te maken, is het nodig om op drie plekken een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer te maken: op de Roode Steen, op de Vismarkt en op de Hoge Brug (tussen Veermanskade en Oude Doelenkade). Als op één of twee van deze plekken een afsluiting gemaakt zou worden, blijven er namelijk nog één of twee andere routes over die dan drukker worden. Het is dus óf een totale afsluiting op drie punten óf afzien van een 'knip' in het havenkwartier.

In het recente verleden (2013-2014) is door middel van een enquête onderzocht of er onder de bewoners van het havenkwartier draagvlak is voor een 'knip' het havengebied. Bij die bewoners gaat het dan om een afweging tussen enerzijds een rustiger woonsituatie (geen doorgaand verkeer meer) en anderzijds de bereikbaarheid van de eigen woning (het hebben van meerdere opties). Daaruit is naar voren gekomen dat er onvoldoende draagvlak is. Vanuit de verblijfskwaliteit en de beleving van de binnenstad zijn er echter goede argumenten om wél te kiezen voor een knip: het autoluwer maken van één van de visitekaartjes van de binnenstad. Het voorstel is om een dergelijke knip over een aantal jaren nog eens te onderzoeken, op het moment dat een aantal andere maatregelen uit deze visie zijn uitgevoerd.

Veermanskade, Oude Doelenkade en Korenmarkt

Op dit moment zijn er in totaal 16 betaalde parkeerplaatsen op de Veermanskade (0), de Oude Doelenkade (6) en de Korenmarkt (10). Die zijn vooral bedoeld voor bezoekers van de horeca in dit deel van de binnenstad. In verhouding tot het aantal bezoekers is het aantal parkeerplaatsen een druppel op een gloeiende plaat. Aan de andere kant hebben de parkeerplaatsen een negatief effect op de beeldkwaliteit en de beleving van dit deel van de binnenstad, dat niet voor niets is aangemerkt als één van de visitekaartjes van de binnenstad.

Dit pleit voor het verminderen van het aantal betaalde parkeerplaatsen langs deze straten. Overleg met een aantal horecaondernemers in dit gebied heeft uitgewezen dat hiervoor onder deze groep voldoende draagvlak bestaat, zeker als hiervoor in de plaats een laad- en losplaats wordt ingericht. De parkeerplaatsen voor vergunninghouders kunnen dan eventueel zodanig worden herschikt, dat de verblijfskwaliteit in dit gebied wordt geoptimaliseerd. Eventueel kan zelfs het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders worden uitgebreid. In de huidige situatie zijn er in totaal 18 vergunninghoudersplaatsen op de Veermanskade (14), de Oude Doelenkade (4) en de Korenmarkt (0). Desgewenst kunnen ook de Bierkade (8 betaald, 13 vergunning) en Nieuwendam (15 betaald, 45 vergunning) in deze exercitie worden betrokken.

- permanente afsluiting van Roode Steen (noordoostzijde) en Kerkstraat;
- herinrichting van Stationsplein, Noorderveemarkt en Veemarkt met veel minder ruimte voor betaald parkeren;
- herinrichting van Breed (tussen Veemarkt en Achterom);
- minder betaald parkeren in het havengebied (Oude Doelenkade en Korenmarkt);
- eventueel definitieve en permanente afsluiting van de gehele Roode Steen, in samenhang met een 'knip' bij de Vismarkt en de Hoge Brug.

Enkele van deze mogelijke maatregelen worden in een kader nog nader toegelicht.



7. Uitvoeringsagenda en prioritering



	Korte termijn 2016-2018	Middellange termijn 2018-2022	Lange termijn Na 2022
Concrete projecten (ontwerp en uitvoering)	• Inrichtingsplan voor Kerkplein en Kerkstraat • Uitvoering project Nieuwland (autoluw) • Proeven (pilots) voor het autoluw of autovrij maken van enkele straten	• Uitvoering project Kerkplein en Kerkstraat • Inrichtingsplan voor Veemarkt en Breed • Uitvoering project Veemarkt en Breed • Parkeerplaatsen havengebied onder de loep nemen en herindelen	• Opknappen van parkeerlocaties als Lambert Meliszweg, Vale Hen en Nieuwe Wal
Onderzoeken	• Onderzoek naar de witte vloot en de Rede van Hoorn • Maken van een overall parkeerbalans voor onder meer de binnenstad en de Poort van Hoorn	• Onderzoek naar de mogelijkheid van fietsstraten of vergelijkbare alternatieven • Onderzoek naar de wenselijkheid en mogelijkheid van een 'drievoudige knip' in het havengebied	• Onderzoek naar de mogelijkheid om de Grashaven te ontwikkelen tot 'stadshaven'
Doorwerking in beleid	• Lokale uitwerking van de regionale detailhandelsvisie • Sluiten van een 'Retail Deal' met het Ministerie van EZ • Opstellen van een parkeervisie of actieplan parkeren • Evalueren en actualiseren van het horecabeleid	• Herziening van het bestemmingsplan Binnenstad (2019)	

UITVOERINGSAGENDA EN PRIORITERING

In de voorgaande hoofdstukken worden diverse maatregelen genoemd. Deze zijn samengebracht in het schema op pagina 72, waarin ook een (globale) prioritering wordt aangegeven. Tevens wordt in het schema duidelijk of het gaat om concrete (uitvoerings-)projecten, om onderzoek of om beleid. De verschillende maatregelen worden onder het schema nader toegelicht, waarbij ook wordt ingegaan op zaken als kosten en de relatie met andere programma's en projecten.

