

Bundel van de Gemeenteraad van 4 april 2017

0

Amendementen en motie

Amendement 1 Integraal voorstel Poort van Hoorn - Pelmolenpad-Prismalocatie - VVD, Fractie Tonnaer, D66, HB (verworpen)

Amendement 2. Integraal voorstel Poort van Hoorn - Unaniem (aangenomen)

Amendement 4 Integraal voorstel poort van Hoorn - VVD, PvdA, D66, VOCH, Fr. Tonnaer, HB, HL (aangenomen)

Amendement 5 - Integraal voorstel Poort van Hoorn - VVD, VOCH, HL, HB, HOP, SP, HSP, GL, CDA (aangenomen)

Amendement 6 - Integraal voorstel Poort van Hoorn VVD, VOCH, HL, HB, Fr. Tonnaer, HOP 1 (verworpen)

Amendement 7 - Referendumverordening Hoorn 2017 HOP, HSP, HB, Fr. Tonnaer, SP (verworpen)

Motie 1 - Integraal voorstel Poort van Hoorn (unaniem) aangenomen

Motie 3a (was amendement) Integraal voorstel Poort van Hoorn - Unaniem (aangenomen)

Wilde motie 3 - Opstellen van een Groenvisie gemeente Hoorn - D66, GL, HOP, PvdA, SP, CDA, VVD, VOCH, HB, HSP, Hoorn Lokaal, J&O (aangenomen)

Wilde Motie 4 - Spoorverbinding Hoorn-Kersenboogerd -Enkhuizen - Unaniem (aangenomen)

Wilde motie 5 Verklaring van Dordrecht - D66 (ingetrokken)

Wilde Motie 9 Personeel van De Wijzend - CDA, SP, GL, VOCH, Fr. Tonnaer, HOP, HB, HSP, HL, J&O, PvdA (aangenomen)

1

Opening en mededelingen

2

Vaststelling van de raadsagenda van 4 april 2017

Artikel 37-vragen walstroom HL en VOCH def

3

Vaststellen van de besluitenlijst van de openbare raadsvergadering van 7 maart 2017 concept besluitenlijst 7 maart 2017

4

Spreekrecht burgers

5

Vragen raadsleden

6

Ontslag lid Algemene Raadscommissie

Raadsbesluit ontslag lid Algemene Raadscommissie

7.a

Vaststelling van de 1e lijst van ingekomen stukken 1e lijst van Ingekomen Stukken 4 april 2017

7.b

Vaststelling van de 2e lijst met ingekomen stukken 2e lijst van ingekomen stukken 4 april 2017

A-agenda (bespreekpunten)

8

Integraal voorstel Poort van Hoorn aan de hand van vier in beeld gebrachte scenario's. Voorkeursscenario van het college is scenario 3.

*
Toelichting Raad: In de commissie van 21 maart is uitgebreid over het dossier gesproken en waren de standpunten van de fracties helder. In deze vergadering krijgen de fracties de ruimte om hun politieke punt te maken en raadsinstrumenten in te dienen. Iedere fractie heeft 3 minuten de tijd om hun standpunt te geven.*

Raadsvoorstel Poort van Hoorn en doorstroming Provincialeweg

Geamendeerd raadsbesluit Poort van Hoorn

Commissieadvies Poort van Hoorn 21 en 23 maart 2017

Procesvoorstel Woningbouwprogramma Pelmolenpad-Prisma en betrokkenheid raad bij Turborotonde

Bijlage 0 Leeswijzer bijlagen.pdf (737538)[1]

Bijlage 2 Financieel meerjarenperspectief en stand Algemene Reserve

Bijlage 3 PH_PVH_SL_subsidiescan en lobbymogelijkheden_20160220 .pdf (737540)[1]

Bijlage 4 Concept visie stationsgebied noord (1 maart 2017).pdf (737541)[1]

Bijlage 5 Concept projectplan Oplossen knelpunt Turborotonde.pdf (737543)[1]

Bijlage 5 Concept Risicomatrix Oplossen knelpunt Turborotonde.pdf (737544)[1]
Bijlage 6 Brief aan raad over ontwikkeling Pelmolenpad en Prisma.pdf (737545)[1]
Bijlage 7 Brief stand van zaken corridorstudie Amsterdam - Hoorn.pdf (737546)[1]
Bijlage 8 juni 2016 voorbereidingskrediet fiets- en wandelroute Keern.pdf (737566)[1]
Bijlage 9 Maak plaats.pdf (737568)[1]
Brochure Maak plaats voor Hoorn
PoortvHoorn scenario's
Presentatie Poort van Hoorn e.o. 8 maart 2017.pdf (738481)[1]

- 8.a Amendement 1 Integraal voorstel Poort van Hoorn - Pelmolenpad-Prismalocatie
Amendement 1 Integraal voorstel Poort van Hoorn - Pelmolenpad-Prismalocatie - VVD, Fractie Tonnaer, D66, HB (verworpen)
- 8.b Amendement 2 Integraal voorstel Poort van Hoorn
Amendement 2. Integraal voorstel Poort van Hoorn - Unaniem (aangenomen)
- 8.c Amendement 4 Integraal voorstel Poort van Hoorn
Amendement 4 Integraal voorstel poort van Hoorn - VVD, PvdA, D66, VOCH, Fr. Tonnaer, HB, HL (aangenomen)
- 8.d Amendement 5 Integraal voorstel Poort van Hoorn
Amendement 5 - Integraal voorstel Poort van Hoorn - VVD, VOCH, HL, HB, HOP, SP, HSP, GL, CDA (aangenomen)
- 8.e Amendement 6 Integraal voorstel Poort van Hoorn
Amendement 6 - Integraal voorstel Poort van Hoorn VVD, VOCH, HL, HB, Fr. Tonnaer, HOP 1 (verworpen)
- 8.f Motie 1 Integraal voorstel Poort van Hoorn
Motie 1 - Integraal voorstel Poort van Hoorn (unaniem) aangenomen
- 8.g Motie 3a (was amendement) Integraal voorstel Poort van Hoorn
Motie 3a (was amendement) Integraal voorstel Poort van Hoorn - Unaniem (aangenomen)
- 8.h Verzoek om inlichtingen (betreft artikel 37 van het RvO gemeenteraad) van Hoorn Lokaal en VOCHoorn inzake walstroom Oostereiland.
*
Toelichting Raad: Er wordt een verzoek om inlichtingen betreft artikel 37 van Reglement van Orde voor de gemeenteraad van Hoorn Lokaal (mevr. Van der Meij) en VOCHoorn (dhr. Weeda) inzake walstroom Oostereiland behandeld.*
- 12 Referendumverordening gemeente Hoorn
*
Toelichting Raad: Rechtstreeks op de raadsagenda. Op 28 in de commissievergadering aan de orde geweest.*
Raadsvoorstel Referendumverordening gemeente Hoorn
Raadsbesluit Referendumverordening gemeente Hoorn
Samenvatting meningvormende bespreking Referendumverordening gemeente Hoorn
- 12.a Amendement 7 Referendumverordening Hoorn 2017
Amendement 7 - Referendumverordening Hoorn 2017 HOP, HSP, HB, Fr. TONnaer, SP (verworpen)
 B-agenda (Voorstellen waarover de commissie positief aan de raad heeft geadviseerd)
- 9 Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier - visie "Samen voor resultaat" 2017-2037 en programmaplan 2017-2021
Raadsvoorstel Programma Hoorn-Noord, Venenlaankwartier - visie 2017-2037 en programmaplan 2017-2021
Raadsbesluit Programma Hoorn-Noord, Venenlaankwartier - visie 2017-2037 en programmaplan 2017-2021
Commissieadvies Programma Hoorn-Noord Venenlaankwartier - visie 2017-2037 en programmaplan 2017-2021
Beantwoording vraag HOP programma Hoorn-Noord-Venenlaankwartier
- 10 Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West
Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West
Raadsbesluit Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West
Commissieadvies Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West
Brief college Bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West
Brief Bijlsma 31 maart

- 11 Keuzes Holenkwartier
Aangepaste raadsvoorstel Keuzes Holenkwartier
Raadsbesluit Keuzes Holenkwartier
Commissieadvies Keuzes Holenkwartier
Extra informatie raadsvoorstel keuzes Holenkwartier
- 13 Verzameloverzicht begrotingswijzigingen BWN 1.17
Raadsvoorstel Verzameloverzicht begrotingswijzigingen BWN 1.17
Raadsbesluit - Verzameloverzicht begrotingswijzigingen BWN 1.17pdf (749170)
- C - Wilde moties
- 14 Wilde Motie 3 Opstellen Groenvisie gemeente Hoorn
Wilde motie 3 - Opstellen van een Groenvisie gemeente Hoorn - D66, GL, HOP, PvdA, SP, CDA, VVD, VOCH, HB, HSP, Hoorn Lokaal, J&O (aangenomen)
- 15 Wilde motie 4 Dubbele spoorverbinding tussen Hoorn-Kersenboogerd – Enkhuizen
Wilde Motie 4 - Spoorverbinding Hoorn-Kersenboogerd -Enkhuizen - Unaniem (aangenomen)
- 16 Wilde motie 5 Verklaring Dordrecht
Wilde motie 5 Verklaring van Dordrecht - D66 (ingetrokken)
- 17 Wilde motie 6 ingediend door de PvdA over de extra begeleiding van jonge vergunninghouders
*
Toelichting Raad: De behandeling van de motie wordt doorgeschoven naar de raadsvergadering van 23 mei 2017.*
Wilde motie 6 PvdA, VOCHoorn, VVD Maatschappelijke opvang voor jonge vluchtelingen
- 18 Wilde motie 7 ingediend door de PvdA over de maatschappelijke opvang voor jonge vluchtelingen
*
Toelichting Raad: De behandeling van de motie wordt doorgeschoven naar de raadsvergadering van 23 mei 2017.*
Wilde motie 7 - PvdA, VOCHoorn, VVD - Maatschappelijke opvang voor vluchtelingen
- 19 Wilde motie 8 ingediend door de PvdA inzake stop de verkoop van sociale huurwoningen
*
Toelichting Raad: De behandeling van de motie wordt doorgeschoven naar de raadsvergadering van 23 mei 2017.*
Wilde motie 8 - PvdA,k HOP, SP, HSP, Fractie Tonnaer - Stop de verkoop van Sociale huurwoningen
- 20 Wilde motie 9 ingediend door het CDA, GroenLinks en Hoorns Belang inzake personeel De Wijzend
*
Toelichting Raad: De motie wordt ingediend door de fracties van GroenLinks, Hoorns Belang en CDA. In de motie wordt het college en wethouder Tap opgeroepen:
- Om per omgaande (in overleg met alle betrokkenen) de contracten voor het tijdelijke personeel alsnog, net zoals voor de vaste contracten, te waarborgen;
- En om zich als wethouder overeenkomstig de eerdere toezeggingen daar persoonlijk hard voor te maken om dit nog voorafgaand aan het seizoen 2017 te regelen.*
Wilde Motie 9 Personeel van De Wijzend - CDA, SP, GL, VOCH, Fr. Tonnaer, HOP, HB, HSP, HL, J&O, PvdA (aangenomen)
- 21 De voorzitter sluit de vergadering om 23.45 uur.



Voor: VVD, Fractie Bonnaar, D66, HB C12)

Geen: PvdA, HOP, HSP, VVD, HL, GL, CDA, SP, PvdA C13)

Amendement Positie van de raad in de Poort van Hoorn verbeteren: Pelmolenpad-Prismalocatie

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:
Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over verbetering van de positie van de raad bij de diverse projecten Poort van Hoorn;
- er geen sprake kan zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college;
- de gemeenteraad mbt de Poort van Hoorn keuzes moet kunnen blijven maken en beter in positie gebracht dient te worden;
- de gemeenteraad het wettelijk bevoegde orgaan is m.b.t. de kaderstellende en volksvertegenwoordigende rol en het budgetrecht;
- het college het uitvoerende orgaan is ter uitvoering van de kaders die door de gemeenteraad zijn aangegeven;

verder overwegende dat:

- de gemeenteraad het bestuursorgaan is dat richting dient aan te geven over visie en voorkeursvarianten m.b.t. de diverse onderdelen van de Poort van Hoorn;
- de gemeenteraad de financiële keuzes dient te kunnen maken en richting te kunnen bepalen
- de ontwikkeling Pelmolenpad-Prismalocatie op geen enkele manier kaderstellend door de raad is besproken, maar het besluit over de Poort van Hoorn wel al spreekt van een start van de ontwikkeling,

Past het besluit als volgt aan:

Schrapt uit de prioriteiten van de Poort van Hoorn het besluit genoemd onder 4.: ontwikkeling Pelmolenpad-Prismalocatie totdat er een kaderstellende uitspraak door de raad is gedaan over de uitgangspunten.

Schrapt uit de prioriteiten van de Poort van Hoorn de bullit bij besluit genoemd onder 5. betreffende: voorbereiding van de ontwikkeling Pelmolenpad-Prismalocatie (ontwerp bestemmingsplan).

Chris de Meij, VVD

Fractie Bonnaar
Hoorn lokaal

AMENDEMENT nr.: <u>1</u>	
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>	
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

unaniem
aangenomen



Amendement Positie van de raad in de Poort van Hoorn verbeteren

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende
agendapunt 8: Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de algemene raadscommissie op 21 en 23 maart is gesproken over verbetering van de positie van de raad bij de diverse projecten... ;
- de positie van de raad **moet** verbeteren bij de verschillende deelprojecten;
- dit is een vereiste volgens een meerderheid van de commissie;
- er geen sprake kan en mag zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college;
- de raad moet keuzes kunnen blijven maken.

Voorts overwegende dat:

- in beslispunt 2 van het voorgestelde raadsbesluit ten aanzien van de omvorming van de turborotonde het volgende besluit wordt voorgesteld:
"Opdracht te geven tot omvorming van de turborotonde conform het bijgevoegde projectplan;"
- uit beslispunt 2 volgt dat de volledige tekst van het projectplan, zijnde bijlage 5 bij het raadsbesluit, met als titel '*Oplossen Knelpunt Turborotonde – Concept projectplan*' integraal onderdeel uitmaakt van het door de gemeenteraad te nemen besluit;
- dat de voorgestelde tekst van het projectplan onvoldoende inhoud geeft aan de positie van de raad doordat voorgesteld wordt de keuze van de voorkeursvariant aan het college over te laten.

Past het projectplan, waar in beslispunt 2 van het raadsbesluit naar verwezen wordt, als volgt aan:

In hoofdstuk 2.1, is een tabel opgenomen, met als titel 'Projectfasering'. De voorgestelde titelrij en de laatste twee rijen van fase 2 luiden:

Fase	Activiteiten	Resultaten	Go/no go	Besluit door
	Verfijnen kostenraming van de voorkeursvariant.	Voorkeursvariant	GO / NO GO	College B&W 4e kwartaal 2017
	<i>Afhankelijk van de financiële of ruimtelijke gevolgen van de voorkeursvariant is mogelijk besluitvorming door de raad nodig.</i>			

Dit onderdeel van de tabel in hoofdstuk 2.1 van het projectplan wordt als volgt gewijzigd:

Fase	Activiteiten	Resultaten	Go/no go	Besluit door
	Verfijnen kostenraming van de voorkeursvariant.	Voorkeursvariant	GO / NO GO	Gemeenteraad 4e kwartaal 2017
	<i>Bij de keuze van een voorkeursvariant wordt per variant ook aangegeven wat de financiële en ruimtelijke gevolgen zijn. Deze worden betrokken in de besluitvorming door de raad.</i>			

Symen van der Meer, Hoorns Belang
Chris de Meij, VVD

AMENDEMENT nr.: <u>2</u>	
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>	
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Vochtboom
Hoorn Lokaal



Voor: VVD, PvdA, D66, VUCN, B. Tonmaer, HB, HL (2-1)
Tegen: SP, CDA, GL, HOP, HSP, 1e OC (4)

Amendement Positie van de raad in de Poort van Hoorn verbeteren: visie stationsgebied vaststellen door de raad

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:
Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over verbetering van de positie van de raad bij de diverse projecten Poort van Hoorn;
- er geen sprake kan zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college;
- de gemeenteraad mbt de Poort van Hoorn keuzes moet kunnen blijven maken en beter in positie gebracht dient te worden;
- de gemeenteraad het wettelijk bevoegde orgaan is m.b.t. de kaderstellende en volksvertegenwoordigende rol en het budgetrecht;
- het college het uitvoerende orgaan is ter uitvoering van de kaders die door de gemeenteraad zijn aangegeven;

verder overwegende dat:

- de gemeenteraad het bestuursorgaan is dat richting dient aan te geven over visie en voorkeursvarianten m.b.t. de diverse onderdelen van de Poort van Hoorn;
- de gemeenteraad de financiële keuzes dient te kunnen maken en richting te kunnen bepalen
- *er nog geen ontwikkelvisie stationsgebied Noord door de raad is vastgesteld, maar het besluit over de Poort van Hoorn wel al spreekt van een start van de ontwikkeling,*

Past het besluit als volgt aan:

Besluit 5 wordt de onderstaande tekst (in rood) ingevoegd:

5. Op basis van deze prioriteitenstelling te starten met:

- Ontwikkeling van het Stationsgebied Noord **conform een door de raad vastgestelde** ontwikkelvisie Stationsgebied Noord, met een parkeergarage van minimaal 900 plekken;

Chris de Meij, VVD

HB

Voorbouw
Hoorn lokaal

AMENDEMENT nr.: 4
Datum raadsvergadering: 4-4-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Voor: VVD, VOCH, HL, HB, HOP, SP, HSP, GL, CDA | 1231

Tegen: D66, GroenLinks, PvdA | 121



VOCHoorn



HOORNLOKAAL

HOP



stemverklaring - VVD

Amendement Parkeergarage

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:

Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over de Poort van Hoorn met als nieuwe prioriteit het stationsgebied Noord en de parkeergarage;
- een parkeergarage met 900 plekken niet of nauwelijks voorziet in extra parkeerplaatsen mede met het oog op het verdwijnen van P-plaatsen in de binnenstad;
- een parkeergarage met een grotere capaciteit (1250 plaatsen) zijn eigen vraag zal creëren, mede gelet op de functie van dit gebied als OV-mobiliteitsknooppunt;
- de meerkosten van het nu aanleggen van een parkeergarage met 1250 plaatsen t.o.v. een met 900 plekken "slechts" 6 mln. bedragen en te overziene hogere kapitaallasten gedurende 40 jaar;
- uitbreiding op een later moment van de parkeergarage tot en met 1250 plekken relatief duurder zal zijn (voorlopige schatting is nog eens 3 mln. extra);
- uitbreiding van de capaciteit van de parkeergarage van 900 naar 1250 plaatsen op een later moment voor veel overlast in het noordelijk stationsgebied zorgt;
- er in het noordelijk stationsgebied nog mogelijkheden zijn voor de vestiging van woon- en zorgvoorzieningen die elk eigen parkeerruimte vergen voor zowel personeel als bezoekers;
- er bij het bouwen van de Toren aan de Maelsonstraat een deel van de parkeerbehoefte in de nabije omgeving moet worden gevonden;
- de wethouder, tijdens de behandeling in de commissie, heeft aangegeven dat op basis van de zogenaamde "Parkeerbalans" een parkeergarage met 1250 plaatsen nodig is;
- het college, zoals de wethouder in de commissie heeft aangegeven, neutraal staat tegenover dan wel een P-garage met 900 dan wel een P-garage met 1250 plaatsen.

Past het besluit aan, waar het gaat om de besluiten Poort van Hoorn (en het onderwerp "Reserve Parkeren & Infrastructuur" en "Financiën overig"):

Wijzig het besluit onder 5:

met een parkeergarage van minimaal 900 plekken;

wordt:

met een parkeergarage van minimaal 1250 plekken;

Aan het bedrag genoemd in besluit 10.:

Voor de parkeerderving en exploitatielasten vanaf 2021 aanvullend structureel € 655.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;

wordt voor een extra vierde parkeerlaag € 70.000 toegevoegd:

Aan besluit 10. wordt een nieuwe zin toegevoegd:

Voor de realisatie van een parkeergarage van 1250 plekken voor extra kapitaallasten vanaf 2017 aanvullend structureel €180.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur, en dit ten laste te brengen van het begrotingsresultaat.

VOCHoorn, Aart Ruppert

Hoorns Belang, Alex van der Kleij

Hoorn Lokaal, Joke van der Meij

CDA HOORN, Dijk Oud

HOP

SP. M. van der Staak

AMENDEMENT nr.: 5
Datum raadsvergadering: 4-4-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden



Voor: VVD, VVD H, HL, HB, & Bonnac, Hop' (Vinkenba
C13)
Tegen: y.o, HSP, GL, CDA, SP, PvdA, D66, HOP' (vd Duin) (22)

Amendement

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:
Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over financiële dekking van de totale kosten van de investeringen in de Poort van Hoorn;
- vrijwel de gehele commissie de financiële onderbouwing van het huidige voorstel Poort van Hoorn (turborotonde, Stationsgebied en Pelmolenpad/ PrismaLocatie) punt van grote zorg vindt;
- gelet op de enorme belangen voor de binnenstad & de miljoeneninvesteringen die de Poort van Hoorn vergt, het belangrijk is dat daarvoor voldoende financiële middelen gereserveerd wordt;

verder overwegende dat:

- de gemeenteraad het bestuursorgaan is dat en de kaders vaststelt en het budget beschikbaar stelt voor de uitvoering van de diverse deelprojecten van de Poort van Hoorn;
- de raad financiële keuzes moet kunnen blijven maken en richting moet kunnen bepalen bij de diverse deelprojecten van de Poort van Hoorn;
- *het meest verregaande scenario (2) van de Poort van Hoorn een realistisch beeld laat zien van de op termijn benodigde budgetten, en de stortingen in de reserves daarbij aan zouden moeten sluiten,*

Pas het besluit aan, waar het gaat om de financiële besluiten Poort van Hoorn (Op het onderwerp "Reserve Parkeren & Infrastructuur" en "Financiën overig"):

Wijzig het besluit onder 9:

9. jaarlijks vanaf 2018 een bedrag ad € 650.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;

Chris de Meij, VVD

HB
Voor
Hoorn Lokaal

AMENDEMENT nr.: 5	
Datum raadsvergadering: 4-4-2017	
☐ Aangenomen	☒ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Voor: HOP, HSP, HB, G. Tonnah. SP CH

Tegen: PvdA, D66, CDA, GL, VVD, VOOH, LeO, HLC(24)



Betreft: Referendumverordening Hoorn 2017

Amendement

De gemeenteraad van Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 12: Referendumverordening gemeente Hoorn 2017

Constateernde dat;

- bezwaren tegen de 40 % grens, voor geldigheid van het referendum, terzijde geschoven zijn;
- dat discussie om meer duidelijkheid op dit punt te verkrijgen, niet verder gevoerd is;

Overwegende dat:

- een in de praktijk onhaalbare drempel van 40 % zal leiden tot ongeldigheid van ieder referendumresultaat;
- dit zal leiden tot meer afkeer van de politiek in plaats van een grotere geëngageerdheid;
- er lering getrokken moet worden uit de fouten gemaakt bij het landelijke Oekraïne referendum;
- een opkomstdrempel voor voor-en tegenstemmers gezamenlijk, leidt tot afhaken van veel kiezers die het eens zijn met het overheidsstandpunt. (Daarmee kunnen zij voorkomen dat het referendum geldig wordt);

Wijzig 'artikel 9 lid 1, geldigheid van de uitslag' in:

1A In het geval dat het referendum gaat over een keuze tussen meerdere alternatieven:

De uitslag van het referendum wordt als geldig beschouwd indien tenminste 30 % van de kiesgerechtigden een geldige stem heeft uitgebracht.

1B In het geval dat het referendum alleen één mogelijkheid van voor of tegen biedt:

De uitslag van het referendum wordt als geldig beschouwd indien tenminste 20 % van de kiesgerechtigden een tegenstem heeft uitgebracht.

En gaat over tot de orde van de dag,

- N. Oudheusden (geassisteerd door N. R. Mast)
- D. v.d. Duin

HSP
HOP

AMENDEMENT nr.: 7
Datum raadsvergadering: 4-4-2017
☐ Aangenomen ☒ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Motie

**De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017,
behandelende agendapunt 8: Integraal voorstel Poort van Hoorn**

Overwegende dat:

- de beoogde fietstunnel Keern-Provincialeweg de komende jaren niet wordt aangelegd;
- een betere inrichting gelijkvloers van de oversteek voor voetgangers en fietsers op het kruispunt Keern-Provincialeweg nodig is;
- binnenkort op het kruispunt de verkeersregelautoomaat, lantaarns, detectielussen, kabels en masten vervangen moeten worden;

verzoekt het college:

Vooruitlopend op, of gelijktijdig met de voorbereidingen voor de ontwikkelingen van de Poort van Hoorn en de doorstroming op de Provincialeweg:

- op het kruispunt Keern-Provincialeweg de inrichting van de oversteek voor voetgangers en fietsers gelijkvloers en met eenvoudige maatregelen te verbeteren;
- Deze gelijkvloerse verbeteringen zoveel mogelijk in de uitvoering te combineren met de reeds toegezegde vervanging van de verkeersregelautoomaat, lantaarns, detectielussen, kabels en masten.

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Tonnaer,

VOCHoorn,

Hoorn Lokaal,

PvdA

HIS

HOP

Roger Tonnaer

Hans Weeda

Joke van der Meij

Jenke van der Meer

Alex van Kleij

Dvd Dinn

MOTIE nr.: 1

Datum raadsvergadering:

4-4-2017

☒ Aangenomen ☐ Verworpen

☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Unaniem
aangenomen

3. Motie (was amendement)

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8: Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- Tijdens de vergadering van de raadscommissie op 21 en 23 maart door een meerderheid is aangegeven dat de parkeergarage en de traverse over het spoor onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn;
- de traverse over het spoor belangrijk is voor een optimaal gebruik van de parkeergarage;
- een onder goede architectuur ontworpen traverse als verbinding belangrijk voor een optimaal gebruik van de parkeergarage, het openbaar vervoer, als regionaal openbaarverkeersknooppunt, toerisme en economie van de binnenstad en historische haven van Hoorn en voor de regio West-Friesland;
- het college de NS en ProRail ervan overtuigen moet dat de bouw van een traverse over het spoor zeer noodzakelijk is voor het mobiliteitsknooppunt zoals dat bedoeld is;
- als er niet de juiste verbindingen van de noordkant naar de zuidkant van het spoor komen, dit zelfs een rem zet op de ontwikkeling van het knooppunt;
- de miljoeneninvesteringen die de gemeente Hoorn wil gaan doen, geen zin heeft zonder een tijdige, kwalitatief aantrekkelijke en goed toegankelijke verbinding tussen de noordkant en zuidkant van het station Hoorn.

VERKLAART:

5. Op basis van deze prioriteitenstelling te starten met:

o de realisering van een parkeergarage pas te beginnen als deze wordt gebouwd in combinatie met de aanleg van een traverse over het spoor, of als tenminste zekerheid bestaat dat binnen afzienbare tijd met de aanleg van een kwalitatief aantrekkelijke en goed toegankelijke traverse wordt gestart.

Fractie Tonnaer,

Roger Tonnaer

Hoorn Lokaal,

Joke van der Meij

Moete	
AMENDEMENT nr.: 3	
Datum raadsvergadering:	
4-4-2017	
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Voor: D66, GL, HOP, PvdA, SP, CDA, VVD, VUCH, HB, HSP, HL, 1e O (33)
Tegen: Fractie Bonmah (2)

HOP



GROENLINKS
HOORN

Motie: Oproep tot het opstellen van Groenvisie gemeente Hoorn.

De Raad van Hoorn, in vergadering bijeen op 7 maart 2017.

Overwegende dat:

- Indieners het belang van samenhangend beleid op het gebied van groenbeheer, waterbeheer, biodiversiteit, dierenwelzijn, klimaatmaatbestedigheid en het bomenbeleid zien.
- Het belangrijk is om ook in de samenhang van de verschillende beleidsonderwerpen heldere keuzes te maken.
- De gebruikers van de openbare ruimte divers zijn en het belangrijk is daar rekening mee te houden.
- Indieners het belangrijk vinden dat bewoners, belangenorganisaties en politiek gezamenlijk een Groenvisie voor de gemeente Hoorn ontwikkelen.
- Groen een belangrijk onderdeel is van het welbevinden van de inwoners en de gezondheid bevordert.
- De gemeente Hoorn nu meerdere prangende vraagstukken op gebied van groen heeft zoals het verdwijnen van leefgebied en biodiversiteit.
- Nieuwe thema's als stadslandbouw, klimaatbestendigheid, tijdelijk ruimtegebruik en zelfbeheer een duidelijke plaats moeten krijgen in het beleid van de gemeente Hoorn.
- Dat het gezamenlijk ontwikkelen en beheren van de eigen leefomgeving de samenhang binnen de wijken en de stad bevordert.
- De Groenvisie in 2017 kan worden ontwikkeld, om na de verkiezingen van 2018 te worden vertaald naar maatregelen met bijbehorende budgetten.

Roept het college op:

- Om samen met de gemeenteraad een Groenvisie voor de lange termijn (2017 – 2027) op te stellen, met daarin een samenhangend beleid op het gebied van groenbeheer, waterbeheer, biodiversiteit, dierenwelzijn, klimaatmaatbestedigheid en het bomenbeleid,
- Bij dit proces alle betrokken partijen waaronder ook inwoners van de stad actief te betrekken,
- De algemene kaders in de visie uit te werken in een Plan van Aanpak met concrete maatregelen, na de verkiezingen van maart 2018.