Kerkplein en Kerkstraat

Deze visie geeft voldoende input voor het maken van een concreet inrichtingsplan voor Kerkplein en Kerkstraat. Dat inrichtingsplan zal samen met bewoners en ondernemers in het betreffende gebied worden opgesteld. De kosten van dit project worden voorlopig geraamd op ongeveer € 290.000,- (exclusief btw, inclusief engineering). Het maken van een inrichtingsplan kan en moet op korte termijn starten (2016). In de loop van dat proces zal duidelijk worden hoeveel middelen daadwerkelijk nodig zijn. Bij de kadernota 2017 c.q. de begroting voor 2018 kunnen dan financiële middelen beschikbaar worden gesteld, waarna het project kan worden uitgevoerd. Vooruitlopend daarop kunnen proeven (pilots) worden gedaan met onderdelen van het plan, bijvoorbeeld het afsluiten van de Kerkstraat of het buiten gebruik stellen van (een deel van) de parkeerplaatsen van het Kerkplein. De resultaten van deze proeven kunnen dan ook weer worden meegenomen in het uiteindelijke inrichtingsplan.

Veemarkt en Breed

Ook voor een inrichtingsplan voor de Veemarkt – en in aansluiting daarop het Breed tussen Veemarkt en Achterom – biedt deze visie voldoende aanknopingspunten. Het momentum ligt momenteel meer bij het Kerkplein, mede onder invloed van de ontwikkelingen rond de Grote Kerk. Dat is de reden dat een inrichtingsplan voor het Kerkplein en omgeving op dit moment urgenter lijkt dan een inrichtingsplan voor de Veemarkt. Ook bij dit inrichtingsplan zal de omgeving (bewoners en ondernemers) nadrukkelijk worden betrokken. De kosten worden voorlopig geraamd op ongeveer € 490.000,- (exclusief btw, inclusief engineering). Als het inrichtingsplan bijvoorbeeld in 2018 wordt opgesteld,

kunnen de financiële middelen beschikbaar worden gesteld door middel van de kadernota 2019 en de begroting voor 2020, waarna het project kan worden uitgevoerd. Ook hier kan eventueel al eerder worden gestart met proeven, bijvoorbeeld het afsluiten van het Breed tussen Veemarkt en Achterom, waarbij de resultaten kunnen worden meegenomen in het inrichtingsplan.

Nieuwland

Er wordt momenteel al gewerkt aan plannen voor herinrichting (autoluw maken) van het Nieuwland. De basis hiervoor is het Verkeersplan Binnenstad uit 2008, maar een en ander past naadloos in deze integrale visie voor de binnenstad. In financiële dekking is reeds voorzien.

Parkeerplaatsen havengebied

In de visie wordt gesteld dat er in het havengebied mogelijkheden liggen voor een andere indeling van parkeerplaatsen, waarbij het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders gelijk blijft (of zelfs licht toeneemt), het aantal parkeerplaatsen voor betaald parkeren afneemt en er wellicht een laad- en losplaats kan worden ingericht. Het gaat dan om een optimalisatie in de geest van deze visie. Hiervoor is een gedegen onderzoek noodzakelijk, waarbij uiteraard de omgeving zal worden betrokken. Dit hoeft wellicht niet op korte termijn plaats te vinden, maar wel op middellange termijn (2018-2022). Voor het onderzoek als zodanig hoeven naar verwachting geen externe kosten te worden gemaakt.

Opknappen parkeerlocaties

Het opknappen van parkeerlocaties als de Lambert Meliszweg, de Nieuwe Wal en eventueel de Vale Hen (als deze locatie niet op een andere manier ontwikkeld wordt in het kader van de Poort van Hoorn) staat in het schema gepland voor de lange termijn (na 2022). De basisgedachte is om dit te koppelen aan noodzakelijk (groot) onderhoud, zodat een en ander financieel kan meeliften met de reguliere onderhoudsbudgetten. Mocht een bepaalde locatie vóór 2022 al aan de beurt zijn, dan is dat uiteraard alleen maar goed.

Onderzoek witte vloot

Dit onderzoek loopt al en wordt naar verwachting nog vóór de zomer van 2016 afgerond. Als de resultaten tijdig beschikbaar zijn, zullen deze nog worden meegenomen in de eindversie van deze integrale visie voor de binnenstad, zoals deze door de gemeenteraad zal worden vastgesteld.