Namens de fracties van:
GroenLinks Jos Kamminga
D66 Elsbeth Broerse

CDA; Dirk Oud

Hoorn Ickouk

SP; May

VUCH Hoorn

HB A

Wilde	3
MOTIE nr.:	3
Datum raadsvergadering:	7 - 3 - 2017
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

PvdA
Bonmah

HOP
HSP
Dirk 1/2 Dm.

Unaniem aangenomen



VOCHoorn



GROENLINKS
HOORN



MOTIE

De gemeenteraad van Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 7 maart 2017

Gehoord:

De discussie tijdens de raadscommissie van dinsdag 7 februari jl.



Overwegende dat:

- de spoorverbinding tussen Hoorn-Kersenboogerd – Enkhuizen nog steeds enkel spoor is;
- al in 1986 spoorbruggen op dit traject geschikt zijn gemaakt voor een dubbele spoorverbinding;
- een dubbele spoorverbinding voor de regio West-Friesland nuttig en noodzakelijk is als verbetering van de bereikbaarheid, om goed te wonen en te werken en vanwege het streven om de regio West-Friesland binnen afzienbare tijd te laten uitgroeien tot een van de tien meest aantrekkelijke regio's in het land;
- het wenselijk is het spoor vervolgens vanuit Enkhuizen door te trekken naar Lelystad;
- de regionale economische agenda één van de belangrijkste activiteiten is die genoemd worden in het PACT van West-Friesland;
- een goede bereikbaarheid per auto, trein, boot en fiets in het PACT West-Friesland genoemd worden;
- een regelmatige en snelle treinverbinding van West-Friesland (Hoogkarspel, Bovenkarspel-Grootebroek, Bovenkarspel Flora en Enkhuizen) met Amsterdam v.v. van groot belang is voor de regio West-Friesland.

Verzoekt het college van B&W:

Op alle bestuurlijke niveaus en in elke vorm van overleg zich in te zetten voor een verdubbeling van de spoorverbinding tussen Hoorn - Kersenboogerd – Enkhuizen.

Fractie Tonnaer,
SP,
HOP,
Hoorns Belang,
HSP,
VOCHoorn,
CDA,
Groen Links,
d66

Roger Tonnaer
Mathé van Stralen
Robert Vinkenburg
Symen van der Meer
Nico Oudheusden
Hans Weeda
Dirk Oud
Jos Kamminga
Arwin Rood

MOTIE nr.: 4
Datum raadsvergadering: 4-9-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Paula
Hoorn lokaal

senior van over Veen



Motie 'Verklaring van Dordrecht'

De raad van de gemeente Hoorn in vergadering bijeen op 7 maart 2017,

Constaterende dat:

- De gemeente Hoorn veel doet betreffende de acceptatie van Homo's en lesbiennes;
- Hoorn een regenboogstad is,
- De regenboogsteden hebben verklaard gezamenlijk de sociale acceptatie, veiligheid en emancipatie van lesbische vrouwen, homoseksuele mannen, biseksuelen en transgenders (LHBT's) te verbeteren.
- Transgender personen het op de werkvloer niet altijd even gemakkelijk hebben.

Overwegende dat:

- Er bij werkgevers misverstanden kunnen bestaan over transgender personen of dat er sprake kan zijn van discriminatie.
- Transgender personen onderdeel uit maken van de moderne en diverse maatschappij;
- de gemeente een voorbeeldfunctie heeft wat betreft de positie van transgender personen op de arbeidsmarkt;
- al meerdere gemeenten in Nederland de 'Verklaring van Dordrecht' hebben ondertekend waaronder de gemeenten Enschede, Utrecht, Den Haag, Amsterdam en Lelystad

Verzoekt het college:

- als gemeente Hoorn de 'Verklaring van Dordrecht' te ondertekenen en zo te zorgen voor een transgendervriendelijke werkvloer en arbeidsmarkt, en bij de kadernota/begroting terug te komen bij de raad voor concrete uitwerking van de verklaring in acties en maatregelen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Hoorn, d.d. 7 maart 2017

De indieners:

Arwin Rood, D66

Robert Vinkenburg, Hoornse Onafhankelijke Partij

Joke van de Meij, Hoorn Lokaal

Jos Kamminga, GroenLinks

Simon Broersma, PvdA

Nico Oudheusden, HSP

MOTIE nr.: <u>5</u>	
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>	
☐ Aangenomen	☐ Verworpen
☒ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Voor: CDA, SP, GL, VUCH, Fr. Bonmar, HOP, HB, HSP, HL, 180, PvdA (28)
(wilde) Motie: motie GrL HB en CDA over het personeel van De Wijzend

tegen:
VVD
D66
C8)

De Raad van Hoorn, in vergadering bijeen op 4 april 2017.

Overwegende dat:

1. Door de Raad herhaaldelijk om aandacht is gevraagd voor de positie van het (tijdelijke) personeel van De Wijzend, zowel vóór de aanbesteding bij het programma van eisen, als daarna.
2. in de algemene raadscommissie van 12 januari 2016 door verschillende fracties zorgen zijn geuit over de positie van het vaste personeel én het tijdelijke personeel, dat al jarenlang bij De Wijzend werkzaam is. Wethouder Tap hierop namens het college (2.05.30 uur van het digitaal beeldverslag) aangeeft: 'Er zijn wat zorgen geuit over het personeel. (...) Alle contracten zijn gewoon gewaarborgd.'
3. de wethouder daarna aangeeft dat door de gemeente uiteraard zal worden toegezien op de naleving van deze regelingen.
4. de wethouder tegen raadsleden en anderen herhaaldelijk heeft gezegd, dat de situatie voor het personeel van De Wijzend er alleen maar beter op zou worden.
5. de personeelsleden wel van Optisport een welkomstbrief en een kerst-attentie hebben ontvangen, waarmee de indruk is gewekt dat de posities inderdaad waren gewaarborgd
6. desondanks op 13 januari 2017 bleek dat twee personeelsleden van De Wijzend te horen hadden gekregen dat zij niet meer in dienst genomen zouden worden.
7. Inmiddels zeven medewerkers een ander contract hebben aangeboden gekregen en vier medewerkers een 0-uren contract krijgen.
8. dit niet in overeenstemming met de afspraken en toezeggingen is geweest, terwijl de raad de wethouder wel wil houden aan deze toezegging,

Roept het college en de wethouder de heer Tap op:

- Om per omgaande (in overleg met alle betrokkenen) de contracten voor het tijdelijke personeel alsnog, net zoals voor de vaste contracten, te waarborgen.
- En om zich als wethouder overeenkomstig de eerdere toezeggingen daar persoonlijk hard voor te maken, om dit nog voorafgaand aan het seizoen 2017 te regelen.

De fracties van

naam

GroenLinks
Hoorns Belang
CDA

Jos Kamminga
Alex van der Kleij
Dick Bennis

Wilde
MOTIE nr.:
Datum raadsvergadering:
4-4-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

VUCH

HOP

Hoorn, 3 april 2017

Artikel 37-vragen Hoorn Lokaal en VOCHoorn over Walstroom

Geachte leden van de gemeenteraad,

Conform artikel 37 Reglement van Orde verzoeken de fracties van Hoorn Lokaal en VOCHoorn om extra inlichtingen in de gemeenteraadsvergadering van 4 april a.s.

Op 30 maart ontvingen wij de antwoorden op onze artikel 36 RvO vragen van 8 maart over de Walstroom op het Oostereiland. Deze antwoorden zijn voor ons onvoldoende en onbevredigend en daarom aanleiding om op basis van artikel 37 onderstaande vragen te stellen.

Op 12 juli 2016 is door de raad een motie aangenomen over Walstroom op het Oostereiland. De raad vond het van groot belang om na een lange periode van overlast van de Witte vloot met een oplossing te komen voor omwonenden, voor hen met de nachtelijke afvaarten de grootste bron van ergernis. Maar ook om de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten. In de volgende maanden deed het college onderzoek naar de mogelijkheden en de kosten. Even voor de 15^e november 2016, kwam het college met een voorstel. Met stoom en kokend water moest het besluit voor aanleg van walstroom worden genomen.

In het raadsbesluit staat bij realisatie: *Indien u in de raadsvergadering van 15 november akkoord gaat met bovengenoemde besluiten, zal de aanleg van walstroom net voor het vaarseizoen te realiseren zijn. Mocht besluitvorming op een later moment plaatsvinden, zal dit na het vaarseizoen gedaan moeten worden, i.v.m. de overlast voor de riviercruiseschepen door opgebroken straten voor de aanleg van de bekabeling.*

Vervolgens werd op 15 november door de raad bijna raadsbreed, een besluit genomen om de walstroom voor het nieuwe vaarseizoen te realiseren.

Omdat het ons bevreemdde dat op het Oostereiland geen enkele activiteit waar te nemen was, stelden wij op 7 maart 2017, vragen aan de verantwoordelijke wethouder. Dan blijkt dat de uitvoering van het raadsbesluit onmogelijk is. Dit heeft veel consequenties voor de omwonenden en de aantrekkelijkheid van het gebied. De problemen voor omwonenden blijven bestaan. Er zijn op 15 november 2016 verwachtingen geschept die door dit college niet waargemaakt worden. Wat betekent dit voor de stad?

Deze inleiding resulteert in de volgende vragen:

1. Wat is er tussen het nemen van het besluit op 15 november 2016 en de raadsvergadering van 7 maart 2017 exact gebeurd? Welke regie heeft wethouder op het dossier gehad? Hoe is de wethouder betrokken of heeft zich laten betrekken op dit zeer gevoelige dossier? Is het hem zelf in die bijna 3 maanden (november – maart) niet opgevallen dat er niets werd ondernomen? Heeft de wethouder niet eerder dan de 7^e maart signalen ontvangen over mogelijke problemen?

2. Hoe heeft het college de kracht van de verbinding vorm gegeven richting bewoners van het havenkwartier? Met andere woorden: hoe zijn de inwoners geïnformeerd en betrokken in dit proces en hoe communiceert u of heeft u met hen gecommuniceerd over deze situatie? Hoe gaat u om met de gewekte verwachtingen richting inwoners?

Het college wijst in de beantwoording van onze vragen naar Liander als het gaat om het uitstel en wethouder Tap wijst in een interview met Radio Hoorn (op 18 maart) naar de gemeenteraad.

Gedeelte uit het interview (zie bijgaand transcriptie van het gehele interview):

Stefan de Waard: "wanneer denk je dat het wel gerealiseerd kan worden?"

Wethouder Tap: "Dat ligt gek genoeg aan de agenda van de gemeenteraad. Ik kan binnen een week een raadsvoorstel klaar hebben. En ik ga ook binnen een of twee weken de raad informeren. Alleen vervolgens doet zich de gekke situatie voor dat de gemeenteraad maar 1x per maand vergadert daar moet nog een commissie aan vooraf gaan en zij hebben zelf geconstateerd dat ze zo'n beetje tot en met de zomer het hartstikke druk hebben. Dus het zou kunnen dat ik wel klaar ben over 2 weken maar dat de gemeenteraad pas in juni of juli tijd heeft om dat voorstel te behandelen, dat hoop ik natuurlijk niet, ik hoop dat ze zeggen daar kunnen we niet op wachten die pakken we er even tussendoor, maar daar ga ik niet over. De gemeenteraad gaat over zijn eigen agenda. Dus dien ik het in maar ik ben afhankelijk van de raad wanneer zij erover willen spreken. Het enige wat ik dan niet accepteer als de raad dan in juni zegt goh waarom heeft het zo lang geduurd".

3. Hoe ziet u de eigen verantwoordelijkheid van het college en specifiek van deze wethouder in dit dossier? Waaruit blijkt dat?

Het is niet de eerste keer dat wethouder Tap de schuld neerlegt bij een ander en niet zijn eigen verantwoordelijkheid pakt. In de media zegt hij van alles maar de actieve informatieplicht richting de gemeenteraad wordt vergeten. Zo zegt hij in het NHD van 14 maart "dat er Walstroom is toegezegd maar dat daarbij de datum niet is vastgesteld"! wij vragen ons dan ook af of de wethouder nog wel in-control is op dit dossier.

4. De wethouder verwijst in het interview met Radio Hoorn naar een komend raadsvoorstel voor aanvullende budgetten en naar de zogenaamd volle agenda van de gemeenteraad. Maar is er al een voorstel? (deze zou namelijk binnen 1 week gereed zijn, interview Radio Hoorn was op 18 maart). Bent u op de hoogte van het feit dat het college iedere maand een bestuurlijke planning vaststelt die leidend is voor de agendering van de raad? Hierin kan het college zelf bepalen op welk moment wat aan de raad wordt aangeboden. Hoe verklaart u deze uitlatingen op Radio Hoorn? Wie is nu echt volgens het college verantwoordelijk voor de uitvoering van het raadsbesluit en de informatievoorziening?

5. Hoe gaat het college nu verder op dit dossier? Wanneer weet u wat het meer gaat kosten? Wanneer kan de raad een aanvullend voorstel verwachten?

Namens

Hoorn Lokaal, Joke van der Meij

VOCHoorn, Hans Weeda

Transcriptie van het interview met wethouder Tap dat op 18 maart 2017 door Radio Hoorn is uitgezonden. Verslaggever was Stefan de Waard, hij vroeg de wethouder naar de stand van zaken mbt de aanleg van walstroom.

Wethouder Tap: "Ik ging er tot deze week vanuit dat we gewoon aan het begin van het seizoen, dus zeg maar vóór Pasen, dat we de walstroom zouden kunnen opleveren.

En Liander, dat is de grote stroomleverancier, vastrecht, is daarbij de belangrijkste schakel.

We kwamen een aantal hobbeltjes tegen die vooraf niet voorzien waren.

In de eerste plaats wisten we wel dat er bodem verontreiniging was bij het Oostereiland maar de belangrijkste toplaag was gesaneerd. Wij wisten niet beter dan het is gesaneerd dus we kunnen graven. Nou bleek de toplaag gesaneerd, de kabels van Liander dieper te komen dan het stuk wat gesaneerd was. Nou dat is vervelend dus dan moet je dus over die hele lengte waar je gaat graven moet je saneren dan de kabel erin enzovoort, enzovoort".

Stefan de Waard: "Dat is duur toch?"

Wethouder Tap: "dat valt op zich nogal mee maar het kost tijd. Een hele belangrijke reden, 1 dat we de planning niet halen. 2 er was op het laatste moment en ook wel terecht kritiek van de monumenten commissie, de welstands commissie en ons bureau Erfgoed op de locatie maar ook op de verschijningsvorm van de Trafohuisjes die Liander levert. Liander levert standaard Trafo's en die zegt ja bij walstroom hoort dit type Trafo die zien er zo uit en waar moet ik ze neerzetten".

Stefan de Waard: "maar het Oostereiland is een monument".

Wethouder Tap: "Ja het Oostereiland is een monument dus zei de monumenten commissie ja wacht even dat zijn wel hele lelijke kasten die gaan we niet en op die plek en niet op het monument zetten. Dat geeft niet dat is ook oplosbaar maar dat betekent dat we een Architect moeten inhuren die moet een nieuwe behuizing tekenen. Liander zegt "wij leveren standaard kasten als jullie iets anders willen een puntdakje is allemaal prima maar dat moet je zelf betalen" Tap vervolgd: "Dus dat moeten we even regelen".

"En 3 je voelt hem al aankomen daardoor hebben we ook wat extra kosten, want die sanering had ik niet begroot, die uitlooptijd had ik niet begroot, de architect kosten en zeg maar de uiterlijke verschijningsvormen had ik niet begroot, ja dan loop ik uit in tijd en kosten.

Dat is heul vervelend maar dat is wel een gegeven. En ik kan nu als een Kip zonder kop doorgaan, en dan kunnen we misschien tussen nu en een paar weken walstroom opleveren maar dat is gewoon niet realistisch. Je moet gewoon zeker als gemeente het goede voorbeeld geven je moet het zorgvuldig doen je moet je aan alle wetten en regels houden en ja het geld daar gaat de wethouder nier over, hoewel mensen dat denken, daar gaat de gemeenteraad over. Dus ik moet gewoon netjes terug naar de gemeenteraad met de stand van zaken en een aanpassing van het voorstel en met het verzoek om meer centjes".

Stefan de Waard: "wanneer denk je dat het wel gerealiseerd kan worden?"

Wethouder Tap: "Dat ligt gek genoeg aan de agenda van de gemeenteraad. Ik kan binnen een week een raadsvoorstel klaar hebben. En ik ga ook binnen een of twee weken de raad informeren. Alleen vervolgens doet zich de gekke situatie voor dat de gemeenteraad maar 1x per maand vergadert daar moet nog een commissie aan vooraf gaan en zij hebben zelf geconstateerd dat ze zo'n beetje tot en met de zomer het hartstikke druk hebben. Dus het zou kunnen dat ik wel klaar ben over 2 weken maar dat de gemeenteraad pas in juni of juli tijd heeft om dat voorstel te behandelen, dat hoop ik natuurlijk niet, ik hoop dat ze zeggen daar kunnen we niet op wachten die pakken we er even tussendoor, maar daar ga ik niet over. De gemeenteraad gaat over zijn eigen agenda. Dus dien ik het in maar ik ben afhankelijk van de raad wanneer zij erover willen spreken. Het enige wat ik dan niet accepteer als de raad dan in juni zegt goh waarom heeft het zo lang geduurd.

Einde interview.



Besluitenlijst van de vergadering van de Gemeenteraad van de gemeente Hoorn gehouden op 7 maart 2017

Aanwezig: 33 leden, te weten: de dames Amesz (GroenLinks), mevrouw Broerse (D66), Van Diepen-Hoogewerf (J&O), Hakhoff (VOC Hoorn), Van 't Klooster-Ciliacus (CDA), Van der Meij (Hoorn Lokaal), Al Mobayed (PvdA), Ravenhorst (GroenLinks), Van Velse (SP), Van der Ven (VVD) en de heren Bennis (CDA), de heren Broersma (PvdA), Van Dijkhuizen (VVD), Van der Duin (HOP), Helelespe (Fractie Tonnaer), Helling (D66), Kamminga (GroenLinks), Louwman (VVD), Van der Meer (Hoorns Belang), De Meij (VVD), Oud (CDA), Oudheusden (Hoornse Senioren Partij), Posthuma (SP), Renckens (D66), Rood (D66), Ruppert (VOCHoorn), Smit (SP), Tonnaer (Fractie Tonnaer), Van Stralen (SP), Stuifbergen (PvdA), Van der Veer (PvdA), Vinkenburg (HOP) en Weeda (VOCHoorn)

Afwezig:

Mevrouw Bilgen-Küçükşantürk (PvdA) en de heer Van der Kleij (Hoorns Belang)
Wethouder Douw

Voorzitter

De heer Nieuwenburg

Griffier

De heer Horjus

Wethouders

Mevrouw De Jong en de heren Bashara, Tap en Van Eijk

Gemeentesecretaris

De heer Mencke

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Vaststelling van de raadsagenda van 7 maart 2017

De raadsagenda wordt vastgesteld met dien verstande dat:

- Bij agendapunt 10a door de fractie van HOP een verzoek om aanvullende inlichtingen inzake statushouders wordt ingediend in het kader van artikel 37 van het reglement van orde voor de raad.
- De wilde motie van de fracties van GroenLinks, VOCHoorn en Fractie Tonnaer over de loopbrug winkelcentrum Grote Beer-Poolster aan de agenda wordt toegevoegd;
- Een wilde motie over het dubbelspoor tussen Hoorn Kersenboogerd en Enkhuizen aan de agenda wordt toegevoegd.
- Een wilde motie van D66 en GroenLinks over de groenvisie aan de agenda wordt toegevoegd.
- Een wilde motie van D66 over de ondertekening verklaring van Dordrecht over LHBT aan de agenda wordt toegevoegd.

3. Vaststellen van de besluitenlijst van de openbare raadsvergadering van 31 januari 2017

De raad van de gemeente Hoorn besluit dat:

- De besluitenlijst van de openbare raadsvergadering van 31 januari 2017 wordt vastgesteld.

A-agenda (bespreekpunten)

4. Spreekrecht burgers

Er zijn geen burgers die gebruik maken van het spreekrecht.

5. Vragen raadsleden

- Mevrouw Van der Meij (Hoorn Lokaal) stelt vragen over de aanleg van walstroom.
- De heer De Meij (VVD) stelt vragen over het bunkerschap Atalanta en de havenwinkel.



6. Personele besluiten commissies

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

- In de Algemene Raadscommissie, op verzoek van de fractie van GroenLinks te benoemen als commissielid: de heer J.W.A. Kukler.
- In de Rekenkamercommissie, op verzoek van de rekenkamercommissie bij brief van 7 januari 2017 te herbenoemen voor een tweede termijn van maximaal 5 jaar, als voorzitter:
 - De heer A. Sloten voor een tweede termijn van maximaal vijf jaar, als lid:
 - De heer P. de Wit.

7. a. Vaststellen van de 1^e lijst van ingekomen stukken

- De heer Vinkenburg (HOP) verzoekt om het ingekomen stuk 15 (Brief d.d. 20 februari 2017 inzake voortgangsrapportage opvang en integratie vergunninghouders 2016) in de commissievergadering van 24 maart 2017 te agenderen. Dit verzoek wordt gehonoreerd.
- Mevrouw Van der Meij (Hoorn Lokaal) verzoekt mede namens de fracties van Fractie Tonnaer, Hoorns Belang, HOP en de SP om het ingekomen stuk 3 (Brief d.d. 2 februari 2017 inzake visitatierapport Het Park) in de commissievergadering te agenderen. Dit verzoek wordt gehonoreerd.
- De 1^e lijst van ingekomen stukken wordt vastgesteld.

b. Vaststellen van de 2^e lijst van ingekomen stukken

- De 2^e lijst van ingekomen stukken wordt vastgesteld.

A-agenda (bespreekpunten)

8. Maatregelen om overlast riviercruisevaart en touringcars in binnenstad te verminderen

Amendement 1

Het amendement wordt ingediend door Fractie Tonnaer.

In het amendement wordt voorgesteld het raadsbesluit te wijzigen en toe te voegen:

- Ermee akkoord te gaan dat het college de parkeerplaats aan het Pelmolenpad voor het jaar 2017 aanwijst als locatie waar touringcars van de riviercruisevaart kunnen parkeren.

Fractie Tonnaer stemt voor het amendement.

De fracties van de VVD, CDA, PvdA, GroenLinks, SP, D66, HOP, Hoornse Senioren Partij, Hoorn Lokaal, Hoorns Belang, J&O voor Hoorn, VOCHoorn stemmen tegen het amendement. Het amendement wordt verworpen.

Amendement 2

Het amendement wordt ingediend door de fracties van Hoorns Belang, Fractie Tonnaer, VOCHoorn, Hoorn Lokaal en Hoornse Senioren Partij.

In het amendement wordt voorgesteld het raadsbesluit als volgt aan te passen:

- Ermee akkoord te gaan dat het college de parkeerplaats aan de Nieuwe Wal aanwijst als TIJDELIJKE locatie waar touringcars ten behoeve van de riviercruisevaart kunnen parkeren.

Voegt toe:

- Meteen gesprekken te starten of voort te zetten met de gemeenteraad en omwonenden over de vraag welke oplossing voor alternatief vervoer structureel moet worden. Hierbij worden ook andere locaties voor parkeren van de touringcars en andere initiatiefnemers voor alternatief vervoer actief betrokken door het college. De gemeenteraad krijgt uiterlijk 31 oktober 2017 een raadsvoorstel met meerdere opties voorgelegd, over welke plannen en combinaties in 2018 en volgende jaren mogelijk zijn.

De fracties van de PvdA, VVD, VOCHoorn, Fractie Tonnaer, HOP, Hoornse Senioren Partij, Hoorn Lokaal, J&O voor Hoorn en Hoorns Belang stemmen voor het amendement.

De fracties van de SP, D66, CDA en GroenLinks stemmen tegen het amendement.

Het amendement wordt aangenomen.

Geamendeerde besluit:

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

- Ermee akkoord te gaan dat het college voor het jaar 2017 een prestatie-overeenkomst met boetebeding aangaat met Hoorn City Tours voor het vervoeren van passagiers van de riviercruisevaart van het Oostereiland naar de parkeerplaats van touringcars en vice versa;



- Ermee akkoord te gaan dat het college de parkeerplaats aan de Nieuwe Wal aanwijst als tijdelijke locatie waar touringcars ten behoeve van de riviercruisevaart kunnen parkeren;
- Ermee akkoord te gaan dat het college ontheffing verleent van het inrijverbod van de binnenstad voor touringcars die specifiek passagiers moeten brengen en halen bij de culturele en sociale voorzieningen in de binnenstad van Hoorn. Vanaf 2018 kostendekkende leges voor deze ontheffingen in rekening te brengen bij de busmaatschappijen;
- Voor 2017 incidenteel voor het alternatief vervoer van de afmeerplaats aan het Oostereiland naar de parkeerplaats voor touringcars en vice versa een bedrag beschikbaar te stellen van € 90.000 en de kosten voor € 40.000 te dekken uit het budget Puur Hoorn en voor € 50.000 uit het begrotingsresultaat. De bij dit voorstel horende begrotingswijziging vast te stellen.
- Meteen gesprekken te starten of voort te zetten met de gemeenteraad en omwonenden over de vraag welke oplossing voor alternatief vervoer structureel moet worden. Hierbij worden ook andere locaties voor parkeren van de touringcars en andere initiatiefnemers voor alternatief vervoer actief betrokken door het college. De gemeenteraad krijgt uiterlijk 31 oktober 2017 een raadsvoorstel met meerdere opties voorgelegd, over welke plannen en combinaties in 2018 en volgende jaren mogelijk zijn.

De fracties van J&O voor Hoorn, VOCHoorn, Hoorn Lokaal, GroenLinks, CDA, SP, PvdA, D66, HB en VVD stemmen voor het geamendeerde voorstel.

De fracties van HOP, Hoornse Senioren Partij en Fractie Tonnaer stemmen tegen het geamendeerde voorstel.

Stemverklaringen van de fracties van HOP, VVD en Fractie Tonnaer.

Het geamendeerde besluit wordt aangenomen.

Motie 1

De motie wordt ingediend door de fracties van de SP, VOCHoorn, Hoorn Lokaal, Fractie Tonnaer en Hoorns Belang.

In de motie wordt het college opgeroepen:

- Zo spoedig mogelijk met de belanghebbende musea en instellingen te regelen of en hoe de door het college afgegeven ontheffingen door de musea en instellingen verstrekt kunnen worden.

Voor de motie stemmen de fracties van de SP, VVD, VOCHoorn, Hoorns Belang, Hoorn Lokaal en Fractie Tonnaer.

Tegen de motie stemmen de fracties van de PvdA, D66, CDA, GroenLinks, HOP, Hoornse Senioren Partij en J&O voor Hoorn.

De motie wordt verworpen.

9. Vaststellen geactualiseerde Algemene plaatselijke verordening Hoorn

Amendement 3

Het amendement wordt ingediend door de fracties van het CDA, VOCHoorn, Hoorns Belang, HOP en Fractie Tonnaer.

In het amendement wordt voorgesteld de tekst van artikel 2.73 te vervangen:

Artikel 2.73A verbod oplaten wensballonnen.

1. Het is verboden zogenoemde wens- of ufoballonnen door middel van hete lucht afkomstig van vuur op te laten stijgen;

2. Onder een wens of ufoballon wordt mede verstaan: herdenkingsballon, vuurballon, gelukslampion, Thaise wensballon, papierballon, geluksballon, etc.

De fracties van de SP (Posthuma, Van Velse en Smit), CDA, VVD, VOCHoorn, HOP, Hoorns Belang, Hoornse Senioren Partij en J&O voor Hoorn stemmen voor het amendement.

De fracties van de PvdA, D66, Fractie Tonnaer, Hoorn Lokaal, GroenLinks en de heer Van Stralen van de SP stemmen tegen het amendement.

Het amendement wordt aangenomen.

Amendement 4

Het amendement wordt ingediend door de fracties van Hoorns Belang en de VOCHoorn.

In het amendement wordt voorgesteld:

1. Schrappt artikel 3.10 en nummert niet om naar artikel 3.9.3.

3.10. Het is de exploitant van een sekswinkel verboden in de winkel vertoningen van erotisch-pornografische aard te laten plaatsvinden en daarin meer dan 1 seksautomaat aanwezig te hebben.

De fracties van de PvdA, SP, D66, CDA, GroenLinks, VVD, VOCHoorn, HOP, Hoorns Belang,



Hoornse Senioren Partij, Hoorn Lokaal, J&O voor Hoorn en een lid van Fractie Tonnaer stemmen voor.

De heer Helespe van de Fractie Tonnaer stemt tegen.

Het amendement wordt aangenomen.

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. De Algemene plaatselijke verordening Hoorn vast te stellen, waarvan de belangrijkste nieuwe elementen zijn:
 - a. Het vergunningvrij kappen van bomen uitbreiden van particulieren met ook andere eigenaren zoals woningbouwverenigingen mits aan de voorwaarden wordt voldaan;
 - b. De bepalingen over het opruimen van hondenpoep aan te scherpen in een algemene opruimplicht;
 - c. De mogelijkheid te scheppen om reclame in bepaalde gevallen onder algemene regels te laten vallen in plaats van een vergunningplicht;
 - d. Het juridisch ombuigen van het stelsel waarbij er een toestemming ontstaat wanneer er binnen vijf dagen niet op een melding gereageerd is voor kleine evenementen, voorwerpen op de weg, recreatief nachtverblijf (wildkamperen) en collecten;
 - e. Het amendement met betrekking tot het verbod op het oplaten van wensballonnen is verwerkt.
 - f. Het amendement met betrekking tot artikel 3.10 (sekswinkels) is verwerkt.
2. De Algemene Plaatselijke Verordening Hoorn 2010 in te trekken;
3. De vrijstelling voor leges vrijstelling voor (extra) leges voor onderdeel reclame bij het tegelijkertijd indienen van een aanvraag omgevingsvergunning bouwen en reclame te verplaatsen naar de Legesverordening 2017.

10. Nota inkoop- en aanbestedingsbeleid gemeente Hoorn

Amendement 5

Het amendement wordt ingediend door de fracties van HOP, Hoornse Senioren Partij, Hoorn Lokaal, CDA, Fractie Tonnaer, Hoorns Belang, VOCHoorn, GroenLinks en de SP.

In het amendement wordt voorgesteld besluitpunt 3 uit het raadsbesluit te schrappen.

De fracties van de PvdA, SP, CDA, GroenLinks, VVD, VOCHoorn, Fractie Tonnaer, HOP, Hoorns Belang, Hoornse Senioren Partij, J&O voor Hoorn en Hoorn Lokaal stemmen voor het amendement.

De fractie van D66 stemt tegen het amendement.

Het amendement wordt aangenomen.

Amendement 6

Het amendement wordt ingediend door de fracties van HOP, Hoornse Senioren Partij, Fractie Tonnaer, Hoorn Lokaal en Hoorns Belang.

In het amendement wordt voorgesteld:

2. De nota Inkoop- en Aanbestedingsbeleid gemeente Hoorn vast te stellen en voegt aan deze zin toe: Met uitzondering van: Paragraaf 5.4 Opdrachtverlening aan WerkSaam, die wordt geschrapt uit de nota.

De fracties van HOP, Hoorns Belang, Fractie Tonnaer, Hoornse Senioren Partij, Hoorn Lokaal en J&O voor Hoorn stemmen voor.

De fracties van de PvdA, SP, D66, CDA, GroenLinks, VVD en de VOCHoorn stemmen tegen.

Het amendement wordt verworpen.

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. De beleidsnotitie Inkoop- en aanbestedingsbeleid 2013 in te trekken;
 2. De nota Inkoop- en Aanbestedingsbeleid gemeente Hoorn vast te stellen;
- De fracties van VOCHoorn, Fractie Tonnaer, Hoorn Lokaal, GroenLinks, CDA, SP, PvdA, D66, Hoorns Belang en de VVD stemmen voor het geamendeerde besluit.
- De fracties van J&O voor Hoorn, HOP en Hoornse Senioren Partij stemmen tegen het geamendeerde besluit.
- Het geamendeerde besluit wordt aangenomen.

Verzoek om inlichtingen van HOP inzake statushouders in het kader van artikel 37 van het reglement van orde voor de raad.

Door de fractie van HOP worden vragen gesteld inzake statushouders.



Wethouder Van Eijk geeft hierop een antwoord en zegt toe de vragen nog schriftelijk te beantwoorden.

B-agenda (Voorstellen waarover de commissie positief aan de raad heeft geadviseerd)

- 11. Rapport van de rekenkamercommissie 'Melden klacht, geen bezwaar!' (onderzoek naar de afhandeling van meldingen, klachten en bezwaarschriften)**
De raad van de gemeente Hoorn besluit om de onderstaande aanbevelingen uit het rapport over te nemen:
 - a. Vraag periodiek om een overzicht van alle ingediende meldingen, klachten en bezwaarschriften en de afhandeling daarvan, inclusief klachten en bezwaarschriften van Hoornse burgers die worden afgehandeld door gemeenschappelijke regelingen die taken voor de gemeente uitvoeren (zoals de RUD, de veiligheidsregio en WerkSaam Westfriesland);
 - b. Verzoek het college om een volledige registratie van de afhandeling, inclusief inhoudelijke informatie over informele afhandeling;
 - c. Vraag het college om actief toe te zien op de tijdige afhandeling van meldingen, klachten en bezwaarschriften;
 - d. Vraag om een periodieke analyse van meldingen, klachten en bezwaren waaruit blijkt of deze aanleiding geven tot aanpassing van het huidige gemeentebestuur, de uitvoering daarvan of de communicatie daarover;
 - e. Agendeer het onderwerp “Hoorn als lerende organisatie” periodiek voor debat in de raad en betrek daarbij de informatie uit aanbevelingen A tot en met D.
- 12. Financiële verordening gemeente Hoorn**
De raad van de gemeente Hoorn besluit:
 - De financiële verordening gemeente Hoorn vast te stellen.
- 13. Vaststellen paraplubestemmingsplan Archeologie**
De raad van de gemeente Hoorn besluit:
 1. De ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
 2. De zienswijzen van de heer W.H. Evers (mede namens Bewonersvereniging BASP) ongegrond te verklaren;
 3. De zienswijzen van Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier gegrond te verklaren;
 4. De Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp paraplubestemmingsplan Archeologie vast te stellen;
 5. Het paraplubestemmingsplan Archeologie (NL.IMRO.0405.BPArcheologie-on01) gewijzigd vast te stellen.
- 14. Participatiebudget 2018**
De raad van de gemeente Hoorn besluit:
 - Om voor 2018 het participatiebudget uit de integratie-uitkering Sociaal domein over te dragen naar WerkSaam Westfriesland, exclusief de 10% gelden, mits de andere Westfriesse gemeenten ook overgaan tot overdracht van hun budget;
 - Dit besluit kenbaar te maken bij WerkSaam Westfriesland;
 - De financiële consequenties te verwerken in de kadernota 2017.Stemverklaringen van de fracties HOP en Hoornse Senioren Partij.
- 15. Continuering Buurt, Onderwijs, Sport (BOS) activiteiten**
De raad van de gemeente Hoorn besluit:
 1. In te stemmen met de structurele uitvoering van de BOS activiteiten vanaf 2017;
 2. Hiervoor een structureel budget beschikbaar te stellen van € 20.000 en dit ten laste te brengen van het begrotingsresultaat waar al rekening mee is gehouden in de ruimtevragers;
 3. De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
- 16. Verordeningen individuele inkomens- en studietoelage**
De raad van de gemeente Hoorn besluit:
 - De verordening individuele inkomens- en studietoelage vast te stellen met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2016 en gelijktijdig de verordening individuele inkomens- en studietoelage 2015 in te trekken.



- De inkomensgrenzen in de verordening individuele inkomenstoeslag die aangeven wat wordt verstaan onder langdurig en laag inkomen, met terugwerkende kracht vanaf 2016 jaarlijks te indexeren overeenkomstig de CPB prijsindex. En de bedragen af te ronden op hele euro's.
- De verordening individuele studietoelage vast te stellen met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2016 en gelijktijdig de verordening individuele studietoelage 2015 in te trekken.

17. Moties verborgen armoede en armoedebeleid en vermogensgrens 2017

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

- Akkoord te gaan met de uitvoering van de motie verborgen armoede en de motie armoedebeleid en vermogensgrens 2017 en het bedrag van € 117.000 te dekken uit het bestaande budget armoedebestrijding, onderdeel Schuldhulpverlening.
 - De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
- Stemverklaringen van de fracties HOP en Hoornse Senioren Partij.

18. Renovatie sportvelden 2017

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

Ten aanzien van de aanleg van nieuwe kunstgrasvelden in 2017:

- Het krediet vrij te geven voor het kunstgrasveld bij Always Forward, dat in de begroting van 2017 staat opgenomen als ruimtevrager en dit in te zetten voor de realisatie van 3 kunstgrasvelden in 2017;
- De vervanging van het 4e veld, het c-veld bij Always Forward, bij de Kadernota aan te melden als vervangingsinvestering voor 2018;
- Te kiezen voor kurk als alternatief infillmateriaal voor kunstgrasvelden in 2017 en de meerkosten te dekken uit het totaal van de beschikbaar gestelde kredieten voor sportvelden in 2017;
- De extra lasten voor het onderhoud van alternatief infillmateriaal als autonome ontwikkeling in de Kadernota te verwerken;
- De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.

D66 stemt tegen.

19. Benoeming leden Raad van Toezicht Stichting Talent

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

In te stemmen met de benoeming van de heer R.N. Groot en herbenoeming van mevrouw M.J. Rövekamp als lid van de Raad van Toezicht van stichting Talent ingaande 1 januari 2017, beide voor een zittingstermijn van vier jaar, met terugwerkende kracht.

20. Verzameloverzicht begrotingswijzigingen

De raad van de gemeente Hoorn besluit:

- Begrotingswijziging BWN 1.11, bestaande uit AWN 4.21 tot en met 4.23 vast te stellen;
 - Begrotingswijziging BWN 1.12, bestaande uit AWN 3.10 en AWN 3.12 voor kennisgeving aan te nemen;
 - Begrotingswijziging BWN 1.52, bestaande uit AWN 3.33 voor kennisgeving aan te nemen.
- Stemverklaring van HOP.

C-punten

21. Wilde motie van de fracties van GroenLinks, VOCHoorn en Fractie over de loopbrug winkelcentrum Grote Beer-Poolster

De motie wordt ingediend door de fracties van GroenLinks, VOCHoorn en Fractie Tonnaer. In de motie wordt het college verzocht:

Er alles aan te doen de loopbrug en ingang van winkelcentrum de Grote Beer - Poolster open te houden. De huidige (betonnen) brug kan eventueel vervangen worden door een lichtere (houten) loopbrug. Een en ander in overleg met ondernemers van winkelcentrum Grote Beer en bewoners van de Poolster e.o.

De fracties van GroenLinks, VOCHoorn en Fractie Tonnaer stemmen voor de motie.

De fracties van PvdA, SP, D66, CDA, VVD, Hoorn Lokaal, J&O voor Hoorn, HOP, Hoorns Belang en Hoornse Senioren Partij stemmen tegen de motie.

De heer Ruppert van de VOCHoorn onthoudt zich van stemming.



De motie wordt verworpen.

22. **Wilde motie over het dubbelspoor tussen Hoorn Kersenboogerd en Enkhuizen**
De behandeling van de wilde motie wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.
23. **Wilde motie van D66 en GroenLinks over de groenvisie**
De behandeling van de wilde motie wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.
24. **Wilde motie van D66 over de ondertekening verklaring van Dordrecht over LHBT**
De behandeling van de wilde motie wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.
25. De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.45 uur.



Zaak:
Steller

A.Hansen

De Raad van de gemeente Hoorn;

Gelet op:

Artikel 82 van de Gemeentewet en het Reglement van Orde voor de algemene raadscommissie 2014,

besluit:

Op verzoek van de fractie van de VVD te ontslaan als lid van de *Algemene raadscommissie*:

- De heer L. H. van Gorkum

Hoorn, 4 april 2017

De griffier,

De voorzitter,

Gemeenteraad d.d. 4 april 2017

Omschrijving	Wijze van afdoen
Informatie derden	
1 Moties van de gemeente Medemblik inzake Structuurschets Westfriesland	vka
2 Brief van het Atlas college inzake veiligheid verkeer leerlingen (geplaatst bij commissie 21-03-2017)	In handen college
3 Notitie van Fietzersbond augustus 2015 inzake links rijden Liornestraat Hoorn (geplaatst bij commissie 21-03-2017)	In handen college
4 Brief d.d. 8 maart 2017 van Fietzersbond inzake Fietstunnel voor de provinciale weg (geplaatst bij commissie 21-03-2017)	In handen college
5 Brief d.d. 14 maart 2016 van Bureau Discriminatiezaken N-H Noord inzake Jaarbericht 2016	vka
6 Brief d.d. 15 maart 2017 van OSH Hoorn inzake Poort van Hoorn (geplaatst bij commissie 21-03-2017)	In handen college
7 Brief d.d. 13 maart 2017 van Omwonende Nieuwe Steen 21 inzake plannen woningbouw Nieuwe Steen 21	In handen college
8 Brief d.d. 14 maart 2017 van St. Stedenband Hoorn-Příbram inzake viering 25-jarig jubileum.	vka
9 Brief d.d. 20 maart 2017 van Waalko Brouwer (namens diverse partijen) inzake bunkerschap Atalante	In handen college
10 Brief d.d. 22 maart 2017 van OSH Hoorn inzake herinrichting Kerkplein	In handen college

Vragen ex. Artikel 36 van het Reglement van orde en overige vragen

- 1 Brief d.d. 8 maart 2017 van de fracties Hoorn Lokaal, VOCHoorn en Hoorns Belang inzake aanleg van Walstroom bij het Oostereiland (1423425)
- 2 Brief d.d. 9 maart 2017 van de fractie D66 inzake herbestemming Noorderkerk (1424292)
- 3 Brief d.d. 20 maart 2017 van de fracties VOCHoorn en Hoorns Belang inzake parkeernormen (1428055)
- 4 Brief d.d. 22 maart 2017 van de fractie SP inzake vervolgvragen bushokjes busstation (1429344)

Beantwoording ex. Artikel 36 van het Reglement van orde en overige vragen

- 1 Brief d.d. 10 maart 2017 aan de fracties HOP en HSP inzake artikelen over WerkSaam in het Dagblad voor West-Friesland (1410815)
- 2 Brief (tussenbericht) d.d. 13 maart 2017 aan de fractie CDA inzake digitale bereikbaarheid van Zevenhuis (1409117)
- 3 Brief d.d. 16 maart 2017 aan de fractie VVD inzake vertrouwelijke gegevens leerlingen liggen op straat (1412509)

Informatie college en burgemeester

- 1 Brief d.d. 9 maart 2017 inzake Affichemuseum (1409381)
- 2 Brief d.d. 9 maart 2017 inzake regionale reactie op dienstregeling NS 2018 (1414142)
- 3 Brief d.d. 10 maart 2017 inzake WerkSaam rapportage tot en met oktober 2016 (1391904)
- 4 Brief d.d. 14 maart 2017 inzake convenant 'het tegengaan van identiteits- en documentfraude Noord-Holland (1410874)
- 5 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake Randstad koopstromenonderzoek (1426121)
- 6 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake inloopavond Holenkwartier
- 7 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake Nieuwe Steen 2B, realiseren van 49 appartementen (1398247)
- 8 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake private kwaliteitsborging (1424706)
- 9 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake DMO Holland boven Amsterdam (1425959)
- 10 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake woongebouw Maelsonstraat (1424704)
- 11 Brief d.d. 16 maart 2017 inzake Speerpunten N-H Noord regio Holland boven Amsterdam
- 12 Brief d.d. 17 maart 2017 inzake jaarverslag 2016 Halve Maen (1413627)
- 13 Brief d.d. 17 maart 2017 inzake VRI Keern-Provincialeweg (1419655)
- 14 Brief d.d. 17 maart 2017 inzake nieuwe website gemeente Hoorn (1424743)
- 15 Brief d.d. 21 maart 2017 inzake instelling klachtencommissie Sociaal Domein (1244689)
- 16 Brief d.d. 21 maart 2017 inzake tussentijdse evaluatie REA West-Friesland (1428105)

Gemeenteraad d.d. 4 april 2017

	Omschrijving	Wijze van afdoen
Informatie derden		
1	Notulen bewonersoverleg Hoorn-Noord d.d. 16 maart 2017	V.k.a.
2	Evaluatie rekenkamercommissie Hoorn rapportage resultaten enquête onder raadsleden – maart 2017	V.k.a.
3	Motie van de gemeente Drechterland in zake dienstregeling NS en bereikbaarheid Westfriesland	V.k.a.
4	Brief d.d. 28 maart 2017 van Museum van de 20 ^e eeuw inzake intrekking bezwaarschrift busvervoer.	In handen college
5	Brief d.d. 28 maart 2017 van Rekenkamercommissie Hoorn inzake Jaarverslag 2016 en Jaarplan 2017	V.k.a.
6	Brief d.d. 31 maart 2017 van Mr. D. Bijlsma inzake bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West (geplaatst bij raadsvergadering 4 april 2017)	In handen college
7	Brief d.d. 3 april 2017 van Leonie en Don Bijlsma inzake bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West (geplaatst bij raadsvergadering 4 april 2017)	In handen college
8	Brief d.d. 23 februari 2017 de heer Louwman (penningmeester Oosterkerk) inzake subsidie cultureel centrum "de Oosterkerk".	In handen college

Vragen ex. Artikel 36 van het Reglement van orde en overige vragen

- 1 Brief van de fracties VOCHoorn en Hoorns Belang inzake parkeernormen (1430402)
- 2 Brief d.d. 29 maart 2017 van de fracties VOCHoorn en D66 inzake Hulp bij het huishouden HH1 en HH2 (1432940)
- 3 Brief d.d. 30 maart 2017 van de fracties Hoorns Belang en VOCHoorn inzake salariering HVC (1432978)
- 4 Brief d.d. 31 maart 2017 van de fractie PvdA inzake voormalige V&D-panden (1433280)
- 5 Brief d.d. 3 april 2017 van de fracties Hoorn Lokaal en VOCHoorn inzake Walstroom (1434139) (geplaatste bij raad 4 april 2017)

Beantwoording ex. Artikel 36 van het Reglement van orde en overige vragen

- 1 Brief d.d. 23 maart 2017 aan de fractie CDA inzake digitale bereikbaarheid van Zevenhuis (1409117)
- 2 Brief (tussenbericht) d.d. 23 maart 2017 aan de fractie HOP inzake participatiewet en verdringing op de arbeidsmarkt (1420482)
- 3 Brief d.d. 24 maart 2017 aan de fracties HOP en HSP (rest van de raad) inzake aanvullende inlichtingen statushouders (1407458) (geplaatst bij commissie 28 maart 2017)
- 4 Brief d.d. 29 maart 2017 aan de fracties van GroenLinks, Hoorns Belang en CDA inzake contracten personeel van zwembad de Wijzend (1417061)
- 5 Brief d.d. 30 maart 2017 aan de fracties Hoorn Lokaal, Hoorns Belang, VOCHoorn inzake Walstroom Oostereiland (1423425)

- 6 Brief d.d. 30 maart 2017 aan de fractie D66 inzake herbestemming Noorderkerk (1424292)

Informatie college en burgemeester

- 1 Brief d.d. 23 maart 2017 inzake jaarverslag klachtenbehandeling sociaal domein 2016
- 2 Brief d.d. 23 maart 2017 inzake informatie over ontwikkelingen kuststrook (1404634)
- 3 Brief d.d. 23 maart 2017 inzake jaarplan rioleringen 2017 (1421235)
- 4 Brief d.d. 24 maart 2017 inzake proef herinrichting Kerkplein (1423542)
- 5 Brief d.d. 27 maart 2017 inzake pamflet inburgering
- 6 Brief d.d. 27 maart 2017 inzake Marina Kaap Hoorn (1429692)
- 7 Brief d.d. 28 maart 2017 inzake uitstel ter inzage legging plannen dijkversterking (1417432)
- 8 Brief d.d. 30 maart 2017 inzake Woningbouwprogramma Pelmolenpad-Prisma en betrokkenheid raad bij de Turborotonde (1413606)
- 9 Brief d.d. 30 maart 2017 inzake Financiën aanleggen parkeergarage van 1250 plaatsen (1413606)
- 10 Brief d.d. 30 maart 2017 inzake Bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West (1212975)
- 11 Brief d.d. 3 april 2017 inzake Beantwoording vraag HOP programma Hoorn-Noord Venenlaankwartier (1416616)
- 12 Brief d.d. 3 april 2017 inzake Bundeling Sportaccommodaties (1211618)
Mail d.d. 3 april 2017 inzake Beantwoording vragen D66 inzake Bestemmingsplan Risdam

Zaaknummer	: 1413606		
Portefeuillehouder	: Wethouder S.R. Bashara		
Programmabegroting	: 8. Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting		
Steller	: M. Boogaard		
Team	: Projectmanagement	Email	: m.boogaard@hoorn.nl

Onderwerp:

Poort van Hoorn en doorstroming Provincialeweg/Turborotonde
in samenhang met de Corridorstudie Amsterdam Hoorn en de integrale visie voor de Binnenstad.

Agendering:

Ter besluitvorming

Bijlagen:

- | | |
|----|---|
| 0 | Leeswijzer bijlagen |
| 1 | Memo scenario's financiën GEHEIM |
| 2 | Financieel meerjarenperspectief en stand Algemene Reserve |
| 3 | Brief subsidiescan en lobbymogelijkheden |
| 4 | Concept ontwikkelvisie Stationsgebied Noord |
| 5 | Concept projectplan Oplossen knelpunt Turborotonde inclusief bijlage kostenraming (bijlage raming GEHEIM) |
| 6 | Brief Pelmolendpad/ PrismaLocatie |
| 7 | Brief stand van zaken corridorstudie Amsterdam Hoorn |
| 8 | Vorbereidingskrediet en projectraming fiets- en wandelroute Keern (bijlage x GEHEIM) |
| 9 | Maak Plaats! |
| 10 | Begrotingswijziging |

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Gevraagd besluit:

De gemeenteraad besluit:

1. Een keuze te maken uit de voorgelegde “scenario’s 0, 1, 2 en 3” (zie tekst raadsvoorstel).

Het college adviseert de gemeenteraad om te kiezen voor “scenario 3”. Als de gemeenteraad kiest voor “scenario 3” dan besluit de gemeenteraad vervolgens:

Op het onderwerp “Omvorming Turborotonde”:

2. Opdracht te geven tot omvorming van de turborotonde conform het bijgevoegde projectplan;
3. Hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 8.250.000 in 2017 en de jaarlasten vanaf 2020 ten laste te brengen van de Reserve Parkeren en Infrastructuur.

Op het onderwerp “Poort van Hoorn”:

4. De eerdere prioriteitenstelling Poort van Hoorn (d.d. 15 februari 2015), mede gezien de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, het onderzoek Doorstroming Provincialeweg en de integrale visie Binnenstad, te wijzigen in: *Ontwikkeling Stationsgebied Noord (inclusief realisatie parkeergarage en verplaatsing busstation) en Pelmolenpad/Prismalocatie*
5. Op basis van deze prioriteitenstelling te starten met:
 - o Ontwikkeling van het Stationsgebied Noord conform de ontwikkelvisie Stationsgebied Noord, met een parkeergarage van minimaal 900 plekken;
 - o Een voorbereidingskrediet van € 3.100.000 in 2017 voor de ontwikkeling van Stationsgebied Noord en de dekking daarvan te regelen bij de aanvraag van het uitvoeringskrediet;
 - o De jaarlijkse rentelasten van bovengenoemd voorbereidingskrediet (maximaal € 31.000) ten laste te brengen van de reserve Parkeren en Infrastructuur;
 - o Voorbereiden van de ontwikkeling Pelmolenpad/ Prismalocatie (ontwerp bestemmingsplan).

Op het onderwerp “Reserve Parkeren & Infrastructuur” en “Financiën overig”:

6. De mogelijke opbrengsten (waaronder subsidies bijdrage derden en grondexploitaties,) in de realisatie/exploitatie binnen het programma Poort van Hoorn aan te wenden om de onderstaande structurele lasten waar mogelijk omlaag te brengen (storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur);
7. In 2017 *incidenteel* € 1.500.000 te storten in de Reserve Parkeren en Infrastructuur en dit ten laste te brengen van de Algemene Reserve (bekrachtiging eerder collegebesluit begin 2016);
8. In 2017 aanvullend *incidenteel* € 4.000.000 te storten in de Reserve Parkeren en Infrastructuur en dit ten laste te brengen van de Algemene Reserve;
9. Voor de aanpak van het knelpunt Turborotonde vanaf 2017 aanvullend *structureel* € 245.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;
10. Voor de parkeerderving en exploitatielasten vanaf 2021 aanvullend *structureel* € 655.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;
11. Het restant van het op 27 september 2016 beschikbaar gestelde werkbudget in te zetten voor verdere uitwerking en onderzoek van de Poort van Hoorn, voor zover niet meegenomen in bovenstaande kredietaanvragen;
12. De parkeergarage in stationsgebied noord (inclusief geïntegreerde fietsenstatlling) annuïtair in 40 jaar af te schrijven.
13. De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
14. De geheimhouding die het college volgens artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet heeft opgelegd op de bijlage “financiële toelichting scenario’s en de bijlage projectraming oplossen knelpunt Turboronde van het raadsvoorstel Poort van Hoorn in samenhang” en bijlage “SSK raming van het raadsvoorstel fiets en wandelroute Keern” op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob te bekrachtigen, op grond van artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet waarbij de geheimhouding geldt tot alle opdrachten zijn uitgevoerd.

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Samenvatting

De Poort van Hoorn is het stationsgebied en omgeving. Dit zijn de 'open armen' van onze stad. Hier komt iedereen de stad binnen en wordt 'de rode loper uitgerold', voor bewoners, ondernemers, bezoekers en reizigers. Dat is waar de Poort van Hoorn voor staat.

Binnen de Poort van Hoorn werkt de gemeente Hoorn aan twee ontwikkelingen:

1. *Het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad en de regio*
 Het stationsgebied van Hoorn is hét mobiliteitsknooppunt van Westfriesland. Dagelijks maken duizenden fietsers, wandelaars, OV-reizigers, bezoekers en ondernemers gebruik van dit knooppunt. Om dit knooppunt optimaal te laten functioneren, zijn investeringen in bereikbaarheid, duidelijke routes, voldoende parkeerplekken voor auto's én fietsers, optimale OV-aansluitingen en het toevoegen van nieuwe (regionale) functies en wonen cruciaal.
2. *Het toevoegen van kwaliteit aan de stad*
 De Poort van Hoorn biedt ook de kans om kwaliteit toe te voegen aan de stad. Met het verplaatsen van het busstation en een deel van het straatparkeren naar Stationsgebied Noord kan op die plekken een flinke kwaliteitsimpuls aan de stad en de totale beleving ervan worden gegeven.

Naast de Poort van Hoorn zijn ook dossiers zoals de doorstroming op de Provincialeweg, de fileproblematiek tussen Westfriesland/Hoorn en de regio Amsterdam en het versterken van de Binnenstad zeer actueel. De Poort van Hoorn heeft raakvlakken met deze dossiers. De Poort van Hoorn kan bijdragen aan een oplossing voor deze vraagstukken. Dit biedt kansen om breed in te zetten op de ontwikkeling van de stad en de regio.

Op 25 februari 2015 zijn de prioriteiten Poort van Hoorn vastgesteld. Inmiddels hebben diverse onderzoeken geleid tot nieuwe inzichten. Het gaat om de Corridorstudie Amsterdam Hoorn, de studie Doorstroming Provincialeweg, de integrale visie Binnenstad en de verder uitgewerkte informatie over de kosten van de fiets- en wandelroute Keern.

In dit voorstel staan naar aanleiding van deze nieuwe inzichten verschillende scenario's. De raad wordt gevraagd een keuze uit één van deze scenario's te maken. Scenario 3 draagt volgens het college het meeste bij aan de doelstellingen van het programma Poort van Hoorn, de doorstroming Provincialeweg, de Corridorstudie, en de integrale visie Binnenstad.

Scenario 3 houdt in dat gewerkt gaat worden aan:

- Aanpak knelpunt Turborotonde;
- Ontwikkeling Stationsgebied Noord (parkeergarage en busstation) en Pelmolendpad/Prismalocatie

De gemeenteraad wordt gevraagd om de voorgestelde prioriteiten vast te stellen, het college opdracht te geven tot ontwikkeling over te gaan en hiervoor de financiële middelen beschikbaar te stellen.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

In februari 2015 zijn de prioriteiten Poort van Hoorn vastgesteld. In 2016 ontstonden nieuwe inzichten uit de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, het onderzoek Doorstroming Provincialeweg en de integrale visie Binnenstad. Daarnaast ontstond meer duidelijkheid over de totale kosten voor de fiets- en wandelroute.

Belang

De nieuwe inzichten vragen om een nieuwe afweging van prioriteiten. Financieel en logistiek is het niet mogelijk om alles tegelijk uit te voeren. Daarom is het van belang dat de gemeenteraad belangen weegt en prioriteiten stelt.

Centrale vraag

Stemt de gemeenteraad in met de nieuwe prioriteiten en wil zij hieraan uitvoering geven?

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Binnen de Poort van Hoorn werkt de gemeente Hoorn aan twee ontwikkelingen:

1. *Het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad en de regio*

Het stationsgebied van Hoorn is hét mobiliteitsknooppunt van Westfriesland. De stationsomgeving is een belangrijke schakel tussen het lokale (Hoorn), regionale (Westfriesland/Kop van Noord Holland) en het bovenregionale niveau (Metropoolregio Amsterdam). Dagelijks maken duizenden fietsers, wandelaars, OV-reizigers, bezoekers en ondernemers gebruik van dit knooppunt. Om dit knooppunt optimaal te laten functioneren, zijn investeringen in bereikbaarheid, duidelijke routes, voldoende parkeerplekken (auto's én fietsers), optimale OV-aansluitingen en het toevoegen van nieuwe (regionale) functies en wonen cruciaal. Ook het toevoegen van functies direct nabij het mobiliteitsknooppunt heeft effect. Door het mobiliteitsknooppunt aantrekkelijker en leefbaarder te maken, willen mensen hier graag wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

3. *Het toevoegen van kwaliteit aan de stad*

De Poort van Hoorn biedt ook de kans om kwaliteit toe te voegen aan de stad. Met het verplaatsen van het busstation en een deel van het straatparkeren naar Stationsgebied Noord kan op die plekken een flinke kwaliteitsimpuls aan de stad en de totale beleving ervan worden gegeven. Dit maakt het mogelijk om een nieuwe en kwalitatieve invulling te geven aan plekken zoals het Pelmolendpad/Prismalocatie, het Stationsgebied Zuid, de Noorderveemarkt en Stationsgebied Noord zelf.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Een goed mobiliteitsknooppunt stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Effecten die dan kunnen optreden zijn vermindering van de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen, en versterking van de lokale en regionale economie.