Parkeerbalans en Parkeervisie (of Actieplan Parkeren)

Aan een parkeerbalans voor de binnenstad en de Poort van Hoorn wordt al gewerkt. De ideeën vanuit deze visie – met name het vervallen van plekken voor betaald parkeren op Kerkplein en Veemarkt – worden hierin meegenomen. Deze parkeerbalans is onder andere nodig om de parkeeropgave voor de Poort van Hoorn (en dan met name voor een parkeergarage aan de noordkant van het station) te kunnen bepalen. Waar een parkeerbalans vooral gaat over aantallen en locaties, gaat een Parkeervisie (of Actieplan Parkeren) veel meer over beleidskeuzes. Bijvoorbeeld: vergunningenbeleid, parkeernormen en financiële gevolgen van beleidskeuzes. Een dergelijke Parkeervisie zal op relatief

korte termijn tot stand moeten komen (2016-2018). Als hiervoor externe kosten gemaakt moeten worden, dan zal hiervoor een apart voorstel worden gedaan.

Lokale detailhandelsvisie en Retail Deal

In 2016 zullen zowel de integrale visie voor de binnenstad als de regionale detailhandelsvisie worden vastgesteld. Vervolgens zullen beide visies op korte termijn moeten worden vertaald naar een lokale detailhandelsvisie c.q. lokaal detailhandelsbeleid. Dit is ook conform de Retail Deal met het Ministerie van Economische Zaken. De lokale detailhandelsvisie zal eveneens aansluiten op het project De Nieuwe Winkelstraat. Voor het opstellen van de lokale detailhandelsvisie zullen externe kosten worden gemaakt, maar daarvoor is dekking aanwezig.

Horecabeleid

Eind 2015 en begin 2016 wordt het huidige horecabeleid geëvalueerd. Dit beleid zal vervolgens worden geactualiseerd, mede op basis van deze integrale visie voor de binnenstad. Ook hiervoor zijn geen extra financiële middelen noodzakelijk.

Bestemmingsplan Binnenstad

Het bestemmingsplan Binnenstad moet uiterlijk in 2019 worden herzien. Deze integrale visie voor de binnenstad is daarvoor een belangrijke basis: de functionele opbouw van de binnenstad, zoals die in deze visie wordt voorgesteld, zal moeten worden vertaald in het bestemmingsplan. Afhankelijk van de snelheid waarmee de nieuwe Omgevingswet wordt ingevoerd, zal er overigens geen sprake meer zijn van een bestemmingsplan maar van een

omgevingsplan. Hoe dan ook is een en ander mogelijk binnen de reguliere budgetten voor het herzien van bestemmingsplannen.

Overige onderzoeken

De overige in het schema genoemde onderzoeken (naar de mogelijkheid van fietsstraten, naar de wenselijkheid en mogelijkheid van een 'drievoudige knip' in het havengebied en naar de mogelijkheid om de Grashaven te ontwikkelen tot een 'stadshaven') zijn allemaal gepland voor de middellange en lange termijn. Bovendien zijn deze onderzoeken afhankelijk van andere processen en ontwikkelingen, zoals de ervaringen met het Nieuwland, de ervaringen met het afsluiten van de Kerkstraat en het al dan niet doorgaan van de Rede van Hoorn bij het Visserseiland. Op het moment dat voor dergelijke onderzoeken extra financiële middelen nodig zouden zijn, zullen daarvoor voorstellen worden gedaan.

RELATIE MET ANDERE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

Vanuit deze integrale visie voor de binnenstad zijn er duidelijke relaties met andere projecten en programma's (zoals de Poort van Hoorn) en met eerder vastgesteld beleid, zoals het Programma Waterfront (2013), de Structuurvisie (2012), de Notitie Zwaar Verkeer Binnenstad (2013) en de nota Fietsend Verder naar 2020 (2011). Deze recent vastgestelde nota's sluiten naadloos aan bij deze integrale visie voor de binnenstad en blijven dus onverminderd van kracht. Dat geldt ook voor de daarin opgenomen maatregelen die nog niet zijn uitgevoerd en die deels van belang zijn voor deze integrale visie voor de binnenstad. Voorbeelden daarvan zijn de herinrichting van de Westerdijk tussen de bouwlocatie Oude Schouwburg en de eigenlijke dijk (vanuit het Programma Waterfront), de herinrichting van de Noorderveemarkt en het stationsplein, een samenhangende ontwikkelvisie voor de locaties Pelmolenpad en Prismalocatie (in relatie tot de binnenstad én de Grote Waal) en vele andere maatregelen vanuit de Poort van Hoorn, de uitbreiding van de stallingscapaciteit voor fietsers (vanuit Fietsend Verder naar 2020) en het weren van grote bussen uit de historische binnenstad (vanuit de Notitie Zwaar Verkeer Binnenstad). Het waar nodig (alsnog) beschikbaar stellen van financiële middelen voor de uitvoering van deze maatregelen vanuit andere projecten en programma's zal naar verwachting sterk bijdragen aan een gezonde en vitale binnenstad.