4. Kaders

Structuurvisie Poort van Hoorn (raadsbesluit 5 februari 2013)

Een richtinggevend document waarin voor overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers duidelijk wordt welk ruimtelijk beleid de gemeente nastreeft.

Poort van Hoorn uitgangspunten/prioriteiten 2014-2018: (raadsbesluit 3 februari 2015)

- Het verbeteren van de toegankelijkheid van het Stationsgebied-Noord (Transferium), door de aanleg van een nieuwe ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer van de Maelsonstraat op de Provincialeweg, met oog voor de bestaande aansluiting voor nood- en hulpdiensten.
- Het wegnemen van de onveilige situatie op één van de drukst bereden hoofd fietsroutes binnen onze gemeente, door: de aanleg van duurzame en sociaal veilige oversteek voor het langzame verkeer op het Keern ter plaatse van de Provincialeweg.
- De aanleg van een nieuwe route vanaf de Provincialeweg naar de overweg Keern ter vervanging van het Keern-zuid als toegang naar de Binnenstad, als dat nodig is om de veilige fiets- en wandelverbinding aan te leggen.
- Het opstellen van een ontwikkelvisie voor het Stationsgebied-noord, om een duurzame en integrale ontwikkeling van het Stationsgebied-noord mogelijk te maken, met een vergrote parkeervoorziening, een verplaatst busstation, detailhandel functie(s), functies voor cultuur- en maatschappelijke doeleinden en spoor gelieerde functies, inclusief het onderkomen van de Stichting Museum Stoomtram.

Met dit raadsbesluit worden bovenstaande prioriteiten geactualiseerd.

Integrale visie Binnenstad (raadsbesluit 28 juni 2016)

De integrale visie Binnenstad beperkt zich in principe tot de historische Binnenstad (binnen de singels), maar die historische Binnenstad kan niet los worden gezien van het gebied daaromheen. In de visie wordt dat de 'Binnenstad XL' genoemd. Het gebied van de Poort van Hoorn valt in zijn geheel binnen die Binnenstad XL. Dit betekent concreet dat de 'Integrale visie voor de Binnenstad' ook enkele handreikingen geeft voor de verdere uitwerking van de plannen voor de Poort van Hoorn. Dat geldt met name voor het stationsgebied-zuid en -noord en voor de locatie Pelmolendpad (in samenhang met de Prismalocatie).

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Onderzoek Doorstroming Provincialeweg

Uit onderzoek komt naar voren dat het grootste knelpunt de Turborotonde is, nu en in de toekomst.

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

De bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. Uit onderzoek blijkt dat de filedruk na 2020 zal toenemen. Niet alleen wordt gekeken naar de bereikbaarheid op de weg, maar ook naar het openbaar vervoer en innovaties in de mobiliteit. Tevens is er een gebiedsatlas gemaakt. Er is een opgave voor Westfriesland benoemd die luidt: *“Door de realisatie van de Poort van Hoorn en het vergroten van de doorstroming op de A7 en de toeleidende wegen zal de economische concurrentiepositie van West-Friesland en de bereikbaarheid in de corridor verbeteren.”*

Maak plaats! (stichting Deltametropool in samenwerking met de provincie Noord-Holland, oktober 2013)
 Ruimte in Noord-Holland is schaars. Stationsomgevingen bieden mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met Maak Plaats! wil de provincie Noord-Holland deze stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen.

5. Argumenten

De *nieuwe aansluiting Maelsonstraat* is dit jaar klaar. De aansluiting zet in op het beter bereikbaar maken van het mobiliteitsknooppunt voor auto's, bussen en fietsers. De Provincialeweg wordt direct met het bestaande P+R-terrein verbonden. De nieuwe aansluiting maakt verdere ontwikkeling van het Stationsgebied Noord mogelijk en draagt daarnaast bij aan een betere doorstroming op de Provincialeweg.

De *Ontwikkelvisie Stationsgebied Noord* is klaar. Uit de ontwikkelvisie blijkt dat in Stationsgebied Noord ruimte is voor een mobiliteitsknooppunt met een parkeergarage, het busstation, fiets-parkeren, de Albert Heijn, de Museumstoomtram en aanvullende functies. In de ontwikkelvisie staat hoe het mobiliteitsknooppunt kan worden vormgegeven en welke functies een plaats hebben/krijgen in het gebied.

Hoorn is continu in ontwikkeling en dat heeft effect op de uitvoering van het programma Poort van Hoorn. Het is dan ook noodzakelijk om niet alleen binnen de grenzen van de Poort van Hoorn te kijken maar ook naar de onderwerpen die invloed op dit programma hebben. Naast de Poort van Hoorn spelen er onderwerpen als de doorstroming op de Provincialeweg, de fileproblematiek tussen Westfriesland/Hoorn en de metropoolregio Amsterdam en de uitvoering van de integrale visie Binnenstad.

De vraag die nu voorligt is: Hoe gaan we verder met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn? Daarbij hoort de vraag hoe we omgaan met de nieuwe inzichten in de dossiers Doorstroming Provincialeweg, de Corridorstudie, en de integrale visie Binnenstad.

De mogelijkheden zijn uitgewerkt in vier scenario's:

Scenario 0 (doorgaan volgens de prioriteiten 2015)

- Aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- Sparen voor een parkeeroplossing Stationsgebied Noord

Scenario 1 (doorgaan volgens de prioriteiten 2015 + de aanpak knelpunt Turborotonde)

- Aanpak knelpunt Turborotonde
- Aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- Sparen voor een parkeeroplossing Stationsgebied Noord

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Scenario 2 (doorgaan volgens de prioriteiten 2015 + de aanpak knelpunt Turborotonde + ontwikkeling mobiliteitsknooppunt - 'alles doen')

- Aanpak knelpunt Turborotonde
- Aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- Ontwikkeling Stationsgebied Noord (parkeergarage en busstation) en Pelmolenpad / Prisma locatie

Scenario 3 (Ontwikkeling mobiliteitsknooppunt + aanpak Turborotonde)

- Aanpak knelpunt Turborotonde.
- Ontwikkeling Stationsgebied Noord (parkeergarage en busstation) en Pelmolenpad / Prisma locatie

Voor de weg van de scenario's zijn de volgende factoren relevant:

Doorstroming Provincialeweg

De bereikbaarheid van de stad en het mobiliteitsknooppunt staat onder druk door de gebrekkige doorstroming op de Provincialeweg. Uit onderzoek blijkt dat aanpak van de Turborotonde op korte termijn prioriteit moet krijgen om de doorstroming op de Provincialeweg te verbeteren (zie onderzoek doorstroming Provincialeweg).

Corridor Amsterdam-Hoorn

De fileproblematiek tussen Amsterdam en Hoorn/Westfriesland neemt toe. De uitkomsten uit de analysefase van de Corridorstudie laten zien dat de ontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt in de Poort van Hoorn (faciliteren en stimuleren OV-gebruik) een belangrijk positief effect heeft op de doorstroming van de Provincialeweg en de A7 (zie bijlage brief Corridorstudie). Om dit effect tijdig te bereiken, is het zaak de ontwikkeling van Stationsgebied Noord te starten, ook gezien de benodigde realisatietijd hiervan.

Binnenstadvisie

In en rondom de Binnenstad ligt de kans een flinke kwaliteitsslag te maken, zowel door uitbreiding van het binnenstedelijk wonen, als door het verbeteren van 'de rode loper' naar de historische binnenstad. Dit vraagt verplaatsing van het aanwezige busstation en straatparkeren op een aantal plekken (zie integrale visie Binnenstad). Ontwikkeling van het stationsgebied is een essentiële randvoorwaarde voor realisatie van de Binnenstadvisie.

Pelmolenpad/Prisma

De kwaliteitsslag in de Grote Waal Noord kan verder worden versterkt door deze wijk te verbinden met de Binnenstad. Deze verbinding kan op het Pelmolenpad/Prisma tot stand worden gebracht. Dit betekent een duurzame impuls voor de leefbaarheid en woonbeleving van de Grote Waal Noord (relatie Wijkvisie Grote Waal en de Veiligheidsambitie 2018).

Bovendien biedt het Pelmolenpad/Prisma de mogelijkheid om meer woningen in de nabijheid van het OV te realiseren. Dit is een belangrijke succesvoorwaarde vanuit de filosofie achter de knooppuntontwikkeling (Maak Plaats!).

Ontwikkeling van dit gebied vraagt verplaatsing van het straatparkeren naar het Stationsgebied Noord. Dat betekent dat de ontwikkeling van het Pelmolenpad/Prisma, zowel op inhoud als 'logistiek' onlosmakelijk verbonden is met de ontwikkeling van het Stationsgebied Noord.

Fiets- en wandelverbinding Keern

Realisatie van de fiets- en wandelverbinding Keern betekent een belangrijke bijdrage aan de doorstroming en comfort van het langzaam verkeer over deze route. Het risico op ongevallen neemt af, alhoewel deze statistisch gezien weinig voorkomen.

Uit het onderzoek naar de doorstroming op de Provinciale weg blijkt dat het effect van de tunnel op de doorstroming op de Provinciale weg zelf minder is dan eerder gedacht. Uit de verder uitgewerkte ramingen blijkt dat de kosten hoger uitvallen dan eerder gedacht. Beide constatering zorgen voor een andere uitkomst in de maatschappelijke 'kosten/baten-afweging', die vraagt om een heroverweging op de prioriteitenstelling.

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Bovendien is de doorstroming op de Provincialeweg, maar ook de wegen die de Provincialeweg doorkruisingen van Noord naar Zuid en vice versa, een breder vraagstuk. Het verdient aanbeveling de route voor het langzaam verkeer op het Keern in dit bredere kader te bezien.

Financiën

De lasten voor de Poort van Hoorn worden gedekt via de Reserve Parkeren en Infrastructuur. De effecten van de verschillende scenario's op deze reserve zijn met elkaar vergeleken. Dit financiële overzicht is terug te vinden in de bijlage x. Deze bijlage is om inkoop- en onderhandelings-technische redenen als geheim aangemerkt overeenkomstig artikel 25 Gemeentewet op grond van artikel 10 lid 2 onder b Wob.

Belasting van de stad

Het gelijktijdig uitvoeren van alle onderdelen (scenario 2) zorgt voor onacceptabele consequenties voor de doorstroming en leefbaarheid in de stad. Dit is logistiek en organisatorisch niet uitvoerbaar.

Conclusie

Op basis van de weging van bovenstaande factoren komt het college tot dit raadsvoorstel, t.w. de eerdere prioriteiten te wijzigen en te kiezen voor "scenario 3".

Scenario 3 houdt in:

- Aanpak knelpunt Turborotonde
- Ontwikkeling Stationsgebied Noord (parkeergarage en busstation) en Pelmolenpad/Prismalocatie

Aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage

Op basis van de zogenaamde "Parkeerbalans" (capaciteits- en parkeerbehoefteberekeningen naar tijd en plaats in Hoorn) zou voor de realisatie van de Structuurvisie Poort van Hoorn en de Binnenstadvisie een parkeergarage met 1050 plaatsen benodigd zijn. Voor Albert Heijn zijn aanvullend 200 plaatsen benodigd; dit leidt tot een totaal van 1250 plaatsen. In de ontwikkelvisie Stationsgebied noord staan voor de uitwerking twee varianten beschreven. Een garage van 1250 plekken en een garage met 900 plekken (zie ontwikkelvisie Stationsgebied noord).

Verplichte BTW-afdracht en hogere beheerskosten van de parkeergarage t.o.v. straatparkeren leiden tot een aanzienlijke derving op de parkeerexploitatie. Overcapaciteit, als gevolg van een aantal jaren te veel parkeerplaatsen, versterkt dit negatieve effect. Om deze derving te dempen is het alternatief onderzocht van 1 parkeerdek minder (resteert circa 900 plaatsen). Dit zorgt zowel op kapitaallasten als op de derving van de parkeerexploitatie voor een gunstig effect.

Vanuit de ruimtelijke, verkeerskundig/parkeerkant gezien heeft de variant met 900 plekken consequenties. De consequentie hiervan is dat de locatie Vale Hen dan voorlopig niet ontwikkeld zal (kunnen) worden. Bovendien wordt een beslag gedaan op de huidige 'overcapaciteit' op de andere parkeerplaatsen. Dat betekent dat de parkeerdruk en zoektijd in de binnenstad toenemen. Verdere consequenties zijn afhankelijk van de ontwikkelingen in het autobezit en -gebruik. Mogelijk zal een keuze gemaakt moeten worden het betaald parkeren op te hebben op òf de Veemarkt òf de Noorderveemarkt.

In dit voorstel is uitgegaan van een parkeergarage met 900 plaatsen, waarvan 200 voor Albert Heijn. In een later stadium is bouw van het vierde parkeerdek mogelijk, dit betekent dan wel dat dit relatief een stuk duurder zal zijn. In de Ontwikkelvisie Stationsgebied Noord wordt bovenstaande nader omschreven.

Zaaknummer : 1413606
 Team : Projectmanagement
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

6. Maatschappelijk draagvlak

De Ontwikkelvisie Stationsgebied Noord is met alle betrokken stakeholders tot stand gekomen. De visie die de raad wordt voorgelegd, kent daarmee een groot draagvlak. De snelle verplaatsing van het busstation wordt vrijwel zonder uitzondering, vanuit verschillende perspectieven, gewenst. Dit is daarom integraal in de ontwikkeling meegenomen (en niet als afzonderlijke stap).

De ontwikkeling van mobiliteitsknooppunten, het stimuleren van het openbaar vervoer en bereikbaarheid zijn speerpunten van de Provincie en het Rijk. De aan u voorgestelde ontwikkeling wordt in dat kader door deze overheden breed gesteund.

7. Financiële consequenties

In de uitwerking van Stationsgebied Noord wordt onder andere gekeken naar:

- De contractvorming met NS en ProRail
- Technische uitwerking van de parkeergarage
- De contractvorming en samenwerking met marktpartijen voor de uitvoering
- Contractvorming en kostenverdeling met de stakeholders (oa Ahold en Museumstoomtram)
- Samenwerking t.b.v. cofinanciering en subsidies
- Opstellen bestemmingsplan
- Mogelijke parkeertarieven

Al deze punten hebben effect op de jaarlasten.

De budgettaire consequenties en het bijbehorende dekkingsplan zijn nader uitgewerkt in de geheime financiële bijlage die u bij dit raadsvoorstel aantreft. In dit raadsvoorstel is uitgegaan van scenario 3 en deze te dekken uit een combinatie van incidentele en structurele dotaties uit de algemene reserve en het begrotingsresultaat. Er wordt ook ingezet op het binnenhalen van subsidies (zie bijlage brief subsidiescan)

8. Communicatie

De resultaten van de besluitvorming wordt via de gebruikelijke kanalen bekend gemaakt en worden opgenomen in de nieuwsbrief en op de website poortvanhoorn.nl geplaatst.

De Poort van Hoorn vraagt samenwerking met andere partijen zoals NS, ProRail, de regio gemeenten, de Provincie en het Rijk. Deze partijen worden actief mee genomen en geïnformeerd in overlegvormen.

De gemeenteraad:

- Ontvangt elk halfjaar een brief met daarin een overzicht van de komende besluitvormingsmomenten
- en iedereen die zich heeft ingeschreven voor de nieuwsbrief Poort van Hoorn ontvangt elk halfjaar de nieuwsbrief met daarin nieuws over de Poort van Hoorn, de studie doorstroming Provincialeweg, de Corridorstudie en de integrale visie Binnenstad
- Krijgt een keer per jaar een presentatie over de voortgang en resultaten uit de Poort van Hoorn, de studie doorstroming Provincialeweg, de Corridorstudie en de integrale visie Binnenstad

Een keer per jaar vindt er netwerkbijeenkomst Poort van Hoorn plaats voor initiatiefnemers en stakeholders in het gebied. Met als doel ideeënvorming, kennisuitwisseling, en onderlinge contacten.

9. Realisatie

Bij dit raadsvoorstel is de ontwikkelvisie Stationsgebied Noord aangeleverd. Aan de hand van de besluiten behorende bij dit voorstel zal de visie verder worden uitgewerkt tot een definitieve visie.

Over de uitwerking en de resultaten van dit besluit wordt de gemeenteraad regelmatig geïnformeerd. Verder zullen nog diverse raadsbesluiten nodig zijn, zoals:

- Vaststellen voorbereidingsbesluit Stationsgebied Noord, Pelmoltenpad/Prismalocatie, Dampden en Berkhouterweg
- Bestemmingsplan voor Stationsgebied Noord
- Uitvoeringskrediet(en) Stationsgebied Noord
- Bestemmingsplan Pelmoltenpad/ Prismalocatie

Zaaknummer : 1413606
Team : Projectmanagement
Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

- Bestemmingsplan oplossing knelpunt Turborotonde (indien nodig)
- Voor de gebieden waar op de korte termijn geen ontwikkelingen zijn genoemd (Dampden, Berkhouterweg en Keern) worden ook nieuwe bestemmingsplannen opgesteld
Deze plannen gaan er van uit dat de fiets- en wandelroute Keern (inclusief de nieuwe toegangsweg) nog niet worden bestemd

Bij de uitwerking van het knelpunt Turborotonde is er vanuit gegaan dat het Hoogheemraadschap, gemeente Koggenland en Rijkswaterstaat meewerken aan de aanpak van de naastgelegen rotonde en de daarbij behorende kosten op zich nemen. Door actief samen te werken met deze partijen is hier overeenstemming over te bereiken.

NS en ProRail zijn eigenaar van het spoor en de gronden in de directe omgeving. Ook hebben zij installaties en werkprocessen rondom het spoor. Zodra blijkt dat deze installaties of processen gewijzigd moeten worden, heeft dit effect op kosten en voortgang van de projecten in het stationsgebied. Door actief overleg te houden over de plannen ontstaat een beeld van de mogelijkheden en onmogelijkheden. Op dit moment is de afspraak om de installaties en processen in stand te houden. De ontwikkelvisie Stationsgebied Noord wordt ook aan hen voorgelegd met als resultaat een intentieovereenkomst over de verdere samenwerking.

De aanleg van de N23 kan invloed hebben op de projecten op/aan de Provincialeweg (de oplossing voor de Turborotonde). Zolang de Westfriisiaweg nog niet gereed is, kunnen geen grootschalige afsluitingen plaatsvinden op de Provincialeweg. Dit kan leiden tot extra faseringen in de uitvoering en daarmee hogere kosten. Vooral nog is de verwachting dat de N23 eind 2018 klaar is.

Als dit raadsbesluit genomen wordt dan leidt tot een realisatie van onderdelen uit de Poort van Hoorn, het dossier doorstroming Provincialeweg, de corridorstudie, en de integrale visie Binnenstad. Dit besluit komt in aanmerking voor een referendum.

Hoorn,

- 7 MAART 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,

de burgemeester

Zaaknummer : 1413606
Steller : M. Boogaard
Team : Projectmanagement

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.

betreft: Poort van Hoorn en doorstroming op de Provincialeweg in samen met de Corridorstudie en de integrale visie Binnenstad

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. Een keuze te maken uit de voorgelegde “scenario’s 0, 1, 2 en 3” (zie tekst raadsvoorstel).
De gemeenteraad besluit om te kiezen voor “scenario 3”.

Op het onderwerp “Omvorming Turborotonde”:

2. Opdracht te geven tot omvorming van de turborotonde conform het bijgevoegde projectplan;
3. Hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 8.250.000 in 2017 en de jaarlasten vanaf 2020 ten laste te brengen van de Reserve Parkeren en Infrastructuur.

Op het onderwerp “Poort van Hoorn”:

4. De eerdere prioriteitenstelling Poort van Hoorn (d.d. 15 februari 2015), mede gezien de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, het onderzoek Doorstroming Provincialeweg en de integrale visie Binnenstad, te wijzigen in: *Ontwikkeling Stationsgebied Noord (inclusief realisatie parkeergarage en verplaatsing busstation) en Pelmolenpad/Prismalocatie*
5. Op basis van deze prioriteitenstelling te starten met:
 - o Ontwikkeling van het Stationsgebied Noord conform een door de raad vastgestelde ontwikkelvisie Stationsgebied Noord, met een parkeergarage van minimaal 1250 plekken;
 - o Een voorbereidingskrediet van € 3.100.000 in 2017 voor de ontwikkeling van Stationsgebied Noord en de dekking daarvan te regelen bij de aanvraag van het uitvoeringskrediet;
 - o De jaarlijkse rentelasten van bovengenoemd voorbereidingskrediet (maximaal € 31.000) ten laste te brengen van de reserve Parkeren en Infrastructuur;
 - o Voorbereiden van de ontwikkeling Pelmolenpad/ Prismalocatie (ontwerp bestemmingsplan).

Op het onderwerp “Reserve Parkeren & Infrastructuur” en “Financiën overig”:

6. De mogelijke opbrengsten (waaronder subsidies bijdrage derden en grondexploitaties,) in de realisatie/exploitatie binnen het programma Poort van Hoorn aan te wenden om de onderstaande structurele lasten waar mogelijk omlaag te brengen (storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur);
7. In 2017 *incidenteel* € 1.500.000 te storten in de Reserve Parkeren en Infrastructuur en dit ten laste te brengen van de Algemene Reserve (bekrachtiging eerder collegebesluit begin 2016);
8. In 2017 aanvullend *incidenteel* € 4.000.000 te storten in de Reserve Parkeren en Infrastructuur en dit ten laste te brengen van de Algemene Reserve;
9. Voor de aanpak van het knelpunt Turborotonde vanaf 2017 aanvullend *structureel* € 245.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;
10. Voor de parkeerderving en exploitatielasten vanaf 2021 aanvullend *structureel* € 725.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;

Raadsbesluit

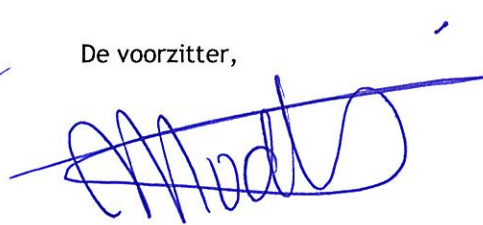
11. Voor de realisatie van een parkeergarage van 1250 plekken vanaf 2017 aanvullend *structureel* €180.000 te storten in de reserve parkeren en infrastructuur, en dit ten last te brengen van het begrotingsresultaat.
12. Het restant van het op 27 september 2016 beschikbaar gestelde werkbudget in te zetten voor verdere uitwerking en onderzoek van de Poort van Hoorn, voor zover niet meegenomen in bovenstaande kredietaanvragen;
13. De parkeergarage in stationsgebied noord (inclusief geïntegreerde fietsenstatlling) annuïtair in 40 jaar af te schrijven.
14. De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
15. De geheimhouding die het college volgens artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet heeft opgelegd op de bijlage "financiële toelichting scenario's en de bijlage projectraming oplossen knelpunt Turboronde van het raadsvoorstel Poort van Hoorn in samenhang" en bijlage "SSK raming van het raadsvoorstel fiets en wandelroute Keern" op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob te bekrachtigen, op grond van artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet waarbij de geheimhouding geldt tot alle opdrachten zijn uitgevoerd.

Hoorn, - 4 APR. 2017

De griffier,



De voorzitter,



Bekendmaking:

Advies Algemene raadscommissie 21 en 23 mrt 2017

Onderwerp: Poort van Hoorn- Integraal voorstel Poort van Hoorn aan de hand van 4 in beeld gebrachte scenario's. Voorkeursscenario van het college is scenario 3.

ARC.: 21 en 23 maart 2017

Advies:

de **commissie** adviseert dit voorstel als A-punt te agenderen op de raadsvergadering van 4 april 2017.

Conclusies algemeen:

Scenario 3 wordt positief ontvangen door een meerderheid van de commissie.

Er zijn enkele partijen (D66, VVD, J+OvH, HB) die ernstige vraagtekens hebben of het hele onderwerp niet opnieuw geagendeerd moet worden gezien de vele vraagtekens en de slechte financiële onderbouwing van de besluiten die nu voorliggen.

Enkele standpunten zijn nog onder voorbehoud van akkoord van de diverse fracties.

De commissie adviseert om op onderdelen de volgende verbeteringen door te voeren:

De positie van de raad moet verbeteren bij de verschillende deelprojecten. Dit is een vereiste volgens een meerderheid van de commissie. Er kan geen sprake zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college. De raad moet keuzes kunnen blijven maken. Ook wil men financieel keuzes kunnen maken en richting kunnen bepalen.

Stationsgebied/traverse.

De commissie adviseert bij meerderheid dat de traverse onlosmakelijk bij de plannen hoort. Het is zelfs een voorwaarde voor het welslagen van het plan voor het Stationsgebied. Hier moet vol op worden ingezet door de wethouder om dit gelijktijdig met de aanleg van de parkeergarage te realiseren, samen met Pro Rail en andere partijen.

Stationsgebied/nieuwe parkeergarage aan de Noordzijde. Er is mogelijk een meerderheid na de commissie die vindt dat de 900 parkeerplaatsen niet voldoende is en dat dit 1250 moet worden.

Andere adviezen. Financiële onderbouwing van de totale geschatte kosten van 37,25 mlj. voor scenario 3, is een punt van grote zorg bij vrijwel de gehele commissie. Sommige fracties vinden dat er desondanks een bewust risico moet worden genomen, omdat nietsdoen geen optie is. Er wordt al te lang over dit onderwerp gesproken. Het wordt tijd voor commitment en actie. Ook ligt er nu eindelijk een plan met samenhang dat gefaseerd kan worden uitgevoerd. Over de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld voor scholieren, in het plangebied, heeft de commissie ook zorgen. Wat zijn de exacte infrastructurele effecten, en hoe gaat dat in de praktijk uitpakken? Het college zal dit goed moeten monitoren en de raad op de hoogte moeten houden.

Reactie wethouder S. Bashara:

Er is sprake van groot enthousiasme over de plannen bij de stakeholders, en alle andere partners. Men ziet de goede integrale aanpak. Het is geen keuze tussen infrastructuur en parkeren, maar het is een fusie. De plannen zijn ook financieel haalbaar en uit en te na doorgerekend. Er is zo conservatief mogelijk gerekend, en meevallers zoals subsidies zijn bewust nog niet ingecalculeerd zodat de eindtotalen haalbaar zijn, met de gebruikelijke bandbreedtes. De wethouder wijst er wel op dat het gaat om serieuze bandbreedtes. Maar alle risico's zijn meegenomen en ingerekend. Ook bij de keuze tussen 900 of 1250 parkeerplekken, is het college uitgegaan van wat haalbaar is. Dat is de 900. Die is voldoende. Maar voor latere projecten in de binnenstad, is mogelijk meer nodig. Het later toevoegen van een parkeerlaag kost op 6 mlj. euro nog eens 3 mlj. extra. Als de raad dit wil, kan de raad daar nu voor kiezen.

Het plan realiseert een mobiliteitsknooppunt dat heel belangrijk wordt voor Hoorn en de regio. Er komen voorzieningen in de plint die niet concurrerend zijn met de voorzieningen in de binnenstad.

Over de fietsveiligheid is ook nagedacht: er komen vrij liggende fietspaden van en naar de vier in- en uitgangen van het plangebied.

Over een masterplan verkeersstromen: dit is er al, dat heet een dynamisch verkeersmodel. Daarin wordt gedetailleerd gekeken naar de verkeersstromen. En dit wordt meegenomen in de uitwerking.

Over de Traverse zegt de wethouder dat dit moet worden meegenomen in de planuitwerking. Maar de eigendom ervan ligt bij Pro Rail. Totnogtoe zijn die erg enthousiast en hebben zij positief gereageerd op de vraag om te willen meewerken aan de plannen. Het voorliggende besluit is wel een noodzakelijke eerste stap. Daarna staan alle seinen op groen. De traverse van Alkmaar is van een andere orde van grootte en niet te vergelijken met de situatie in Hoorn.

Bij het kruispunt Keern-PW zal bekeken worden wat er verbeterd kan worden aan de veiligheid ter plekke.

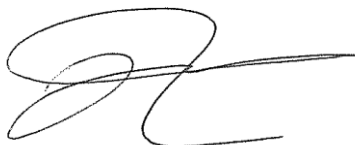
De plannen voor de turborotonde wil hij meningsvormend bespreken met de raad, om de raad beter in positie te brengen, zoals in de eerste termijn gevraagd. Over een tunnel of meerdere tunnels voor langzaam of snel verkeer, geeft de wethouder aan dat besluiten daarover later nog genomen kunnen worden. Het plan is geen afstel van de tunnels.

Toezegging.

Over het Pelmolenpad en de woningen in het goedkope koop- en huursegment daar, **zegt de wethouder toe** om m.b.t. de dure en middeldure woningen zoals genoemd in de brief aan de raad met een schriftelijke uitleg te komen.

Alex Smit, voorzitter

Jan Hoek, commissiegriffier





Projectmanagement

Gemeenteraad van Hoorn

Contactpersoon : C.M. Hoppe / V. Evers
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl
 Zaaknummer : 1413606
 Uw kenmerk : -
 Uw brief d.d. : -
 Bijlage(n) : -
 Onderwerp : Woningbouwprogramma Pelmolenpad-Prisma en betrokkenheid raad bij Turborotonde

Hoorn, **30 MAART 2017**

Geachte heer/mevrouw,

Tijdens de vergadering van de raadscommissie op 21 en 23 maart 2017 zijn vragen gesteld over het geplande woningbouwprogramma in het gebied Pelmolenpad/Prismalocatie en over de betrokkenheid van de raad bij de Turborotonde. In deze brief vindt u de antwoorden op uw vragen.

Pelmolenpad/Prismalocatie

Marktonderzoek

Voor deze locatie is een stedenbouwkundige verkenning gemaakt en heeft een extern bureau een marktonderzoek gedaan naar afzetbaarheid van woningen op deze locatie. Dit bureau heeft daarbij gekeken naar de woningbehoefte in heel Hoorn en woningbouwprojecten die in ontwikkeling zijn of gepland zijn. Uit het marktonderzoek blijkt dat er voor deze locatie vraag is naar binnenstedelijke woningen in de middel dure en dure categorie, zowel huur als koop.

Differentiatie

Dit sluit overigens ook goed aan bij de Wijkvisie Grote Waal 2012-2020, waarin wordt gepleit om bij nieuwbouw te streven naar een grotere differentiatie van woningcategorieën. Het aangrenzende deel van de Grote Waal bestaat voor 90% uit sociale huurwoningen. Een gedifferentieerde woonwijk (de Grote Waal en Pelmolenpad/Prismalocatie samen) zorgt voor een toename van de leefbaarheid in de wijk. Daarnaast hebben wij met Intermaris afgesproken, dat wij in dit gebied een nieuwe bouwlocatie gaan aanwijzen voor vervangende nieuwbouw van de 42 appartementen aan de Zuiderkruisstraat. Deze vervangende locatie hebben wij in de stedenbouwkundige verkenning geplaatst in het Prisma deel van dit gebied. Overigens hoeft er nu nog geen besluit te worden genomen over de differentiatie van het woningbouwprogramma.

Woningbouw gemeente/regio breed

Binnenkort wordt de regionale woonvisie inclusief de woningbouwprogrammering aan u aangeboden. Hierin is terug te lezen hoeveel sociale huurwoningen op welke locaties zijn voorzien.

Kwaliteit

Uit de stedenbouwkundige verkenning komt naar voren dat het Pelmolenpad en de Prismalocatie de unieke en gewenste mogelijkheid biedt om een kwalitatief hoogwaardige verbinding van de binnenstad met de Grote Waal te maken. Ook vanuit het perspectief van knooppuntontwikkeling is hoge kwaliteit van de woonomgeving van belang. Die hoge kwaliteit kan alleen behaald worden met een hoge grondopbrengst.

Grondbeleid

Verder is het goed om te beseffen dat de gemeente, bij faciliterend grondbeleid (uitgangspunt in nota Grondbeleid 2016), niet kan sturen wat voor een type woningen er precies waar moeten komen. Wij verkopen de gemeentelijke gronden aan één of meer marktpartijen. De marktpartijen bepalen zelf welke categorie woningen zij gaan bouwen. Via het bestemmingsplan kunnen wij alleen vastleggen waar en hoeveel sociale huurwoningen er moeten komen.

Betrokkenheid raad bij Turborotonde

Tijdens de commissiebehandeling is duidelijk naar voren gekomen dat er behoefte is om in het proces van de aanpak van de turborotonde één of meerdere beslismomenten voor de raad in te bouwen. Hieronder wordt ingegaan op het voorstel hoe dit te borgen.

Programma van Eisen en Wensen (PEW)

Bij de aanpak van de turborotonde worden alle belanghebbenden nauw betrokken. Wanneer u positief besluit over de aanpak van de turborotonde gaan we aan de slag met de omgeving. We nodigen de belanghebbenden, waaronder u als gemeenteraad, uit om met eisen, wensen en ideeën te komen. Daarnaast komen in het Programma van Eisen en Wensen (PEW) de vakinhoudelijke eisen en wensen van de verschillende disciplines. De eisen en wensen nemen we op in het PEW. Het PEW is een weergave van alle wensen en eisen van alle stakeholders. Het PEW vormt het beoordelingskader om de varianten met het meeste draagvlak te destilleren.

Het PEW heeft geen formele status, maar is een hulpmiddel om varianten te kunnen beoordelen. Het PEW bestaat uit eisen en wensen van alle actoren waardoor besluitvorming door één actor (de gemeenteraad) niet in verhouding staat. Uiteraard wordt u wel voortdurend geïnformeerd over de voortgang en de stappen die worden gezet. Tenslotte staat het u vrij om als nog het onderwerp te agenderen als u daar behoefte aan heeft.

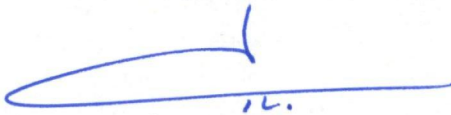
Variantenkeuze

De drie varianten die het meeste draagvlak kennen, worden doorgerekend in een variantenstudie. Uit die variantenstudie komt een voorkeursvariant. Het voorstel is om de uitkomst van de variantenstudie en de voorkeursvariant ter besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad. Pas daarna wordt een procedure opgestart voor de eventuele wijziging van het bestemmingsplan.

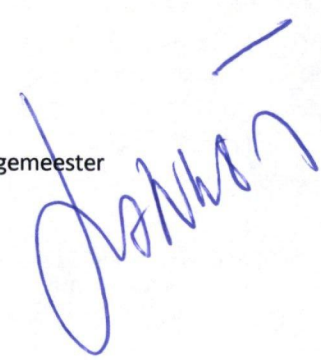
Met dit procesvoorstel hopen we dat we voldoende aan de wens van de raad tegemoet komen.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Hoorn



de secretaris



de burgemeester

Leeswijzer bijlagen

1. Memo scenario's financiën GEHEIM
2. Financieel meerjarenperspectief en stand Algemene Reserve
3. Brief subsidiescan en lobbymogelijkheden
4. Concept ontwikkelvisie Stationsgebied Noord
5. Concept Projectplan oplossing knelpunt Turborotonde inclusief bijlage kostenraming (bijlagen GEHEIM)
6. Brief Pelmolenpad/ PrismaLocatie
7. Brief stand van zaken corridorstudie Amsterdam Hoorn
8. Voorbereidingskrediet en projectraming fiets- en wandelroute Keern (bijlagen GEHEIM)
9. Maak Plaats!
10. Begrotingswijziging

Onderwerp: Financieel meerjarenperspectief en stand Algemene Reserve**GEHEIM**

Zaaknummer : 1413606
 Steller : E. Burger
 Team : P&C

Datum : 7 maart 2017
 Aan : Bijlage raadsvoorstel

Reden : Ter kennisgeving

Teammanager:

Financieel meerjarenperspectief

In de Begroting 2017 is het onderstaande verloop van het begrotingsresultaat 2017 tot en met 2020 aan de gemeenteraad is gepresenteerd.

tabel 1 begrotingsresultaat 2017 en meerjarenraming (bedragen x 1.000 euro)

	2017	2018	2019	2020
indicatie restant begrotingsresultaat	776	2.159	2.378	2.758

Het begrotingsresultaat is toereikend om de in het voorstel gepresenteerde structurele extra dotaties aan de reserve Parkeren en Infrastructuur op te vangen.

De eerstvolgende actualisatie van het meerjarenperspectief wordt aan gemeenteraad gepresenteerd in Kadernota 2017.

Algemene Reserve

In de Begroting 2017 is onder “bijlage 3 stand en verloop reserves” onder meer de stand van de Algemene Reserve opgenomen.

De boekwaarde van de Algemene Reserve op 1 januari 2017 bedraagt € 24,8 miljoen en loopt per 31 december 2017 af naar € 24,5 miljoen.

In de door de gemeenteraad vastgestelde nota Reserves en Voorzieningen is de minimale omvang van de Algemene Reserve vastgesteld op € 16 miljoen.



Aan de leden van de raad

Bureau Projectmanagement
 Contactpersoon : M.M. Hömann
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl

Zaaknummer : 1413606
 Bijlage(n) : -
 Onderwerp : Subsidiescan en
 lobbymogelijkheden

Hoorn,

Geachte leden van de raad,

In september 2016 nam u het besluit om een werkbudget vrij te geven voor het uitwerken van diverse projecten onder de Poort van Hoorn, de Binnenstadvisie, de doorstroming op de Provincialeweg en de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn vallen. Een van de onderdelen die wij hebben opgepakt is het onderzoeken van de mogelijkheden van cofinanciering in de vorm van subsidies. Ook hebben wij een eerste verkenning gedaan van de kansen op cofinanciering vanuit de markt. In deze brief vindt u hier meer informatie over.

Knooppuntontwikkeling

De afgelopen maanden hebben wij twee subsidiescans laten uitvoeren. Samen met diverse gesprekken met subsidieverstrekkers hebben wij een beeld gevormd van de mogelijkheden en kansen voor de projecten die binnen de Poort van Hoorn vallen.

Het is duidelijk dat de integrale benadering van de Poort van Hoorn in combinatie met aanverwante projecten, zoals de Binnenstadvisie, de doorstroming op de Provincialeweg en de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn van grote meerwaarde zijn voor de kansen op cofinanciering. Het zorgt voor een nog vollediger beeld van de mogelijkheden en uitdagingen en draagt ook bij aan de visie op dit gebied. Het werken aan de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van het stationsgebied en omgeving is hierdoor beter in het kader te passen van 'knooppuntontwikkeling'. Dat sluit naadloos aan op de beleidsdoelen van zowel de Provincie als het Rijk, die gericht zijn op het beter benutten van bestaande ruimte in stedelijke gebieden, het stimuleren van OV-gebruik en een betere samenhang tussen de knooppunten. Daarom zijn er ook goede kansen op cofinanciering en partnerschap voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn als hét mobiliteitsknooppunt voor de regio Westfriesland.

Kansrijke subsidies

Uit de subsidiescans blijkt dat investeringen in de infrastructuur, Openbaar vervoer en P+R voorzieningen en duurzaamheid voorzieningen de grootste kansen maken op subsidiebijdragen. De belangrijkste subsidies voor de projecten van de Poort van Hoorn zijn:

- BDU Kleine Infrastructuur (Provincie Noord-Holland)
- Uitvoeringsprogramma Doorstroming OV 2015 – 2020 (Provincie Noord-Holland)
- Programma Beter Benutten (Ministerie I&M, Rijkswaterstaat en Provincie)
- Corridorstudie Amsterdam – Hoorn (Ministerie I&M)
- Infrastructuurfonds (Ministerie I&M)

Naast, cofinanciering de voornaamste insteek is van de lobby rond de Poort van Hoorn, zijn er ook bijdragen mogelijk in de vorm van kennis en deskundigheid. Partnerschap en samenwerking zijn cruciaal om tot het beste resultaat komen. Bijkomend voordeel is dat Hoorn hiermee ook op de kaart gespeeld wordt. Een voorbeeld is de Corridorstudie Amsterdam – Hoorn, waar onderzoeken plaatsvinden die belangrijke inzichten geven in de situatie in Hoorn en de relatie van Hoorn tot andere steden en

nooppunten. Een ander voorbeeld is het Loket Knooppunten van het Ministerie van I&M dat gemeenten helpt bij de ontwikkeling van knooppunten.

Subsidiekansen projecten

Om een beeld te geven van de subsidiekansen van de verschillende projecten volgt hier een overzicht van de mogelijkheden per project:

Aansluiting Maelsonstraat

Voor de aanleg van de Maelsonstraat ontvingen wij in juli 2016 een subsidiebijdrage van 740.000 euro vanuit de regeling BDU Kleine Infrastructuur van de Provincie Noord-Holland (deze is inmiddels ingezet ter dekking van het werkbudget). Ook ontvingen wij in 2016 vanuit het Programma Beter Benutten een bijdrage van 20.000 euro. Dit is gebruikt om onderzoek te doen onder huidige en potentiële gebruikers van het P+R terrein en hun houding en gedrag over het gebruik van het OV en het P+R terrein. Deze onderzoeksresultaten zijn gebruikt voor een nieuwe aanvraag vanuit het Programma Beter Benutten. Hierin vragen wij een bijdrage voor de aanleg van de Maelsonstraat van 50 procent (ruim 1,4 mln euro). Ook vragen wij een bijdrage voor een pakket maatregelen om de beleving en het comfort van het huidige P+R terrein te verbeteren en zo meer mensen te verleiden gebruik te maken van het P+R terrein en het OV (100.000 euro). Wij verwachten in maart een besluit hierover.

Lopende/toegekende aanvragen:

- | | |
|-------------------|-----------------------------------|
| - BDU Provincie: | 740.000 euro (toegekend) |
| - Beter Benutten: | 1.530.000 euro (lopende aanvraag) |

Oplossen knelpunt turborotonde

Het oplossen van het knelpunt turborotonde maakt eigenlijk onderdeel uit van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Vanaf 2023 wordt er 300 miljoen euro uitgetrokken om knelpunten langs deze Corridor op te lossen. Dit zou voor Hoorn te laat zijn. Een nieuwe kans heeft zich gepresenteerd toen in 2016 werd besloten om 200 miljoen euro extra te investeren in de regio Amsterdam, via het Infrastructuurfonds. De Metropool Regio Amsterdam maakt hiervoor een programma, met als onderdeel een quick-win overzicht van maatregelen uit de Corridorstudie Amsterdam Hoorn. De gesprekken hierover lopen nog. Hoe hoog die bijdrage kan zijn is niet bekend. Vanuit de BDU is mogelijk een subsidiebijdrage te verwachten op het gebied van fiets en voetgangersveiligheid.

Subsidiekansen:

- | | |
|--|-----------------------------|
| - BDU Provincie: | tot maximaal 1.500.000 euro |
| - MIRT / Corridorstudie Amsterdam-Hoorn: | ntb |

Ontwikkeling Stationsgebied-Noord

Uitgaande van de functies in de concept Ontwikkelvisie Stationsgebied-Noord, zijn er een aantal onderdelen die goede kansen maken op cofinanciering vanuit de markt en subsidiebijdragen. Zoals gezegd, ook deskundigheid vanuit het Loket Knooppunten en partners zoals NS Stations en ProRail zijn hierbij zeer waardevol.

Parkeergarage

Uit een marktconsultatie en exploitatieonderzoek blijkt dat deze parkeergarage te exploiteren is. Dat maakt dat er kansen zijn voor private investeringen (bouw + exploitatie) of publiek-private samenwerking. Zodra de visie op het stationsgebied is afgerond, kunnen wij de gesprekken hierover starten.

Naast private ontwikkeling of samenwerking zijn er ook subsidieregelingen die goed aansluiten bij de uitbreiding van de parkeercapaciteit op het P+R terrein. Dat zijn:

- | | |
|---|----------------------------------|
| - MIRT / Corridorstudie Amsterdam-Hoorn: | ntb (staat in maatregelenpakket) |
| - BDU Provincie | tot maximaal 1.500.000 euro |
| - LIVEA (Rijksbijdrage elektrische laadpalen) | 300 euro per paal |

Busstation

De verplaatsing van het busstation naar het stationsgebied-noord maakt ook een goede kans op een bijdrage. Wij hebben van de Provincie onlangs de toezegging gekregen voor een bijdrage van 50.000 euro voor een onderzoek naar de verplaatsing van het busstation, uit het Uitvoeringsprogramma Doorstroming OV 2015 - 2020. Voor de feitelijke verplaatsing, maar ook bushaltes kunnen wij aanspraak maken op de

BDU regeling Kleine Infrastructuur van de Provincie. Vanuit deze regeling zou het zelfs mogelijk kunnen zijn om deze verplaatsing voor 100 procent te financieren. Er is jaarlijks een bedrag beschikbaar van ca. 13,5 miljoen euro, dat verdeeld wordt over de verschillende regio's in Noord-Holland (exclusief MRA). In 2017 is er voor de regio Westfriesland in totaal 1,7 miljoen euro beschikbaar. Op dit moment dienen de Westfriesse gemeenten onafhankelijk van elkaar aanvragen in. Wij zijn in overleg met de regio over de vraag of we dit beter en strategischer kunnen afstemmen, zodat de hele regio optimaal gebruik kan maken van deze jaarlijkse bijdrage. Naast de BDU regeling is ook het Uitvoeringsprogramma Doorstroming OV een mogelijke subsidiebron.

Subsidiekansen:

- Investeringsprogramma doorstroming OV 2015 - 2020:
 - o onderzoek verplaatsing busstation 50.000 euro (toegezegd)
 - o Verplaatsing busstation 1.033.000 tot 2.066.000 euro (50 tot 100%)
- BDU regeling: 1.033.000 tot 2.066.000 euro (50 tot 100%)

Fietsenstalling / fietspaden

Uitbreiding of verplaatsing van fietsenstallingen en de aanleg van fiets- en voetpaden passen binnen de BDU regeling. Deze draagt tot 50 procent bij aan de investeringskosten.

Subsidiekansen:

- BDU Provincie: tot maximaal 435.000 euro (fietsenstalling)

Diverse

De BDU regeling kan verder ook gebruikt worden voor aanpassingen aan wegen, bewegwijzering, verkeersregelinstallaties en openbare verlichting. Een project mag niet meer kosten dan 3 miljoen euro en wordt tot maximaal 50 procent gesubsidieerd.

Andere ontwikkelingen / toevoegen van functies

Voor de overige ontwikkelingen rond het P+R terrein liggen er duidelijk kansen voor marktpartijen. De stakeholders in het gebied zijn zeer positief over de ideeën voor de invulling van het gebied en tonen zich bereid om mee te denken en mee te werken aan deze ontwikkelingen. Naast de huidige functies, zegt de ontwikkelvisie ook iets over wat er mogelijk nog meer aan functies kan worden toegevoegd aan het gebied, zoals zorgfuncties, spoor gerelateerde kleinschalige detailhandel en horeca, flexwerkplekken, en ook woningen. Omdat de gemeente hierin geen primaire rol ziet voor zichzelf, zal dit vanuit de markt ontwikkeld moeten worden. Positief is dat wij al met enige regelmaat worden benaderd door marktpartijen. Op het moment dat de visie is vastgesteld, kunnen wij zelf ook actief de markt op om het stationsgebied als ontwikkellocatie onder de aandacht te brengen.

Fiets- en wandelroute Keern

In 2013 werd voor de fietstunnel onder Provincialeweg vanuit de provincie een bijdrage van 2,4 miljoen euro uit het programma Impuls Fiets II toegekend. Voorwaarde was om uiterlijk per 1 juli 2014 aan te besteden en op 1 maart 2015 te starten met de uitvoering. Dit subsidieprogramma eindigde per 31 december 2015. Op ons verzoek werd de startdatum verlengd met een jaar tot 1 maart 2016. Zoals bekend is ook deze datum niet gehaald. Recentelijk heeft de Provincie ons laten weten dat zij dit niet voor een tweede keer kunnen verlengen, omdat het programma inmiddels ruim een jaar afgesloten is. Er ligt geen nieuw fietsprogramma in het verschiet, maar de fiets- en wandelroute onder de Provincialeweg bij het Keern is wel opgenomen in de lijst van mogelijke maatregelen binnen de MIRT / Corridorstudie Amsterdam – Hoorn (financiering vanaf 2023). Een bijdrage voor dit project is reëel te noemen.

Subsidiekansen:

- BDU Provincie: tot maximaal 1.500.000 euro
- MIRT / Corridorstudie Amsterdam-Hoorn: ntb (regeling nog onbekend)

Ontwikkeling Pelmolenpad / Prismalocatie

Vanwege het advies om als gemeente in deze ontwikkeling geen actieve rol te spelen, zijn subsidieaanvragen hier niet direct aan de orde. Uit het onderzoek van STEC blijkt dat er in dit gebied goede ontwikkelkansen liggen voor woningbouw. Er is markt én momentum. Dat blijkt ook uit de interesse die getoond wordt vanuit de markt. Wij verwachten dan ook dat deze ontwikkeling voor de gemeente Hoorn minimaal kostenneutraal zal zijn.

Vervolg

Wij gaan vanzelfsprekend onverminderd door met de lopende aanvragen. Zodra de raad een besluit heeft genomen over de te volgen koers, geeft dat ook richting voor een gerichte en doorlopende lobby- en communicatiestrategie richting potentiële subsidieverstrekkers en partners. De basis is gelegd met een overzicht van de subsidies en betrokken partijen en beslissers.

Zoals gezegd, het verhaal over de ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt steeds duidelijker en gerichter. Dat maakt ook dat wij steeds beter in staat zijn om partijen aan ons te verbinden en samenwerkingen aan te gaan. Daarnaast hebben we niet eerder zo'n duidelijk inzicht gekregen in mogelijke subsidies. De kansen zijn er volop en de keuzes helpen ons om te richten.

Met vriendelijke groet,

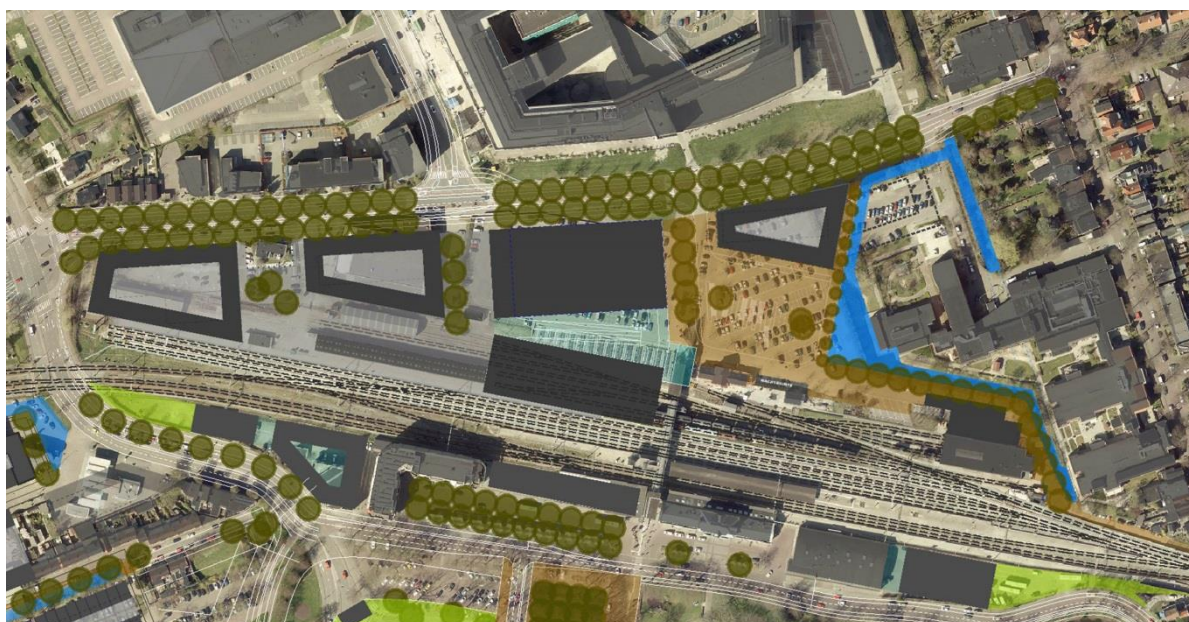
burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris

de burgemeester

Poort van Hoorn

Ontwikkelvisie stationsgebied-noord



Concept d.d. 1 maart 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitgangspunten	4
3	De visie	12
4	Fasering	21
5	Grondpositie en financiën	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding – Poort van Hoorn

In februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. In deze structuurvisie worden verschillende deelgebieden onderscheiden, zoals Pelmolenpad, Vale Hen, Maelsonstraat, Dampden, stationsgebied-zuid en stationsgebied-noord. In de jaren na vaststelling van de structuurvisie, rond de gemeenteraadsverkiezingen van 2014, is veelvuldig gesproken over de prioritering van de verschillende onderdelen van de Poort van Hoorn. Een ontwikkelvisie voor stationsgebied-noord is uiteindelijk één van de prioriteiten geworden voor de collegeperiode 2014-2018. Na vaststelling van deze ontwikkelvisie kan vanaf 2018 daadwerkelijk worden gestart met het ontwikkelen van dit deelgebied.

1.2 Begrenzing en analyse van het gebied

Het plangebied ligt ten noorden van het station van Hoorn en wordt begrensd door het spoorwegemplacement, het Keern, de Van Dedemstraat, verpleeghuis Lindendael en de bebouwing langs de Koepoortsweg. Deze grenzen zijn niet heel scherp te trekken: de visie kijkt hier en daar over de grenzen heen. Dan gaat het bijvoorbeeld over de traverse (de loopbrug over de sporen) richting de binnenstad, over het parkeerterrein van Lindendael, over de sporen van de Museumstoomtram of over het tracé van de Van Dedemstraat. Ontwikkelingen binnen stationsgebied-noord staan immers niet op zichzelf, maar hebben een relatie met ontwikkelingen daarbuiten.

1.3 Het karakter van de ontwikkelvisie

De ontwikkelvisie is geen bestemmingsplan en geen structuurvisie. Het is ook geen concreet bouwplan. De ontwikkelvisie is een nadere uitwerking van de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Poort van Hoorn, maar is wel globaal van karakter. Op basis van deze globale visie is nog nadere uitwerking mogelijk. De ontwikkelvisie is een basis voor de ontwikkeling van concrete bouwplannen (bijvoorbeeld voor een parkeergarage) en planologische procedures (bestemmingsplan). Ook is de ontwikkelvisie bedoeld als uitnodiging naar marktpartijen, die op basis van de visie bouwplannen kunnen ontwikkelen. De gemeente staat daarvoor open en zal ook zelf actief marktpartijen benaderen om samen invulling te geven aan deze ontwikkelvisie.

1.4 Leeswijzer

De ontwikkelvisie begint met een uitgebreid hoofdstuk over de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de visie (hoofdstuk 2). Het daaropvolgende hoofdstuk bevat de eigenlijke visie. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de fasering en het laatste hoofdstuk geeft een globale inkijk in de haalbaarheid.

2 Uitgangspunten

2.1 Structuurvisie Poort van Hoorn

In februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. In deze structuurvisie worden de verschillende deelgebieden beschreven, waaronder stationsgebied-noord. Het functionele en ruimtelijke programma van deze ontwikkelvisie past binnen de uitgangspunten van de structuurvisie. Verplaatsing van het busstation, een grote parkeergarage en fietsenstalling, kantoren, winkels, wonen, zorg en de Museumstoomtram maakten ook al deel uit van het functioneel profiel uit de structuurvisie. Toch is er een belangrijk accentverschil. Waar de structuurvisie nog uitging van een 'levendig en stedelijk stationsplein met gemengde stedelijke functies', ligt het accent nu meer op de ontwikkeling van een goed functionerend mobiliteitsknooppunt. Dat heeft met maatschappelijke en economische veranderingen te maken: de markt voor nieuwe kantoren en winkels is de afgelopen jaren ingestort, onder invloed van maatschappelijke trends als internetwinkelen en thuiswerken.

In de structuurvisie – en in de financiële onderbouwing daarvan – werd nog uitgegaan van tienduizenden vierkante meters aan nieuwe kantoren en winkels. Daar moest ook de eerder aangehaalde levendigheid vandaan komen: het milieu van de binnenstad, met een hoge mate van functiemenging, werd als het ware over het spoor heen getrokken. In deze ontwikkelvisie wordt uitgegaan van een beperkt aantal vierkante meters aan kantoor- en winkelruimte. De focus ligt dus vooral op ontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt, de overige functies (wonen, zorg, kantoren, detailhandel, horeca) zijn daaraan ondergeschikt. Uiteraard wordt wel gestreefd naar een hoog kwaliteitsniveau van de verschillende onderdelen uit de visie en van de openbare ruimte. Hét mobiliteitsknooppunt van Hoorn en Westfriesland kan immers alleen goed functioneren als de kwaliteit op orde is en als de voorzieningen comfortabel zijn.

2.2 Integrale visie voor de binnenstad

Op 28 juni 2016 heeft de gemeenteraad de Integrale visie voor de binnenstad ('Binnenstad in beweging') vastgesteld. In deze Binnenstadsvisie wordt onder meer ingegaan op de ruimtelijke relatie tussen de binnenstad en het gebied Poort van Hoorn:

'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.'

Een bezoek aan de binnenstad van Hoorn begint dus al in de parkeergarage aan de noordzijde van het station – of zelfs al iets eerder, tijdens de route ernaartoe. Dat staat ver af van de huidige werkelijkheid. Uitgangspunt voor deze ontwikkelvisie is het op orde krijgen van deze entree van de binnenstad, met een kwaliteitsniveau dat past bij de kwaliteit van de binnenstad van Hoorn en met voldoende comfort voor de bezoeker.

2.3 Intensief ruimtegebruik

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de visie is intensief ruimtegebruik: het zo intensief mogelijk benutten van de ruimte rond het station. Dat is in overstemming met het provinciaal en rijksbeleid. Een belangrijk handvat is de publicatie 'Maak Plaats!' van de provincie Noord-Holland en de Vereniging Deltametropool uit 2013. Hierin wordt een nieuwe visie op het ruimtegebruik in Noord-Holland gegeven. Het beter benutten van de bestaande stad en de bestaande netwerken (met name het spoorwegnetwerk) staat daarin voorop.

De publicatie 'Maak Plaats!' biedt een leidraad die ook voor de Poort van Hoorn van belang is. De publicatie maakt de kansen voor betere benutting van OV-knooppunten in Noord-Holland inzichtelijk. Alle OV-knooppunten worden met elkaar vergeleken en gepositioneerd in het netwerk. Het boek dient als basis en inspiratie voor de verdere uitwerking van een knooppuntenstrategie in Noord-Holland, met alle betrokken partijen. Het is een pleidooi voor een nieuwe manier van denken op basis van grensverleggende kennis en inzichten.

Het rapport 'Maak Plaats!' kent samenvattend de volgende uitgangspunten die relevant zijn voor Hoorn:

- *Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar*
Een hogere frequentie van het treinverkeer is pas rendabel, als er voldoende reizigersaanbod in beide richtingen is. Van oudsher is het in Hoorn zo, dat er in de ochtendspits een grote stroom reizigers richting Amsterdam gaat. In de avondspits is dat net andersom. Voor een optimale benutting van het spoor is het nodig dat de zogenaamde 'tegenspits' wordt versterkt. Door de aanwezigheid van regionale voorzieningen, zoals het ziekenhuis en middelbaar beroepsonderwijs, is dat tot op zekere hoogte al het geval. Versterking en uitbreiding van dit soort regionale voorzieningen rond het station kan de tegenspits doen toenemen, waardoor een hogere frequentie van het treinverkeer in principe mogelijk wordt. Dat is één van de redenen om uit te gaan van intensief ruimtegebruik. Tegelijkertijd is dit een pleidooi voor functiemenging rond het station. Alleen inzetten op woningbouw zou slechts de dominante spits versterken, in plaats van een tegenspits op gang brengen.
- *Minimaal 50% van de nieuwe woningen wordt gerealiseerd rondom OV-knooppunten*
In het rapport wordt uitgegaan van een straal van 1.200 meter rondom stations. Alle deelgebieden binnen de Poort van Hoorn liggen binnen deze straal. Een en ander sluit ook goed aan bij de conclusies van het Companen-rapport (2012). Dit onderzoek naar vraaggestuurd bouwen, in opdracht van de provincie Noord-Holland, pleit voor woningbouw in de directe omgeving van de historische binnenstad. Voor Hoorn gaat het dan om locaties aan de zuidzijde van de Provincialeweg, tegen de binnenstad aan. Beide rapporten pleiten daarom voor het realiseren van woningen en aantrekkelijke woonmilieus in de Poort van Hoorn. Woningen op deze locaties zijn voor verschillende doelgroepen interessant:
 - ouderen die willen profiteren van de nabijheid van zorg, openbaar vervoer en de voorzieningen van de binnenstad;
 - alleenstaande jongeren die willen profiteren van de reuring in de binnenstad (horeca, evenementen) en die makkelijk met het openbaar vervoer naar Amsterdam willen reizen voor opleiding of werk;
 - jonge stellen met of zonder kinderen die ook dicht bij de binnenstad en het openbaar vervoer willen wonen;
 - etc.

Het is dus zaak om voor al deze verschillende doelgroepen de juiste woonmilieus te ontwikkelen, met voldoende kwaliteit en variatie.

- *Voorrang voor plannen rondom OV-knooppunten*
Plannen die voldoen aan de uitgangspunten van 'Maak Plaats!' kunnen rekenen op steun van de provincie Noord-Holland. Dat kan zich uiten in planologische medewerking, maar ook in meedenken of financiële ondersteuning. Om die reden is de provincie Noord-Holland actief betrokken bij de voorbereiding van deze visie.
- *Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn*
Ook kantoren rondom een OV-knooppunt kunnen helpen om een tegenspits op gang te brengen. De kantorenmarkt is de afgelopen jaren behoorlijk ingestort, maar een zekere vraag naar kantoorruimte zal altijd blijven bestaan. Het toevoegen van kantoren rond het station vereist wel de nodige afstemming met ontwikkelingen elders. Het transformeren van kantoren naar woningen (op locaties die niet multimodaal bereikbaar zijn) is één van de opties, die in de praktijk ook al wordt toegepast.
- *Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties*
Deze visie gaat uit van een volledige herontwikkeling van stationsgebied-noord en van multifunctioneel en intensief ruimtegebruik. Werkmilieus maken daar onderdeel van uit. Ten aanzien van kantoren biedt de visie plaats aan traditionele kantoorgebouwen, maar ook aan nieuwe concepten met bijvoorbeeld flexibele werkplekken. Ook is er plek voor nieuwe werkgelegenheid in de zorgsector, in aansluiting op de bestaande zorgcluster van Westfriesgasthuis en Lindendael. De integrale ontwikkeling van de Poort van Hoorn betekent bovendien een kwaliteitsverbetering voor de bestaande werkgelegenheid in het gebied: Westfriesgasthuis, Lindendael, Horizon College, diverse kantoren, etc.
- *Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties*
Er is al een behoorlijke clustering van regionale voorzieningen rond het station van Hoorn: Westfriesgasthuis, Horizon College, Lindendael, de Museumstoomtram, etc. Een verdergaande clustering is echter wenselijk. Dat is bijvoorbeeld een belangrijke reden om te pleiten voor verplaatsing van de openbare bibliotheek naar de Noorderkerk, op een steenworp afstand van het station.
- *Verbeteren van de overstapmogelijkheden tussen vervoermiddelen*
Deze visie zet juist om deze reden in op de ontwikkeling van stationsgebied-noord als mobiliteitsknooppunt van Hoorn en Westfriesland. Dat knooppunt bestaat dan uit een combinatie van het treinstation, een grote en comfortabele parkeergarage, verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station en goede fietsvoorzieningen – én een optimale verknoping van al deze voorzieningen. De overstapmogelijkheden worden daarmee aanzienlijk verbeterd. Het uiteindelijke doel is dat meer reizigers worden verleid om het openbaar vervoer te nemen. Dat is goed voor het milieu én voor het verminderen van de filedruk op de A7.

2.4 Overige gemeentelijke uitgangspunten

In aanvulling op het bovenstaande zijn er door de gemeente aan het begin van het proces enkele uitgangspunten geformuleerd. Om te beginnen betreft dat de functies die sowieso een plek in het gebied moeten houden dan wel krijgen:

- een parkeergarage;
- het busstation dat nu nog aan de zuidzijde van het station ligt;
- een fietsenstalling met voldoende capaciteit (gelet op de groeiverwachtingen van ProRail);
- een Albert Heijn van minimaal dezelfde omvang als de huidige vestiging;
- de Museumstoomtram.

Op al deze onderdelen wordt hieronder nader ingegaan.

Parkeergarage

Voor de parkeergarage is vooral de capaciteit van groot belang. Dat bepaalt immers in sterke mate het volume van de parkeergarage en daarmee de ontwikkelruimte voor andere functies. Om deze capaciteit te kunnen berekenen, is een parkeerbalans gemaakt voor de gehele binnenstad inclusief het gebied van de Poort van Hoorn. De input daarvoor wordt gevormd door het huidige aantal parkeerplaatsen en de reële bezettingsgraad van deze parkeerplaatsen. Verder is uitgegaan van het beleid dat door de gemeenteraad is vastgesteld, zoals de Structuurvisie Poort van Hoorn, het Programma Waterfront (inclusief de plannen voor het stadsstrand) en de Binnenstadsvisie. Dat betekent bijvoorbeeld dat er op het toekomstige stadsstrand 250 parkeerplaatsen (betaald parkeren) in de directe nabijheid van de binnenstad worden aangelegd. Ook verdwijnen er parkeerplaatsen: op grond van de Binnenstadsvisie in ieder geval op het Kerkplein en op de Veemarkt en conform de Structuurvisie Poort van Hoorn verdwijnt de parkeerfunctie op het Pelmolenpad, de Vale Hen, de Noorderveemarkt en de verdere omgeving van het stationsplein.

Kort samengevat zijn de conclusies van de parkeerbalans als volgt:

- Als de Vale Hen nog niet zou worden ontwikkeld, is de noodzakelijke capaciteit van de parkeergarage in stationsgebied-noord 850 parkeerplaatsen, exclusief parkeerplaatsen ten behoeve van Albert Heijn (200 parkeerplaatsen). Dit aantal is bovendien exclusief de parkeerplaatsen voor mogelijk nieuwe functies in stationsgebied-noord.
- Als ook ontwikkeling van de Vale Hen wordt meegenomen, dan is de vereiste capaciteit 1.050 parkeerplaatsen (exclusief Albert Heijn).
- Als ook rekening wordt gehouden met beleidsvoornemens die zijn terug te voeren op bijvoorbeeld het Programma Waterfront en de Binnenstadsvisie, maar waartoe nog niet concreet is besloten, dan gaat de maximaal benodigde capaciteit van de parkeergarage omhoog naar ca. 1.450 parkeerplaatsen (exclusief Albert Heijn). In dat scenario wordt bijvoorbeeld ook rekening gehouden met het opheffen van het betaald parkeren op de Westerdijk en in het havengebied.

Op grond van het bovenstaande wordt in de ontwikkelvisie uitgegaan van een parkeergarage met een capaciteit van 1.250 parkeerplaatsen (1.050 voor transferium en binnenstadbezoek, 200 voor Albert Heijn), met de mogelijkheid om de capaciteit op termijn uit te breiden door de bouw van bijvoorbeeld een extra bouwlaag.

Voor de parkeergarage geldt verder het uitgangspunt dat deze efficiënt en comfortabel is voor de bezoeker, dat de loopafstand richting de binnenstad beperkt is en dat de garage desgewenst gefaseerd gebouwd kan worden. Voor de bezoeker die in de parkeergarage parkeert om de binnenstad van Hoorn te bezoeken, moet de beleving van de binnenstad als het ware beginnen in de parkeergarage. Dat stelt eisen aan het kwaliteitsniveau van de parkeergarage zelf, maar ook aan de traverse en de openbare ruimte aan de zuidzijde van het station: de 'rode loper'.

Levendigheid

Een volgend uitgangspunt betreft de functies in het gebied in relatie tot de openbare ruimte. Zoals eerder opgemerkt is het aantal functies beperkter dan een aantal jaren geleden werd aangenomen. Toch moet er uiteindelijk sprake zijn van een aangenaam en sociaal veilig verblijfsgebied, waar mensen zich prettig voelen. Dat stelt eisen aan de inrichting van de openbare ruimte en aan de wijze waarop de functies in het gebied zijn ingepast. Daarom gaat de visie uit van gebouwen met (openbare) functies in de plint (de begane grond, grenzend aan de openbare ruimte), bij voorkeur ook functies die tot in de avonduren geopend zijn. Dit levert levendige wanden op en daarmee ook levendige straten en pleinen waar het prettig is om te verblijven.

Loopstromen, verkeer en busstation

Ook is rekening gehouden met efficiënte loopstromen in het gebied. Uitgangspunt is, dat de diverse loopstromen zo veel mogelijk van elkaar worden gescheiden: leerlingen van het Horizon College, winkelend publiek van de Albert Heijn, mensen die op weg zijn naar hun werk in de Randstad en bezoekers van de binnenstad, de Museumstoomtram of het ziekenhuis moeten elkaar niet voor de voeten lopen. Dat stelt eisen aan de positionering van de verschillende functies in het gebied.

Uiteraard geldt dat ook voor de andere vervoersstromen in het gebied: de toegang tot de parkeergarage, de fietsroutes, de positie van het busstation, het profiel van de Van Dedemstraat en de kruising met de Maelsonstraat moeten allemaal zorgvuldig op elkaar zijn afgestemd.

Verkeersveiligheid én een logische routing zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Zo ligt de entree van de parkeergarage in het verlengde van de doorgetrokken Maelsonstraat. Voor het busstation geldt bovendien dat de capaciteit daarvan (aantal haltes e.d.) toereikend moet zijn, nu en in de toekomst. Gedegen onderzoek op al deze terreinen heeft geleid tot de visie zoals die er nu ligt.

Zichtlijn Cyriacuskkerk

Een laatste wens of uitgangspunt is de zichtlijn vanaf de doorgetrokken Maelsonstraat op de koepel van de Cyriacuskkerk aan het Grote Noord. Na de sloop van het kantoorgebouw aan de Maelsonstraat (Koopmanstaete), om het doortrekken van de Maelsonstraat naar de Provincialeweg mogelijk te maken, blijkt er een mooie zichtlijn naar deze koepel te zijn. Behoud daarvan is wenselijk, zodat de bezoeker ook echt het gevoel heeft naar de binnenstad van Hoorn te rijden, wanneer hij of zij vanaf de Provincialeweg de Maelsonstraat op draait. Dat stelt echter eisen aan de maximale bouwhoogte in deze zichtlijn. Als het niet mogelijk is om de zichtlijn te behouden, dan moet de visie andere elementen bevatten die het verlies ervan kunnen compenseren.

2.5 Uitgangspunten vanuit gesprekken met stakeholders

Ter voorbereiding op de visie zijn gesprekken gevoerd met de belangrijkste stakeholders in en rond het gebied: NS en ProRail, de provincie Noord-Holland (als concessieverlener voor het busvervoer), de Museumstoomtram, Albert Heijn, het Westfriesgasthuis en Lindendael. In deze gesprekken zijn de diverse wensen en eisen geïnventariseerd, die grotendeels zijn gehanteerd als uitgangspunten voor de visie.

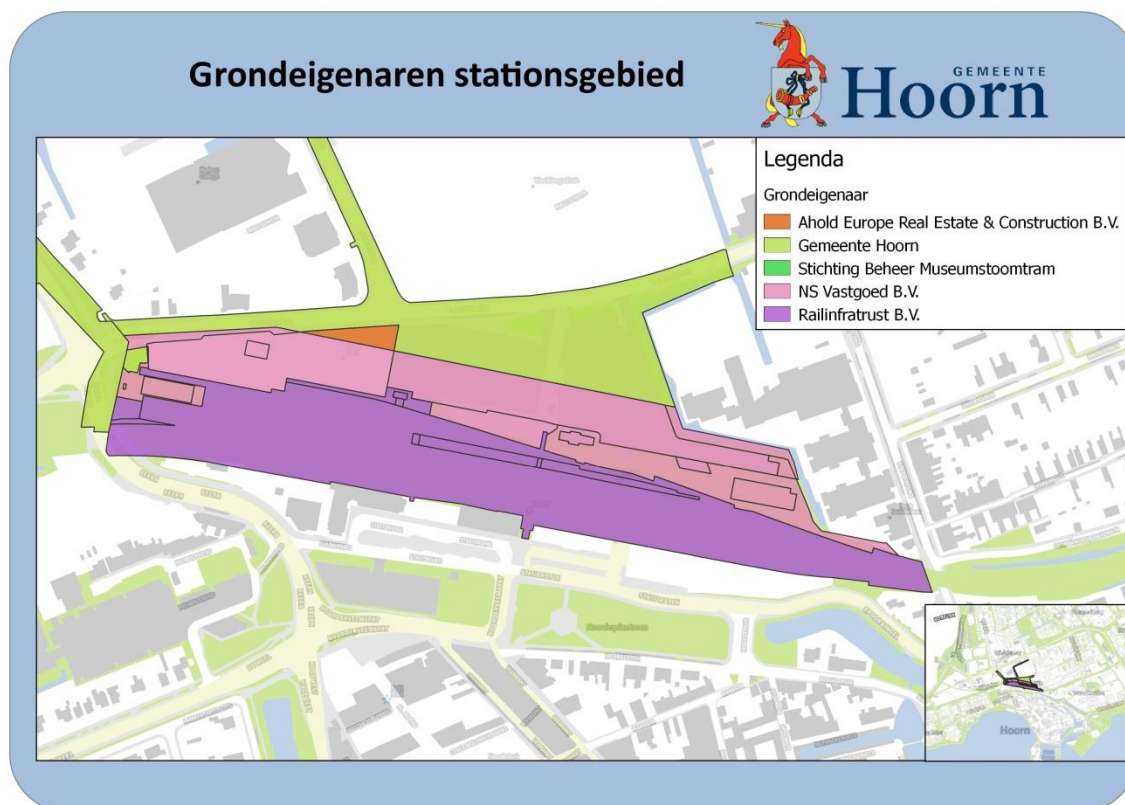
NS en ProRail

Vanuit NS en ProRail bestaat er in principe geen bezwaar tegen het bouwen van een parkeergarage boven het spoor, mits dit beperkt blijft tot de sporen die niet bedraad zijn c.q. de sporen die niet bedoeld zijn voor de dienstregeling van de NS. Concreet gaat het dan om de sporen ten behoeve van de Museumstoomtram en het zogenaamde 'inzetspoor'. Het bouwen van een parkeergarage is een vorm van intensief ruimtegebruik en is daarom een interessante optie. Het inzetspoor is bedoeld om materieel en materialen vanaf een vrachtwagen over te zetten op het spoor. Er zijn niet veel plekken waar dit mogelijk is en daarom is het van belang om het inzetspoor bij het station van Hoorn te handhaven. Ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van dit inzetspoor vanaf de openbare weg moet gegarandeerd zijn.

Verder staan er rond de huidige Albert Heijn een transformatorgebouw (trafo), een nood-trafo en een relaishuis. Verplaatsing van deze voorzieningen is zeer kostbaar en is daarom niet aan de orde. Handhaving van deze voorzieningen (en de toegankelijkheid ervan) is dus een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkelvisie.

In de gesprekken met NS en ProRail is verder duidelijk geworden dat zo veel mogelijk functies een directe koppeling moeten krijgen met de traverse (de loopbrug over de sporen). Dat gaat dan met name om de parkeergarage, het busstation, de Albert Heijn en de fietsenstalling. Het noordelijk uiteinde van deze traverse wordt daarmee een belangrijke 'knoop' in het gebied.

NS en ProRail hebben aanzienlijke grondposities in het gebied. Wat ProRail betreft gaat het vooral om de ondergrond van de sporen (het emplacement). NS heeft een groot deel van het terrein ten noorden van het station in bezit, deels in erfpacht uitgegeven aan diverse partijen. In onderstaande afbeelding is te zien hoe het grondeigendom is verdeeld. Op dit moment is de gemeente Hoorn in gesprek met NS en ProRail, met als doel om in een intentieovereenkomst vast te leggen hoe een en ander geregeld wordt bij de uitvoering van deze ontwikkeling.



Provincie Noord-Holland

Met de provincie Noord-Holland is over twee onderwerpen gesproken. Ten eerste ging het over intensief ruimtegebruik, met de publicatie 'Maak Plaats!' als leidraad. In paragraaf 2.3 is dit al uitgebreid aan de orde geweest. In de tweede plaats is over de locatie voor het busstation gesproken. De provincie is groot voorstander van verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station. De belangrijkste reden is, dat vrijwel alle lijnen hun bestemming hebben ten noorden van het spoor. Een locatie ten noorden van het station betekent dus kortere routes en geen wachttijden meer voor de spoorwegovergang Keern. Vanuit haar rol als concessieverlener voor het busvervoer is dat een belangrijk voordeel voor de provincie.

De provincie is het verder met NS en ProRail eens, dat het busstation een directe en comfortabele koppeling moet krijgen met de traverse. De provincie heeft subsidie verleend¹ voor het maken van een globaal ontwerp van het busstation. De gemeente heeft daarvoor een gespecialiseerd adviesbureau ingeschakeld. In het globale ontwerp is rekening gehouden met onder meer het vereiste aantal halteplaatsen (op basis van de meest recente dienstregelingen en vooruitkijkend naar de nieuwe concessie voor het busvervoer die medio 2018 ingaat), uitstaphaltes, bufferplaatsen, verkeersveiligheid, comfort voor de reiziger, vindbaarheid van de haltes, etc. Het ontwerp is vervolgens uitgangspunt geweest voor de ontwikkeling.

¹ De officiële beschikking wordt verwacht in april 2017.

Museumstoomtram

De Museumstoomtram heeft de afgelopen jaren behoorlijk geïnvesteerd in het gebied. Het stationsgebouw van de stoomtram is met steun van de BankGiro Loterij uitgebreid. Momenteel zijn er concrete plannen voor de realisatie van het Bello Atelier: een uitbreiding van de bestaande loods op het oostelijk deel van het emplacement met een publieksfunctie, waar oud materieel wordt gerestaureerd. Door deze plannen af te stemmen op de ontwikkelvisie van de gemeente is er sprake van een win-winsituatie: door de uitbreiding van de loods krijgt het gebouw een heel andere uitstraling en dit heeft een positief effect op de omgeving. Voor de Museumstoomtram heeft dit het voordeel dat het museum veel nadrukkelijker in beeld komt (letterlijk). In het verlengde daarvan heeft de Museumstoomtram de wens geuit om een 'plein' te realiseren vóór hun stationsgebouw. Dat komt de zichtbaarheid en de uitstraling van het museum ten goede. Bij voorkeur is het stationsgebouw vanaf de Van Dedemstraat goed zichtbaar. In de visie is het plein gecombineerd met het busstation (intensief ruimtegebruik). Deze gedachte wordt ondersteund door de Museumstoomtram.

De loodsen op het westelijk deel van het emplacement (ten westen van de huidige traverse) kunnen komen te vervallen, als daar een goed alternatief voor geboden wordt. Dat is bijvoorbeeld het geval als dit deel van de sporen overbouwd wordt door een parkeergarage. Het rijdend materieel krijgt dan een plek onder deze parkeergarage (intensief ruimtegebruik). Tenslotte: de meest noordelijk gelegen sporen kunnen volgens de Museumstoomtram verwijderd worden om bepaalde ontwikkelingen mogelijk te maken.

Albert Heijn

Albert Heijn heeft aangegeven binnen het gebied te willen verplaatsen, bij voorkeur in de richting van de traverse. Dat sluit goed aan bij de wensen van NS en ProRail om functies zo veel mogelijk te concentreren rond de traverse. Wat Albert Heijn betreft is verplaatsing aan de orde vanaf 2019 of 2020. Dat heeft te maken met de afschrijvingstermijn van de investering die enkele jaren geleden is gedaan in de huidige winkel. Bij verplaatsing wil Albert Heijn bij voorkeur een winkel met een iets grotere oppervlakte: ca. 3.000 m² bruto vloeroppervlak (momenteel ca. 2.400 m²). Qua vormgeving gaat de voorkeur uit naar een rechthoekige vorm, zodat de winkel efficiënt kan worden ingericht. Ook wil Albert Heijn graag dat er eerst een nieuwe winkel kan worden gebouwd, voordat het bestaande pand moet worden gesloopt. Op die manier is er geen noodwinkel nodig en kunnen ze in één dag overstappen naar de nieuwe winkel.

Op dit moment heeft Albert Heijn een eigen parkeerterrein op maaiveld, aan de westkant van de huidige winkel. Albert Heijn beseft dat dit in de nieuwe situatie anders zal zijn: gelet op het uitgangspunt van intensief ruimtegebruik ligt een gebouwde parkeeroplossing (al dan niet geïntegreerd met de grote parkeergarage voor transferium en binnenstadbezoek) voor de hand. Tenslotte wil Albert Heijn graag de mogelijkheid open houden om enkele 'satellietwinkels' te vestigen, zoals een Gall & Gall en/of een Etos. Dat zou binnen het hoofdvolume van de Albert Heijn kunnen of eventueel elders in het gebied.

Westfriesgasthuis

Het Westfriesgasthuis wil graag dat het busstation, de fietsenstalling en de Albert Heijn dichtbij de ingang aan de Van Dedemstraat worden gerealiseerd. Met name het busstation is belangrijk voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis vanuit de regio. Veel bezoekers en personeelsleden van het ziekenhuis maken bovendien gebruik van de Albert Heijn. Het Westfriesgasthuis wil graag nog een aantal andere zaken oplossen, zoals een taxistandplaats aan de Van Dedemstraat en de (te steile) helling vanaf de Van Dedemstraat naar de ingang.

Lindendael

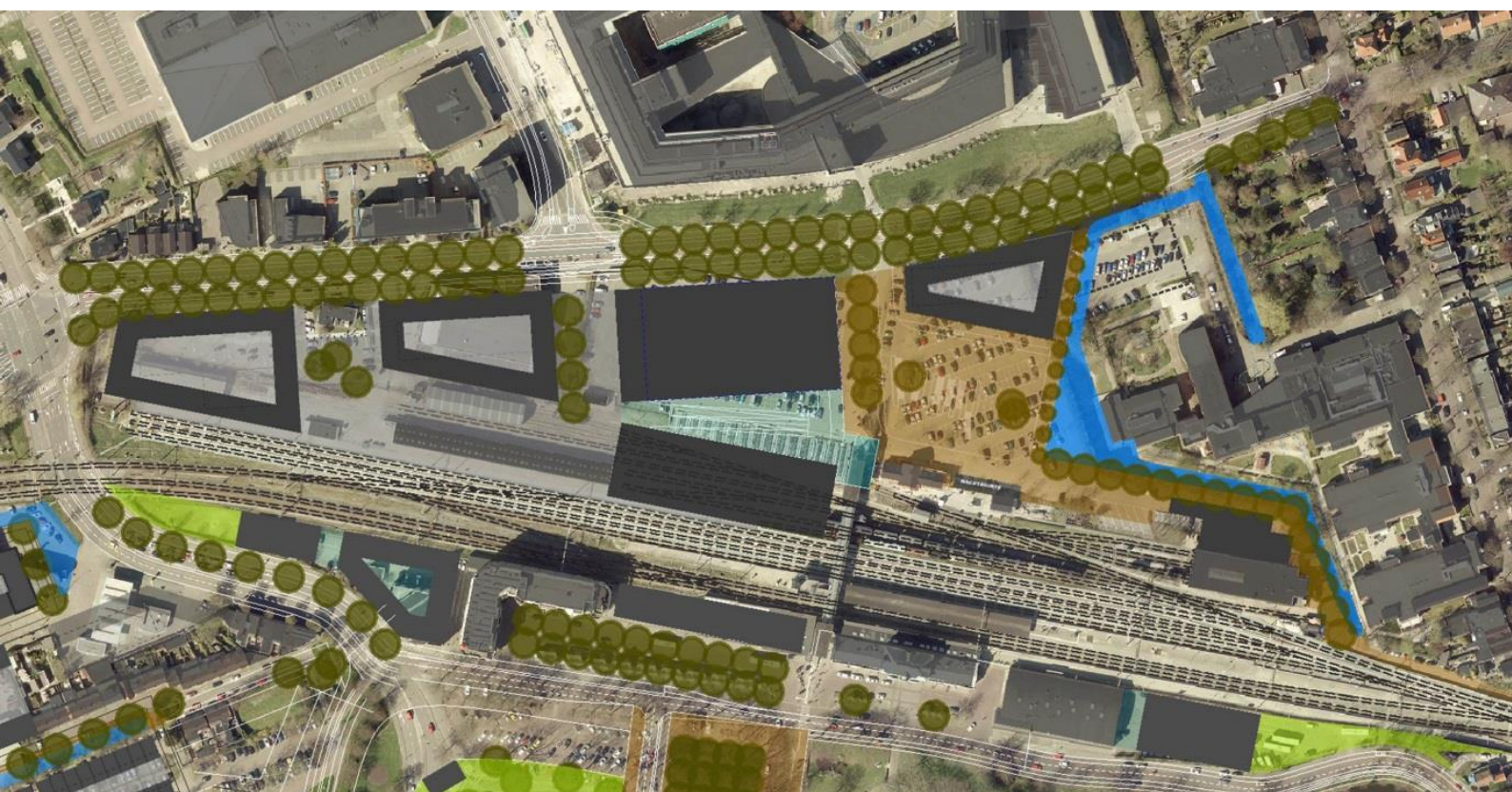
Ook Lindendael vindt verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station een goede ontwikkeling. De bereikbaarheid van Lindendael vanuit de regio wordt daarmee sterk verbeterd. Bij voorkeur is het busstation rechtstreeks vanaf het terrein van Lindendael te bereiken, eventueel door middel van een nieuwe achteringang in het bestaande gebouw. Daarnaast is er een wens om de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Lindendael te verbeteren, via de traverse over het spoor en/of via de spoorwegovergang bij de Koepoortsweg.

Een bijzonder aandachtspunt is de bestaande parkeerplaats van Lindendael. Hiervan wordt veelvuldig misbruik gemaakt: mensen melden zich als bezoekers van 'mevrouw De Vries' en kunnen vervolgens gratis parkeren voor een middagje binnenstad. Een andere oplossing hiervoor is daarom wenselijk. Eventueel kan dit worden gecombineerd met een nieuw gebouw op deze plek, met inpandig parkeren in één of meerdere lagen. Dit is voor Lindendael bespreekbaar, mits hun parkeervraag op een goede manier wordt opgelost en ze er voor het overige ook op vooruit gaan. Deze mogelijkheid is daarom als optie meegenomen in de ontwikkelvisie.

3 De visie

3.1 Algemeen

Centraal in de visie staan een parkeergarage aan de westzijde van de bestaande traverse en een busstation aan de oostzijde van de traverse, voor het stationsgebouw van de Museumstoomtram. Kenmerk van de visie is verder een bepaalde robuustheid: grote bouwblokken die logisch in de ruimte liggen en die een goede fasering mogelijk maken. Met bestaande belangen in het gebied – bijvoorbeeld de transformatorgebouwen en het relaishuis van ProRail en de Museumstoomtram – is optimaal rekening gehouden. Op die manier worden risico's in de uitvoering zo veel mogelijk beperkt.



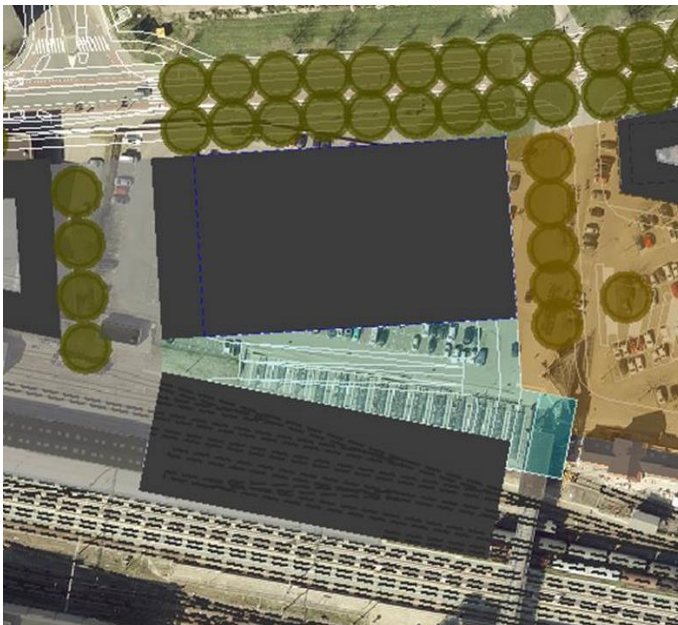
De visie wordt hieronder vrij gedetailleerd beschreven, zeker op bepaalde onderdelen. Het is echter niet de bedoeling dat alles tot in detail vast komt te liggen. Bovenstaande visiekaart, waarop de diverse vlekken zijn aangegeven, is leidend en zal ook de basis zijn voor een bestemmingsplan. Binnen dit globale vlekkenplan is nog veel nadere uitwerking mogelijk, maar daarbij moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij de toelichtende tekst, zoals die in de paragrafen hieronder is opgenomen. In het toekomstige bestemmingsplan is een zekere mate van flexibiliteit gewenst, die hieraan recht doet.

3.2 De parkeergarage met toegang

De parkeergarage is als het ware ingeklemd tussen het verlengde van de Maelsonstraat, de Van Dedemstraat, het verlengde van de bestaande traverse en de bedrade sporen van het spoorwegemplacement. Op die manier ontstaat een compact volume, waardoor de loopafstanden binnen de parkeergarage beperkt blijven. Het gevolg is wel dat de parkeergarage relatief hoog wordt. Om het vereiste aantal van 1.250 parkeerplaatsen te halen, zijn vier bouwlagen noodzakelijk –

bovenop de Albert Heijn (zie paragraaf 3.4) en boven de onbedrade sporen van de Museumstoomtram. Het gebouw wordt daarmee ongeveer 18 meter hoog. Dat is overigens minder hoog dan het Westfriesgasthuis aan de overkant van de Van Dedemstraat. De parkeergarage is in de toekomst eventueel uit te breiden met een vijfde laag parkeren (totale bouwhoogte ongeveer 21 meter), waarmee de totale capaciteit uitkomt op ongeveer 1.550 parkeerplaatsen.

Voor een logische ruimtelijke inpassing is het noodzakelijk om de parkeergarage een 'hoekverdraaiing' te geven. Daardoor bestaat de parkeergarage als het ware uit twee bouwvolumes, die ten opzichte van elkaar iets gedraaid staan: een deel boven en parallel aan de onbedrade sporen van de Museumstoomtram en een ander deel parallel aan de Van Dedemstraat. Tussen die twee delen ontstaat dan een wigvormige ruimte. Daarin is plek voor de hellingbanen en voor een fietsenstalling (zie paragraaf 3.6). Om het gebouw ruimtelijke en architectonische kwaliteit te geven, is het van belang om deze wigvormige ruimte vorm te geven als een transparant atrium. Dat zorgt voor een open uitstraling naar het plein voor het stationsgebouw van de Museumstoomtram, waar ook het busstation een plek krijgt (zie paragraaf 3.2). Een uitvoering met een grote glazen pui heeft daarom de voorkeur.



Vanuit het atrium met de hellingbanen is er in principe zicht op de sporen van de Museumstoomtram. Het verdient daarom de voorkeur om deze wand in glas uit te voeren of in ieder geval met een langgerekt venster, zodat er een soort 'museumetalage' ontstaat. Dat geeft de parkeergarage een uniek karakter en zorgt voor een optimale beleefbaarheid van het rijdend erfgoed van de Museumstoomtram.

Omdat het – ondanks de compactheid – een relatief groot gebouw betreft, is de architectuur van de gevels een belangrijk aandachtspunt. Uitgangspunten zijn onder meer dat het gebouw past in zijn omgeving en dat het een visitekaartje van

Hoorn moet zijn. Dat kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Eén mogelijkheid is om uit te gaan van bakstenen gevels, waardoor het gebouw de uitstraling krijgt van een woon- of kantoorgebouw – maar dan met open vensters in verband met de noodzakelijke natuurlijke ventilatie. Door het gebruik van baksteen, met een bepaalde detaillering, wordt ook aansluiting gezocht met de historische binnenstad van Hoorn. Een andere mogelijkheid is juist de toepassing van moderne materialen (bijvoorbeeld aluminium) in een opvallende kleur en met bijzondere patronen en detaillering. Daardoor ontstaat een opvallend gebouw met een bijzondere uitstraling, dat prima kan functioneren als visitekaartje van de stad. Van beide extremen (en alles daartussenin) zijn er fraaie voorbeelden te vinden in binnen- en buitenland. Sowieso is dit een belangrijke ontwerp-opgave voor de architect van het gebouw.

De toegang tot de parkeergarage ligt in het verlengde van de Maelsonstraat. Gelet op de verwachte verkeersintensiteiten moet dit kruispunt, met de toegang van de parkeergarage, worden voorzien van verkeerslichten. Dat heeft vervolgens weer consequenties voor het intern functioneren van de parkeergarage: er moet voldoende opstelruimte zijn tussen de toegangs- en uitrijpoortjes van de parkeergarage en de stopstreep van de verkeerslichten. Bij onvoldoende opstelruimte komt het uitrijdende verkeer stil te staan vóór de uitrijpoortjes en zelfs op de hellingbaan. Dat is niet gewenst

en komt het comfort van de parkeergarage niet ten goede. Eerste verkenningen hebben uitgewezen dat een oplossing weliswaar mogelijk is, maar dat dit wel een lastige ontwerpogave – en dus een belangrijk aandachtspunt – is voor de architect van de parkeergarage.

Met een bij voorkeur transparant entreegebouw (glas) moet de parkeergarage worden aangesloten op de bestaande traverse. In dit entreegebouw (of in de parkeergarage) moet ook ruimte worden gevonden voor een openbaar toilet. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de bouw van een nieuwe en bredere traverse (zie verder paragraaf 3.5).

Het nadeel van een compacte parkeergarage van ongeveer 18 meter hoog is dat de zichtlijn op de Cyriacuskerk (vanaf de Maelsonstraat) verloren gaat. Dat is jammer, maar biedt ook nieuwe kansen die het verlies van de zichtlijn kunnen compenseren. Vanaf de bovenste verdiepingen van de parkeergarage heeft de bezoeker straks een mooi uitzicht in de richting van de historische binnenstad van Hoorn. Randvoorwaarde is wel, dat een eventueel nieuw gebouw aan de zuidzijde van het station (op de plek van de huidige fietsenstalling) niet te hoog is. Drie bouwlagen lijkt het maximaal haalbare, in ieder geval voor een deel van het gebouw. Voor de architect van de parkeergarage is het een ontwerpogave om zo'n 'stadsbalkon' met uitzicht op de historische binnenstad in het ontwerp te integreren. Voor de architect van een eventueel nieuw bouwvolume aan de zuidzijde (en ten westen) van het station is het een ontwerpogave om met dit gebouw te reageren op de zichtlijn vanaf dit stadsbalkon. Overigens ontnemt (of beperkt) zo'n gebouw aan de zuidzijde ook het zicht vanaf het stationsplein op de parkeergarage: pas vanaf grotere afstand zal de parkeergarage (beperkt) zichtbaar zijn.

Mogelijke fasering van de parkeergarage

Het is mogelijk om de parkeergarage gefaseerd te bouwen, waarbij in eerste instantie drie in plaats van vier bouwlagen worden gerealiseerd, met 900 à 950 parkeerplaatsen. In dat geval zullen de overige 300 à 350 parkeerplaatsen (voorlopig) moeten worden gecompenseerd aan de zuidzijde van het station. Dat betekent dat in ieder geval het parkeerterrein van de Vale Hen (174 parkeerplaatsen) in gebruik zal moeten blijven. Deze locatie kan dan voorlopig niet worden ontwikkeld voor bijvoorbeeld woningbouw. Verder zal ook een groot deel van de parkeerplaatsen op de Veemarkt, de Noorderveemarkt, het stationsplein en de Spoorsingel (op dit moment 269 parkeerplaatsen) moeten blijven bestaan.

Een dergelijke fasering heeft voor- en nadelen. Financieel gezien is er in eerste instantie sprake van een voordeel: de benodigde investering – en de daaruit voortvloeiende jaarlast – ligt een stuk lager. Weliswaar zijn er ook minder opbrengsten in de parkeergarage, maar dat wordt ruimschoots gecompenseerd door de inkomsten van de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het station. Op locaties als de Vale Hen en de Veemarkt gelden namelijk hogere tarieven dan waarmee is gerekend in de nieuwe parkeergarage. Op langere termijn zorgt fasering voor een financieel nadeel, omdat de bouw van een parkeergarage in 2fasen duurder uitvalt dan wanneer de parkeergarage in één keer wordt gebouwd. Dat wordt veroorzaakt door het ingewikkelde bouwproces dat daarvoor nodig is.

Een voordeel van fasering is verder, dat bezoekers van de binnenstad geleidelijk kunnen wennen aan de nieuwe situatie. Het gaat niet om een grote verandering in één keer, maar om een serie van kleinere veranderingen over een langere periode. Nadelig is dat de beoogde kwaliteitsverbetering van het gebied ten zuiden van het station (de singel, de 'rode loper' naar het kernwinkelgebied en de entree van de binnenstad bij de Vale Hen) niet in één keer gerealiseerd kan worden. Als bijvoorbeeld het parkeerterrein van de Noorderveemarkt wordt opgeheven om daar een kwaliteitsimpuls mogelijk te maken, zullen de andere parkeerterreinen in het gebied (Vale Hen, Veemarkt, Spoorsingel) in gebruik moeten blijven. Het in stand houden van meerdere parkeerterreinen aan de zuidzijde van het station betekent ook meer zoekverkeer in dit gebied, ten opzichte van een situatie dat de parkeerplaatsen worden geconcentreerd in een parkeergarage met 1.250 parkeerplaatsen.

3.3 Het busstation

Voor een goed ontwerp van het busstation is een gespecialiseerd adviesbureau ingeschakeld. Uitgangspunt is een zogenaamd statisch busstation. Dat wil zeggen dat elke lijn vertrekt van een vaste halte. Gelet op de dienstregelingen van bus en trein levert een dynamisch busstation in Hoorn geen ruimtewinst op: alle bussen vertrekken nagenoeg op hetzelfde tijdstip. Een statisch busstation is voor de reiziger bovendien duidelijker en dus prettiger.



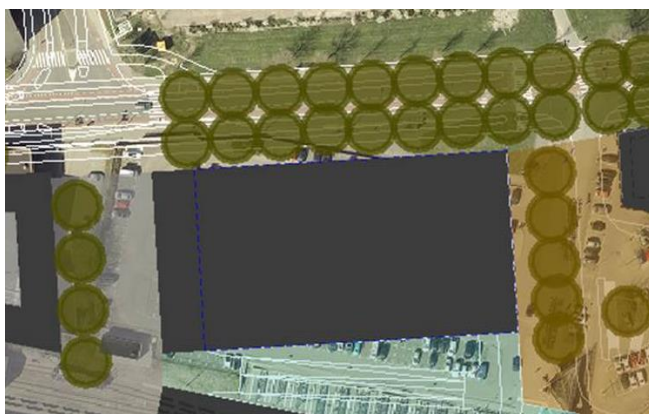
Er moet rekening worden gehouden met acht bushaltes, waarvan één halte voor een gelede bus (de scholierenlijn 614). Daarnaast moet er sprake zijn van een aparte uitstaphalte, zo dicht mogelijk bij de opgang naar de traverse. Ook moeten er twee of drie bufferplaatsen komen, waar bussen tijdelijk kunnen staan, als ze nog niet direct naar de vertrekhalte kunnen. Tot slot moet rekening worden gehouden met een aantal taxistandplaatsen (ook voor het Westfriesgasthuis) en ruimte voor touringcars ten behoeve van de Museumstoomtram. Ruimte hiervoor is te vinden langs de randen van het busstation. Naast het stationsgebouw van de Museumstoomtram (aan de oostzijde) is ruimte voor een wachtruimte voor buspassagiers.

Dit programma leidt tot een bepaald ruimtebeslag, waarbij rekening is gehouden met alle functies, maar ook met de vereiste draaicirkels en dergelijke. Daarbij is ook uitgegaan van brede trottoirs om alle loopstromen (en fietsers) goed te kunnen verwerken. Dat geldt met name voor het trottoir in het verlengde van de traverse (in de richting van de Van Dedemstraat, langs fietsenstalling en Albert Heijn) en voor het trottoir in de richting van de spoorwegerovergang van de Koepoortsweg (langs Museumstoomtram, wachtruimte buspassagiers en het toekomstige Bello Atelier). Dit laatste trottoir sluit aan op een nieuwe route voor langzaam verkeer naar de Koepoortsweg. Voor het langzaam-verkeernetwerk in dit gebied is dat een belangrijke toevoeging. Vanaf het plein kan door middel van een bruggetje over het water ook Lindendael een directe toegang tot het busstation en het NS-station krijgen. Dat is een belangrijke wens van Lindendael en die kan dus eenvoudig gehonoreerd worden.

Het plein met het busstation wordt omzoomd door de Albert Heijn, de fietsenstalling, het entreegebouw van de parkeergarage en de traverse, het stationsgebouw van de Museumstoomtram, de wachtruimte voor buspassagiers, de bestaande bebouwing van Lindendael en een nieuw bouwblok aan de Van Dedemstraat (zie paragraaf 3.7). Op deze manier ontstaat er een besloten en aantrekkelijke stedelijke ruimte, met diverse functies en gevarieerde bebouwing langs de randen. Het stationsgebouw van de Museumstoomtram (en iets verderop het Bello Atelier) ligt goed zichtbaar aan het plein, waarmee wordt voldaan aan een belangrijke wens van de Museumstoomtram. Tussen het plein en Lindendael ligt de bestaande watergang (die eventueel wordt verlegd, zie paragraaf 3.7). Het betreft een omleiding, om de bebouwing van Lindendael heen, van de Tocht: de historische watergang parallel aan de Koepoortsweg, die eeuwenlang de verbinding vormde tussen de binnenstad van Hoorn en het achterland. Door de ligging aan het plein wordt deze watergang veel beter beleefbaar dan in de huidige situatie.

3.4 Albert Heijn

Albert Heijn krijgt een plek in de plint van de parkeergarage, grenzend aan de Van Dedemstraat en het plein van het busstation. Hier is ruimte voor een winkel die iets groter is dan de huidige winkel die ruim honderd meter verderop ligt: het uitgangspunt is maximaal 3.000 m² bruto vloeroppervlak. Binnen dit bouwvlak of eventueel daarbuiten (bijvoorbeeld in het bouwblok tussen busstation en Van Dedemstraat, zie paragraaf 3.7) is in principe ruimte voor aanvullende formules van het Ahold-concern, zoals Etos en Gall & Gall. Of daaraan medewerking kan worden verleend, moet nader worden bepaald en is mede afhankelijk van het lokaal en regionaal detailhandelsbeleid.



De bevoorrading van Albert Heijn kan het meest efficiënt worden georganiseerd parallel aan de Van Dedemstraat. Aangezien het hier een belangrijke looproute betreft vanaf het (bus)station naar de scholen aan het Dampden, moet dit in pandig en binnen het bouwvlak worden opgelost. Voor de architect is dit een belangrijke ontwerp-opgave. Ook het kruisen van de voetgangersstroom ter plekke is een belangrijk aandachtspunt. De aanrijroute van de vrachtwagens ligt voor de hand en loopt

via de Maelsonstraat. Om te voorkomen dat de vrachtwagens via de Koepoortsweg of de Johannes Poststraat weer weggrijden, kunnen de vrachtwagens wellicht keren op het busstation. Of dit inderdaad mogelijk is, moet nader worden onderzocht.

De entree van de winkel (vanaf maaiveld) zal logischerwijs een plek krijgen op de hoek van de Van Dedemstraat en het plein van het busstation: goed toegankelijk vanaf het (bus)station en het ziekenhuis en op een plek waar veel loopstromen samenkomen. Het trottoir langs de Albert Heijn, zowel aan de zijde van de Van Dedemstraat als aan de zijde van het busstation, moet voldoende breed zijn om alle loopstromen te kunnen verwerken en om ook ruimte te bieden aan voldoende fietsenrekken. Het uitgangspunt is minimaal 5 meter langs de Van Dedemstraat en minimaal 14 meter langs het plein (zie ook paragraaf 3.3). Behalve vanaf maaiveld is de Albert Heijn ook toegankelijk vanuit de parkeergarage, door middel van een 'tapis roulant' (een rolbaan of rollend tapijt). Voor de klanten van Albert Heijn is rekening gehouden met 200 parkeerplaatsen. Logischerwijs zijn deze parkeerplaatsen gesitueerd recht boven de winkel, op het onderste parkeerdek.

3.5 Traverse, trappen en entreegebouw

In eerste instantie wordt uitgegaan van behoud van de huidige traverse, hoewel deze in de huidige situatie feitelijk al niet voldoet. Een eerste verkennend onderzoek heeft uitgewezen dat de gebruiksintensiteit op piekmomenten hoger is dan de norm die ProRail – als eigenaar en verantwoordelijke instantie voor de traverse – hanteert. De gebruiksintensiteit neemt in de toekomst, met een grote parkeergarage en verplaatsing van het busstation, alleen maar toe. De grootste piekmomenten zijn de momenten dat de intercity uit Amsterdam aankomt (ochtend- en avondspits). Deze piekmomenten zijn dus spoorgerelateerd. De traverse wordt ook gebruikt voor 'interwijkverkeer', bijvoorbeeld vanaf de parkeerplaats (en straks de parkeergarage) naar de binnenstad, maar dat interwijkverkeer is veel meer verspreid over de dag en levert dus geen piekmomenten op. Met ProRail wordt gesproken over een mogelijke vervanging van de traverse, maar die gesprekken zijn nog in een pril stadium. Om die reden wordt vooralsnog uitgegaan van behoud van de huidige traverse.

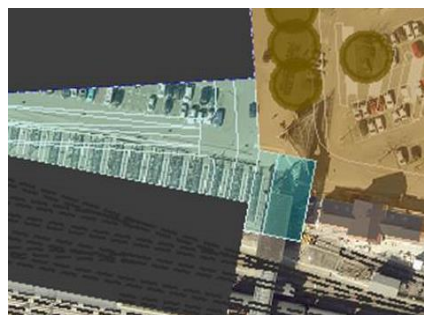


Zoals in paragraaf 3.2 al is aangegeven komt de huidige traverse uit in een nieuw en transparant entreegebouw, die ook toegang geeft tot de parkeergarage. Door middel van een lift, trappen en/of een roltrap komt de gebruiker uit op maaiveld (busstation, Museumstoomtram, Albert Heijn, fietsenstalling). Comfort en gemak van de gebruiker staan daarbij voorop. Om die reden wordt ook ruimte gereserveerd voor een openbaar toilet.

Mocht in de toekomst de bestaande traverse worden vervangen door een nieuwe traverse, dan wordt op basis van het loopstromenonderzoek uitgegaan van een breedte van 6 meter. Ter vergelijking: de bestaande traverse is 3 meter breed en door het gebogen dak lijkt het zelfs nog smaller. De nieuwe traverse zou aan de westzijde van de huidige traverse gebouwd kunnen worden, tegen de huidige traverse aan. De huidige traverse kan dan in gebruik blijven, totdat de nieuwe traverse in gebruik genomen kan worden. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de bouw van de parkeergarage en het entreegebouw. Door de (geringe) verplaatsing van de traverse in westelijke richting wordt de afstand tussen de opgang naar de traverse en het stationsgebouw aan de zuidzijde van het spoor enkele meters groter. Voor de uitstraling van het monumentale stationsgebouw en voor de ontsluiting van de perrons is dat gunstig. Een nieuwe en bredere traverse is ook van belang voor de beleving van de bezoeker, als onderdeel van een kwalitatief hoogwaardige route vanuit de parkeergarage naar de binnenstad.

3.6 De fietsenstalling

In het atrium-achtige gedeelte tussen de beide delen van de parkeergarage is – naast de hellingbanen van de parkeergarage – plaats voor een grote fietsenstalling. Als daarvoor de ruimte op de begane grond en de eerste verdieping wordt benut, is er volgens een eerste verkenning plaats voor ca. 2.000 fietsen. Dat is aanzienlijk meer dan de capaciteit van de huidige fietsenstalling aan de noordzijde van het station (816 fietsen). Gelet op de prognoses van ProRail is die uitbreidingsruimte ook nodig. Voor het jaar 2030 wordt een noodzakelijke capaciteit van 3.744 fietsen verwacht (noord en zuid samen), waarbij de groei – gelet op de ruimtelijke opbouw van de stad – aan de noordzijde van het station gerealiseerd moet worden. De totale capaciteit (bewaakt en onbewaakt, noord en zuid) is op dit moment 2.527 fietsen, waarvan ca. 800 in de bewaakte fietsenstalling aan de zuidzijde. De theoretisch benodigde capaciteit van de nieuwe fietsenstalling aan de noordzijde van het station bedraagt dus 2.033 fietsen.



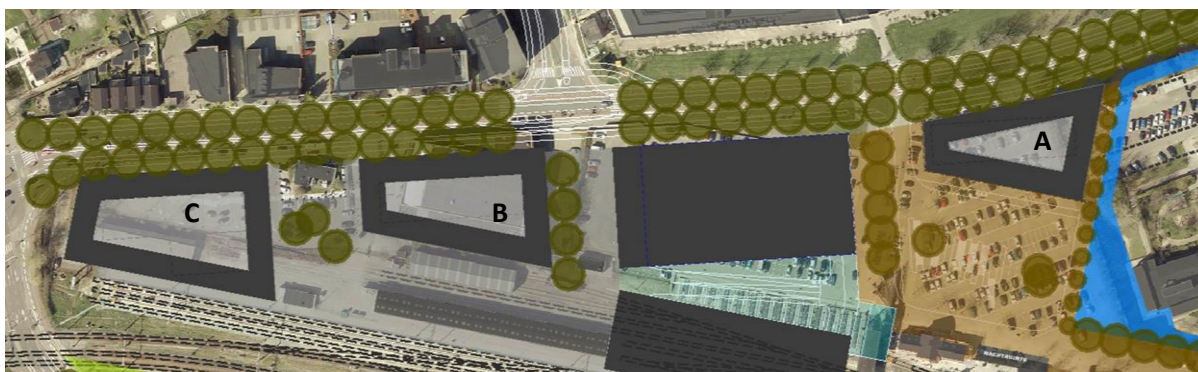
De nieuwe fietsenstalling is opgenomen in het bouwvolume van de parkeergarage en is dus overdekt. Dit betekent dat er in principe enig toezicht aanwezig is, vanuit het beheer van de parkeergarage. In hoeverre dat in de praktijk haalbaar is, zal nader moeten worden onderzocht. Eventueel kan worden gekozen voor een bewaakte fietsenstalling (tegen een bepaald tarief), of voor een combinatie van bewaakt en onbewaakt. Dat is een punt voor nader overleg met ProRail, welke organisatie verantwoordelijk is voor fietsenstallingen bij stations.

De entree van de fietsenstalling is direct aan het plein van het busstation gelegen, aan een trottoir van minimaal 14 meter breed. Dat biedt voldoende ruimte voor alle loopstromen en fietsers die hun

weg zoeken naar de fietsenstalling. In het geval van een bewaakte stalling is de fietsenstalling geopend van vroeg in de ochtend tot 1.00 uur in de nacht. Dat betekent dat er tot die tijd sprake is van reuring op het plein, wat goed is voor de sociale veiligheid. Door de glazen gevel van het atrium en de verlichting in de fietsenstalling en de parkeergarage heeft het geheel ook een aantrekkelijke en levendige uitstraling.

3.7 Ontwikkellocaties voor wonen, zorg en kantoren

Naast de noodzakelijke ruimte voor parkeergarage, busstation, Albert Heijn, fietsenstalling en Museumstoomtram resteert er in het plangebied nog ruimte voor drie grote bouwblokken, waar andere functies een plek kunnen krijgen. Het gaat om een bouwblok tussen het busstation en de Van Dedemstraat (bouwblok A), een bouwblok op de huidige locatie van de Albert Heijn (bouwblok B) en een bouwblok aan de kant van het Keern (bouwblok C). In alle gevallen gaat het om bouwblokken met een gevellengte van ruim 70 meter langs de Van Dedemstraat. De gevellengte van bouwblok A kan zelfs nog groter worden, als wordt gekozen voor een variant die hieronder wordt beschreven. De diepte varieert per bouwblok, maar in alle gevallen zijn het goed te ontwikkelen volumes.



De maximale bouwhoogte van de bouwblokken is afgestemd op de omgeving. Voor bouwblok A wordt uitgegaan van maximaal vijf bouwlagen, voor bouwblok B van maximaal zes bouwlagen en voor bouwblok C van maximaal vier bouwlagen. Bouwblokken A en B krijgen daarmee een hoogte die vergelijkbaar is met de parkeergarage. De afstand van het stationsgebouw van de Museumstoomtram tot bouwblok A bedraagt ca. 65 meter. Die maat is ruim genoeg om te voorkomen dat het stationsgebouw te veel wordt gedomineerd door het nieuwe gebouw. De lagere bouwhoogte van bouwblok C is afgestemd op de woonbebouwing aan de overkant van de Van Dedemstraat. De oppervlaktes van de bouwblokken A, B en C bedragen afgerond resp. 2.260, 2.900 en 3.540 m². Hoeveel bruto of netto vloeroppervlak binnen die bouwblokken gerealiseerd kan worden is afhankelijk van het aantal bouwlagen en de vorm van het gebouw (massief, gesloten bouwblok met binnenplaats of open bouwblok). Al die bouwvormen zijn in principe mogelijk, zo lang het gebouw maar binnen het betreffende bouwvlak blijft.

In de drie bouwblokken kunnen diverse functies een plek krijgen: kantoren, zorg, woningbouw, horeca en detailhandel. Ten aanzien van de functie zorg kan worden gedacht aan een heel scala aan mogelijkheden: zorgwoningen, zorgwinkels, zorghotel, zorgkantoren en allerlei zorg verlenende instellingen en praktijken. Bij woningbouw kan naast zorgwoningen worden gedacht aan appartementen voor jongeren (starters) of voor mensen die graag vlakbij de binnenstad wonen en/of in de Randstad werken en daar met de trein naartoe reizen. In het geval van woningen moet er sprake zijn van een goede afstemming met andere woningbouwplannen in Hoorn en de regio (qua aantallen, type woningen en fasering)². Horeca is in principe alleen mogelijk in de vorm van een

² Met de provincie zijn afspraken gemaakt om niet meer te bouwen dan de regionale indicatieve woningbehoefte. Tot 2026 is in de voorlopige woningbouwprogrammering voorzien in de realisatie van 300

zorghotel of horeca die is gerelateerd aan het (bus)station, zoals een koffiebar. Detailhandel is in principe beperkt tot zorgwinkels (zoals een winkel voor hulpmiddelen) en stationsgerelateerde detailhandel (zoals een bloemist en een boekenkiosk³). Naast reguliere kantoorgebouwen zijn ook concepten met flexibele werkplekken mogelijk. Met name voor bouwblok A is het van belang dat er aan de kant van het busstation publieksfuncties in de plint zitten, die zorgen voor een zekere levendigheid en sociale veiligheid op het plein: horeca, zorgfuncties, detailhandel. In mindere mate geldt dat voor alle bouwblokken aan de kant van de Van Dedemstraat: bij voorkeur liggen hier entrees van publieksfuncties, die zorgen voor een levendige plint.

Het parkeren ten behoeve van de functies in de drie bouwblokken moet worden opgelost binnen de betreffende bouwvlakken. Dat kan in gebouwde vorm op de begane grond, maar ook verdiept of halfverdiept. Hoe dat precies wordt vormgegeven is aan de ontwikkelaar en de architect. Het benodigd aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal woningen en het vloeroppervlak en de aard van de overige functies. De toegang tot de parkeerplaatsen van bouwblokken B en C is gelegen tussen de parkeergarage en bouwblok B, om te voorkomen dat er te veel aansluitingen op de Van Dedemstraat komen. Achter bouwblok B langs kan bouwblok C worden bereikt. De parkeergarage van bouwblok A kan wel rechtstreeks worden ontsloten op de Van Dedemstraat, omdat de verkeersintensiteit op dit deel van de Van Dedemstraat veel lager is.

Bouwblok A kan alleen een goed te ontwikkelen bouwvolume krijgen, als de watergang langs Lindendael wordt verlegd. Voor Lindendael is dit acceptabel, mits het aantal parkeerplaatsen van deze zorginstelling door herinrichting van het parkeerterrein minimaal gelijk blijft. Uit een eerste verkenning is gebleken dat het aantal parkeerplaatsen met een efficiënte inrichting zelfs kan toenemen (ca. tien parkeerplaatsen extra). Door de watergang (de Tocht) te verleggen, ontstaat een robuuste en logische ordening van gebouwen en openbare ruimte, die niet mogelijk zou zijn zonder het verleggen van deze watergang. Dat heeft vooral te maken met de vorm en maatvoering van het busstation. Er is in deze opzet bovendien nog een variant mogelijk. Daarbij volgt de watergang een ander tracé, waardoor bouwblok A kan worden uitgebreid tot over de huidige parkeerplaats van Lindendael heen, tot aan de huidige toegang naar de hoofdingang. De oppervlakte van het bouwvlak is dan geen 2.260 m², maar 4.350 m². Dat is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen van Lindendael worden gecompenseerd binnen de gebouwde parkeervoorziening van bouwblok A. Dat vereist goed overleg tussen de ontwikkelaar van dit bouwblok en Lindendael (c.q. De Omring).

3.8 Bijzondere aandachtspunten

Trafo's en relaishuis

In deze visie wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de transformatorgebouwen en het relaishuis van ProRail. Verplaatsing zou te kostbaar zijn en bovendien moeten deze stations te allen tijde goed bereikbaar zijn. Het grootste en belangrijkste transformatorgebouw ligt tussen de bouwblokken B en C, met voldoende vrije ruimte eromheen. Het gebouw is goed bereikbaar vanaf de Van Dedemstraat en eventueel ook vanaf de achterzijde. De noodtrafo (achter de huidige Albert Heijn) is bereikbaar via de toegang van de parkeergarage (c.q. de toegang tot de parkeervoorzieningen van bouwblokken B en C). Het relaishuis (tussen de parkeergarage en bouwblok B) is via dezelfde route bereikbaar. De openbare ruimte rond bouwblok B moet zodanig worden vormgegeven dat de betreffende locaties van ProRail optimaal toegankelijk zijn. Uiteraard moet dit gebeuren in goed overleg met ProRail.

woningen op de locatie Pelmolendpad-Prismalocatie en 100 woningen in het stationsgebied. Er is voor Hoorn in de programmering nog ruimte voor 250 extra woningen tot 2026. Meer woningen voor die tijd vraagt om het maken van keuzes en temporiseren van andere plannen.

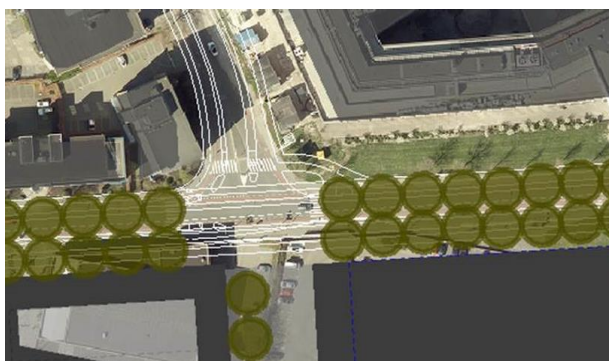
³ Gelet op het regionale en lokale detailhandelsbeleid is dit in principe beperkt tot verplaatsing van functies die nu ook al in het gebied aanwezig zijn.

Bouwen boven het spoor

Op grond van overleg met NS en ProRail is het mogelijk om de parkeergarage deels te bouwen boven de onbedrade sporen van de Museumstoomtram en het inzetspoor. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan (ook in hoofdstuk 5 van deze visie) dat de bouw van de parkeergarage door de gemeente of een derde partij wordt aanbesteed en begeleid. Daarvoor is wel een ontheffing c.q. toestemming van ProRail noodzakelijk. Als die ontheffing niet wordt verleend, heeft dat vermoedelijk negatieve gevolgen voor zowel de realisatietermijn als de bouwkosten.

Aanpassing Van Dedemstraat en kruispunt met Maelsonstraat

De Van Dedemstraat en de kruising met de Maelsonstraat vallen strikt genomen buiten het plangebied stationsgebied-noord, maar zijn uiteraard van groot belang voor de ontwikkelingen in het plangebied. Ook in relatie tot andere ontwikkelingen in de Poort van Hoorn is herprofilering van de Van Dedemstraat noodzakelijk. Voor deze ontwikkelvisie is uitgegaan van een nieuw en breder



profiel langs het hele plangebied. Binnen dit profiel is ruimte voor maximaal drie rijstroken, vrijliggende fietspaden, een breed trottoir langs de zuidzijde en dubbele laanbeplanting. Door uit te gaan van een eenduidig profiel over de hele lengte wordt een ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd die aanmerkelijk beter is dan de huidige situatie. Dat is van groot belang voor de beleving van deze nieuwe entree van (de binnenstad van) Hoorn.

Loodsen van de Museumstoomtram

Ook de bestaande loods van de Museumstoomtram liggen (deels) buiten of op de rand van het plangebied. Dat geldt in ieder geval voor de grote loods (de meest zuidelijk gelegen loods van de twee). Deze wordt niet overbouwd door de parkeergarage en kan daarom blijven staan. De zijkant van de loods, die naar het plangebied is gekeerd, zou op termijn kunnen worden voorzien van openslaande deuren, zodat de activiteiten in deze loods zichtbaar worden vanaf het openbaar



gebied. Dat is een interessante optie om de beleefbaarheid van de Museumstoomtram te vergroten. De kleine loods staat wel binnen het plangebied en zal moeten worden gesloopt (inclusief de sporen die naar deze loods leiden) om de nodige ruimte vrij te maken achter bouwblok B. Als deze loods zou blijven staan, wordt de toegang tot de gebouwde parkeervoorziening van bouwblok C en de noodtrafo van ProRail waarschijnlijk te krap.

4 Fasering

De diverse onderdelen van de visie hangen nauw met elkaar samen. Veel van de onderdelen zijn los van elkaar te ontwikkelen, maar qua volgorde is er wel sprake van een voorkeurscenario (de meest logische en praktische volgorde) en een alternatief scenario. Het voorkeurscenario zal redelijk gedetailleerd worden toegelicht. Het alternatieve scenario zal kort worden aangestipt, met de voor- en nadelen.

4.1 Voorkeurscenario

Uitgangspunt van het voorkeurscenario is dat begonnen wordt met de bouw van de parkeergarage. Dat kan in de vorm van een eerste fase met drie lagen parkeren (900 à 950 parkeerplaatsen) of direct in vier bouwlagen (1.250 parkeerplaatsen) – zie paragraaf 3.2. Hierdoor ontstaat ruimte om andere onderdelen van de Poort van Hoorn, die nu nog een parkeerfunctie hebben, te gaan ontwikkelen. Dat gaat dan bijvoorbeeld om het Pelmolenpad en de singel ter hoogte van de Noorderveemarkt. Bovendien wordt in 2017 al de doorgetrokken Maelsonstraat aangelegd, die is ontworpen als toegangsroute naar een parkeergarage. Het zou daarom niet logisch zijn om met iets anders dan de parkeergarage te beginnen.

De genoemde jaartallen zijn indicatief. Het gaat vooral om de volgorde der dingen en niet zo zeer om het exacte tempo van realisatie. Wel is het goed om het tempo erin te blijven houden, om te voorkomen dat er sprake is van een jarenlange bouwput.

Fase 1 (2018-2021)

- Parkeergarage inclusief toegang en entreegebouw
- Fietsenstalling
- Albert Heijn

Een deel van de parkeergarage wordt gebouwd op de plek waar nu nog de fietsenstalling staat. De huidige fietsenstalling moet dus worden weggehaald, voordat de bouw van de parkeergarage – met daarin opgenomen een nieuwe fietsenstalling met ca. 2.000 stallingsplekken – kan starten. Dat betekent dat er elders in het gebied een tijdelijke fietsenstalling moet komen. Dat zou kunnen in de uiterste oostpunt van het huidige transferium (naast de loods van de Museumstoomtram). Deze mogelijkheid en andere opties zullen nader moeten worden onderzocht.

De westelijke helft van het huidige transferium zal vervolgens aan zijn functie onttrokken moeten worden. Dat gaat dan om bijna 300 parkeerplaatsen. Dit tijdelijk ongemak kan in principe worden opgevangen op de overige parkeerterreinen in de Poort van Hoorn (oostelijk deel van het transferium, Pelmolenpad, Noorderveemarkt, Vale Hen). Ook het huidige parkeerterrein van de Albert Heijn kan in gebruik blijven. Vervolgens kunnen de parkeergarage met toegang, de fietsenstalling en de nieuwe Albert Heijn in één bouwstroom worden gebouwd. De parkeergarage wordt zodanig gebouwd, dat er in de toekomst extra bouwlagen kunnen worden gerealiseerd: een tweede fase zoals bedoeld in paragraaf 3.2 en/of een mogelijke uitbreiding tot ca. 1.550 parkeerplaatsen. Ook het entreegebouw, dat de verbinding moet vormen tussen de parkeergarage, de traverse en het busstation, wordt direct meegenomen. Als deze fase is gerealiseerd, kunnen de parkeergarage en de fietsenstalling in gebruik genomen worden. Ook de nieuwe winkel van Albert Heijn kan worden ingericht en geopend.

Fase 2 (2021)

- Sloop Albert Heijn
- Buiten gebruik stellen van parkeerterreinen

Op het moment dat de nieuwe winkel van Albert Heijn in gebruik is genomen, kan de oude winkel worden gesloopt. Afhankelijk van de omvang van de parkeergarage (900 à 950 of 1.250 parkeerplaatsen) kunnen andere parkeerterreinen in de Poort van Hoorn buiten gebruik worden gesteld. Dat geldt in ieder geval voor het transferium-oost en het Pelmolenpad, wellicht ook voor de Noorderveemarkt, de Spoorsingel en de Vale Hen.

Fase 3 (2021-2023)

- Verplaatsen busstation
- Start ontwikkeling Pelmolenpad
- Start herinrichting stationsgebied-zuid

Op het moment dat het transferium-oost is vrijgespeeld, kan het busstation worden verplaatst naar de noordzijde van het station. Aangezien diverse partijen belang hebben bij deze verplaatsing (provincie Noord-Holland, Westfriesgasthuis, Lindendael) moet worden gestreefd naar een zo vroeg mogelijk tijdstip.

Omdat ook het Pelmolenpad is vrijgespeeld als parkeerterrein, kan worden gestart met de ontwikkeling van het Pelmolenpad (en de Prismalocatie) als woonlocatie. Hier is ruimte voor ongeveer 400 woningen in een centrum-kleinstedelijk woonmilieu, met intensieve laagbouw en appartementen en daarbij passende stedelijke functies. Dat is volledig in overeenstemming met het provinciaal beleid (zie paragraaf 2.3 over 'Maak Plaats!' en het Companen-rapport). Deze ontwikkeling valt echter niet binnen de kaders van deze ontwikkelvisie.

Ook de herinrichting van stationsgebied-zuid kan nu worden gestart. Dat is in ieder geval noodzakelijk voor het terrein waar op dit moment nog het busstation is gelegen. Of de herinrichting in deze fase verder gaat dan het voormalige busstation, is vooral afhankelijk van de fasering van de parkeergarage en de vraag wanneer het parkeerterrein van de Noorderveemarkt buiten gebruik gesteld wordt. Ook deze herinrichting valt echter buiten de kaders van deze ontwikkelvisie.

Fase 4 (vanaf 2023 of eerder indien mogelijk)

- Realiseren van de ontwikkellocaties (bouwblokken A, B en C)
- Vervangen van de traverse

Als alle andere onderdelen zijn gerealiseerd kunnen ook de bouwblokken A, B en C worden gerealiseerd. Eventueel kunnen deze bouwvolumes eerder worden ontwikkeld, maar alleen als dat realisatie van de parkeergarage, de fietsenstalling, de Albert Heijn en het busstation niet in de weg zit. Die onderdelen hebben absolute prioriteit, de drie ontwikkellocaties zijn daaraan ondergeschikt.

Wanneer de traverse wordt vervangen, is vooral afhankelijk van het overleg met ProRail (zie ook paragraaf 3.5). In een ideale situatie wordt de nieuwe traverse gebouwd op hetzelfde moment als ook het entreegebouw wordt gerealiseerd (fase 1). De voorlopige inschatting is echter dat een nieuwe traverse pas op een later moment kan worden gerealiseerd.

4.2 Alternatief scenario

Busstation eerder verplaatsen

In het voorkeurscenario zit de verplaatsing van het busstation in fase 3. Dit zou naar voren gehaald kunnen worden, maar dat heeft wel belangrijke nadelen. Er zijn twee varianten denkbaar: (a) verplaatsing van het busstation gelijktijdig met de bouw van de parkeergarage of (b) verplaatsing van het busstation voorafgaand aan de bouw van de parkeergarage.

Ad (a)

Het belangrijkste nadeel van deze variant is, dat het gehele transferium voorafgaand aan de bouwphase moet worden gesloten (ca. 640 parkeerplaatsen). Dit kan niet worden opgevangen op de andere parkeerterreinen in de directe omgeving van het station. Bovendien wordt er een verkeerd signaal afgegeven: tijdelijk kan er in het geheel niet worden geparkeerd ten noorden van het station, terwijl het beleid er juist op is gericht dat bezoekers zo veel mogelijk parkeren aan deze kant van het station.

Ad (b)

Deze variant is niet logisch in relatie tot de aanleg van de doorgetrokken Maelsonstraat in 2017, die juist is bedoeld als toegangsroute naar de parkeergarage. De bouw van een parkeergarage is daarom een logisch vervolg, veel meer dan verplaatsing van het busstation. Bovendien heeft het oostelijk deel van het transferium, waar het busstation komt, meer parkeerplaatsen dan het westelijk deel. In deze variant is het tijdelijk parkeerprobleem daarom groter dan in het voorkeurscenario.

5 Grondpositie en financiën

5.1 Grondeigendommen en intentieovereenkomst

De gronden in het plangebied zijn eigendom van Railinfratrust (ProRail), de NS en de gemeente Hoorn. De gronden waar Lindendael op is gevestigd zijn eigendom van De Omring. Op de afbeelding in paragraaf 2.5 is een en ander aangegeven.

In de bestaande situatie is de eigendomsverhouding in het gebied al niet erg praktisch. Het parkeerterrein van het transferium en de winkel van Albert Heijn liggen bijvoorbeeld deels op gronden van de NS en deels op gronden van de gemeente Hoorn. In de toekomstige situatie – op basis van deze ontwikkelvisie – wordt dat alleen maar lastiger. De parkeergarage staat bijvoorbeeld op gronden van Railinfratrust, de NS én de gemeente Hoorn en ook de drie bouwblokken en het busstation liggen op gronden van twee of drie eigenaren.

Een mogelijke oplossing is een vorm van ‘stedelijke herverkaveling’. Daarbij worden gronden zodanig geruimd of verworven, dat er ten opzichte van het toekomstig gebruik een logische eigendomssituatie ontstaat. Daarbij is natuurlijk wel de medewerking van verschillende partijen vereist. Een andere mogelijkheid is behoud van de huidige eigendomssituatie, waarbij de verschillende onderdelen van de visie worden gerealiseerd met behulp van erfpacht- en huurconstructies. In feite is dat een voortzetting van de huidige situatie, met dien verstande dat de toekomstige situatie aanzienlijk complexer is.

Momenteel (februari/maart 2017) zijn gesprekken gaande tussen NS, ProRail en de gemeente Hoorn om de mogelijkheden te bespreken en te onderzoeken. Een belangrijke basis is, dat alle partijen achter de hoofdlijn van de ontwikkelvisie staan. Dat is gebleken uit de gesprekken die tot dusver zijn gevoerd. Om dit een formele status te geven, wordt – op basis van nader te bepalen bestuurlijke kaders – gewerkt aan een intentieovereenkomst tussen de gemeente Hoorn en de NS (en eventueel ProRail), waarin de steun voor de ontwikkelvisie wordt bekrachtigd en waarin bij voorkeur ook wordt vastgelegd op welke manier wordt gekeken naar de toekomstige eigendomssituatie.

Het streven is erop gericht om de intentieovereenkomst te ondertekenen rond het moment dat de ontwikkelvisie door de gemeenteraad wordt vastgesteld. In de versie van de ontwikkelvisie die ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden, zal de actuele stand van zaken worden aangegeven.

5.2 Financiën

In deze conceptvisie is de financiële paragraaf nog niet ingevuld. Op basis van de nog te maken keuzes zal deze worden toegevoegd in de definitieve versie, die ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden. De financiële gegevens die op dit moment (februari/maart 2017) wel beschikbaar zijn, zijn vertrouwelijk beschikbaar gesteld aan de leden van de gemeenteraad.



GEMEENTE
Hoorn

Oplossen Knelpunt Turborotonde

Concept projectplan



Inhoudsopgave

1. Projectdefinitie	2
1.1 Doelstelling	2
1.2 Projectresultaat en afnemer	2
1.3 Uitgangspunten	2
1.4 Randvoorwaarden	3
1.5 Afbakening	3
2. Aanpak	4
2.1 Projectfasering	4
2.2 Organisatie	5
3. Financiën	6
3.1 Projectbegroting	6
3.2 Taakstellend budget	6
4. Beheersing.....	7
4.1 Kwaliteit.....	7
4.2 Risicomanagement	7
4.3 Communicatie	7
4.4 Samenhang/relatie andere projecten	7

1. Projectdefinitie

1.1 Doelstelling

Het doel van dit project is het verbeteren van de doorstroming op de kruising Provincialeweg met de Westfriese Parkweg, Berkhousterweg en Dampden. Het hogere doel van het project is het verbeteren van de doorstroming op het volledige tracé van de Provincialeweg en de aantakkeende wegen. Daarnaast draagt dit project bij aan het organisatiedoel Netwerkend Partnerschap. Samen met andere overheden, partners en stakeholders wordt gewerkt aan de vormgeving en realisatie van het kruispunt.

1.2 Projectresultaat en afnemer

Resultaat

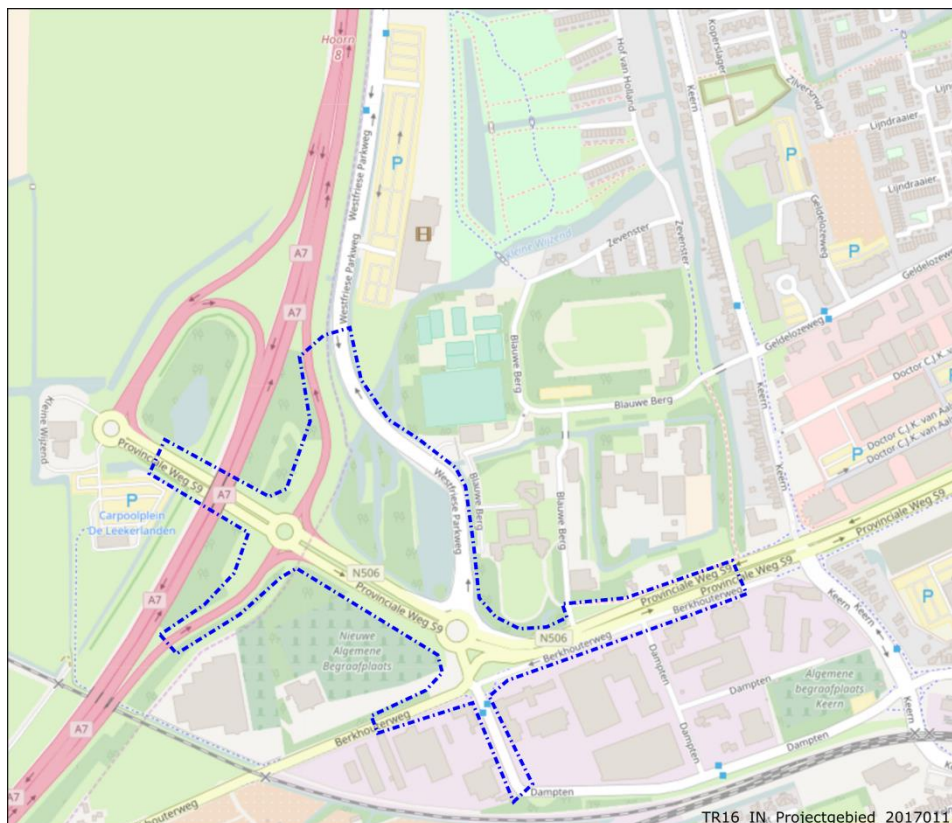
Een nieuwe infrastructurele inrichting van de turborotonde en het omliggende gebied.

Afnemer

Inwoners, ondernemers en bezoekers van Hoorn en de regio.

1.3 Uitgangspunten

In onderstaande afbeelding is het projectgebied weergegeven.



Het gebied binnen de blauwe lijnen geeft het projectgebied aan. Het projectgebied is bepaald aan de hand van de uitkomsten uit het onderzoek door Royal Haskoning/DHV uit 2016 naar de doorstroming op de Provincialeweg. Daarin is het volgende opgenomen:

"In de analyses komt de turborotonde naar voren als doorstromingsknelpunt en als (subjectief) verkeersveiligheidsknelpunt. Kijkend naar de toekomst zal dit probleem zich alleen maar verergeren. We bevelen dan ook aan om zo snel mogelijk te onderzoeken hoe dit knelpunt het beste kan worden opgelost, voor nu en in de toekomst. De aangedragen oplossingsrichting in dit rapport is een mogelijkheid, maar kent vele 'haken en ogen' bij de inpassing. Denk aan de bereikbaarheid van Dampden, maar ook aan de monumentale gebouwen en de begraafplaats."

De oostelijke rotonde met de A7 is ook geprojecteerd binnen het projectgebied. De afstand tussen deze rotonde en de huidige turborotonde is dermate kort, dat het verstandig is om beide locaties te beschouwen. In het rapport van HaskoningDHV wordt gesproken over de weefbewegingen tussen de beide rotondes. Door het in samenhang te bekijken kunnen deze weefbewegingen beter gestuurd worden en op een veiligere manier plaatsvinden. Dat betekent dat mogelijk ook de oostelijke rotonde met de A7 aangepakt moet worden.

1.4 Randvoorwaarden

Draagvlak is de belangrijkste voorwaarde. Draagvlak bij politiek, mede-overheden, partners en de omgeving. In het bijzonder is draagvlak en medewerking nodig van de gemeente Koggenland (grondeigenaar) en het Hoogheemraadschap (wegbeheerder) als het gaat om de oostelijke rotonde met de A7.

1.5 Afbakening

Buiten de scope van dit project valt het project Fiets- en wandelboulevard Keern met de nieuwe toegangsweg. De projecten sluiten wel aan op elkaar waardoor afstemming noodzakelijk is.

2. Aanpak

2.1 Projectfasering

Fase	Activiteiten	Resultaten	Go/no go	Besluit door
Initiatieffase AFGEROND	Afbakenen project.	Projectopdracht		AOG/BOG 2 nov. 2016
Fase 1: Verkenning (Definitie)	Inventariseren uitgangspunten en opstellen van het projectplan.	Projectplan		College B&W 21 feb. 2017
	Kostenraming op basis van variant met maximaal ruimtebeslag.	Kostenraming t.b.v. integrale afweging door gemeenteraad i.c.m. Poort van Hoorn.		
		Krediet voor de uitvoering van het project.	GO / NO GO	Gemeenteraad 4 apr. 2017
Fase 2: Variantenstudie (Ontwerp)	Inventarisatie eisen en wensen, zowel intern als extern.	Longlist varianten; Programma van Eisen en Wensen (PEW); Beoordelingskader		Projectgroep 2 ^e kwartaal 2017
	Beoordeling longlist a.d.h.v. beoordelingskader: Zeef 1: inhoudelijk, Zeef 2: financieel.	Shortlist varianten		Projectgroep 2 ^e kwartaal 2017
	Variantenstudie van de shortlist door een extern bureau. Keuze voorkeursvariant.	Rapportage variantenstudie; Schetsontwerp Voorkeursvariant		Projectgroep 3 ^e kwartaal 2017
	Verfijnen kostenraming van de voorkeursvariant.	Voorkeursvariant	GO / NO GO	College B&W 4 ^e kwartaal 2017
	<i>Afhankelijk van de financiële of ruimtelijke gevolgen van de voorkeursvariant is mogelijk besluitvorming door de raad nodig.</i>			
Fase 3: Voorbereiding	Voorkeursvariant uitwerken naar voorlopig ontwerp.	Voorlopig Ontwerp (VO)		Projectgroep 1 ^e kwartaal 2018
	Voorlopig ontwerp uitwerken naar een definitief ontwerp.	Definitief Ontwerp (DO)		Projectgroep 2 ^e kwartaal 2018
	Definitief ontwerp uitwerken naar contractdocumenten	Contractdocumenten		Projectgroep 1 ^e kwartaal 2019
	<i>Eventuele ruimtelijke procedures doorlopen</i>	<i>Bestemmingsplanwijziging / vergunningen etc.</i>		<i>Gemeenteraad 3^e kwartaal 2018</i>
	<i>Afhankelijk van de financiële of ruimtelijke gevolgen van het definitieve ontwerp is mogelijk besluitvorming door de raad nodig.</i>			
Fase 4: Realisatie	Uitvoering infrastructurale maatregelen	Vernieuwde infrastructuur Provincialeweg tussen A7 en Keern. Oplevering 2 ^e kwartaal 2020.		
Fase 5: Nazorg	Overdracht naar de diverse (weg)beheerders	Overdrachtsdocumenten		
	Evaluatie	Evaluatierapport		College B&W

2.2 Organisatie

Rol	Naam	Afdeling/organisatie
Bestuurlijk opdrachtgever	Samir Bashara ♦	College B&W
Ambtelijk opdrachtgever	Douwe v/d Vaart ♦	Strategisch Team
Projectleider	Vincent Evers ♦	Projectmanagement
Projectassistent	Liza Twelker ♦	Projectmanagement
Capaciteitsleveranciers	Jens Tjalma / Nico Koelman	Stadsbeheer
	Tom Plat	Stedenbouw / RO
	Pieter Meijers	Erfgoed
	Sacha Roelofs	Communicatie
Projectmedewerkers	Stefan Doeland ♦	Verkeer
	Tom Brons ♦	Stedenbouw
	Frans Faber ♦	Groen-/wegbeheer en begraafplaats
	Bernice Bex ♦	Erfgoed
	John Paul Zigenhorn ♦	Ruimtelijke Ordening
	Fokke Dam ♦	Technisch projectleider
	Menno Uriot ♦	Werkvoorbereider
	♦	Directievoerder
	Marieke van Leeuwen ♦	Communicatie
	Edwin Burger ♦	Planning & Control
	Robert Schuurman ♦	RUD

Projectgroep Extern

Het project- en invloedsgebied gaat over de gemeentegrens heen en raakt dan ook meerdere wegbeheerders. De oostelijke rotonde van de A7 is in beheer bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en ligt op grondgebied van de gemeente Koggenland. Daarnaast sluit deze rotonde aan op de op- en afrit van de A7 waar Rijkswaterstaat wegbeheerder is. Samen met deze partijen zal een externe projectgroep gevormd worden en zal op enkele momenten zowel de interne als de externe projectgroep gecombineerd worden.

Organisatie	Rol	Naam	Functie
Gemeente Hoorn	Initiatiefnemer/ wegbeheerder	Vincent Evers	Projectleider
Rijkswaterstaat	Wegbeheerder A7	Williard v/d Sluis / Louis Otte?	
Hoogheemraadschap (HHNK)	Wegbeheerder wegen bubeko	Trees de Vent?	
Gemeente Koggenland	Grondeigenaar wegen bubeko	Suzan Dekker?	
Provincie Noord-Holland	Bovenregionaal belang	Linda van Soerland	Beleidsadviseur Mobiliteit; Regiocoördinator corridorstudie

3. Financiën

3.1 Projectbegroting

Voor de eerste en tweede fase van het project (de ontwerpfase) is een werkbudget beschikbaar van € 150.000. Dit komt voort uit het totale werkbudget voor de Poort van Hoorn en aanpalende projecten. Voor de uitvoering van het project is een kostenraming gemaakt. Deze raming is gebaseerd op een ontwerp van Goudappel Coffeng van de turborotonde en een ontwerp van Royal Haskoning/DHV van de rotonde van het HHNK.

- Provincialeweg/Westfriese Parkweg	€ 6.600.000
- Provincialeweg/oostelijke aansluiting A7	<u>€ 3.300.000</u>
Totaal	€ 9.900.000

De totale kostenraming is terug te vinden in de bijlage.

Deze raming kent een bandbreedte van +/- 25%. De bandbreedte geeft een indruk van de trefzekerheid van de raming. De ondergrens en de bovengrens geven de bandbreedte van de investeringskosten aan met een daarbij behorend betrouwbaarheidsinterval. Het betrouwbaarheidsinterval is een percentage dat de kans aangeeft dat de kosten binnen de aangegeven bandbreedte van de raming uitkomen.

Sommige kosten kunnen hoger uitvallen en sommige kosten kunnen lager uitvallen. De volgende elementen zijn meegenomen in de raming:

- bouwkosten;
- vastgoedkosten (aankoop gronden);
- engineeringskosten (personele inzet en externe onderzoeken);
- overige kosten (kabels & leidingen, vergunningen, enz.).

In de begroting zijn geen inkomsten van derden, waaronder subsidies, meegenomen. Daar is nu nog geen zekerheid over. Wel liggen er kansen op inkomsten uit subsidies.

3.2 Taakstellend budget

Aan de gemeenteraad wordt een taakstellend budget gevraagd voor het oplossen van het knelpunt van de turborotonde. Omdat alleen de turborotonde in eigendom is van de gemeente Hoorn, wordt er van uitgegaan dat de andere rotonde opgepakt wordt door de verantwoordelijke partijen. Uiteraard is de gemeente Hoorn belanghebbende. In goed overleg met de diverse partijen wordt gestreefd naar een integrale aanpak. Daarbij is de kans groot dat van de gemeente Hoorn ook een bijdrage wordt verwacht voor de aanpak van de rotonde van het HHNK. Omdat verwacht mag worden dat er van derden een bijdrage komt voor de aanpak van de Hoornse turborotonde, hoeft er geen apart budget gereserveerd worden voor de bijdrage aan de rotonde van het HHNK.

Voor de aanpak van de turborotonde wordt het taakstellende budget gevraagd van € 8.250.000. Dit budget bestaat uit de geraamde kosten van de turborotonde (6,6 miljoen), verhoogd met 25%. Hiermee kan met zekerheid gezegd worden dat de aanpak van turborotonde uitgevoerd kan gaan worden. Uiteraard wordt gestreefd naar lagere uitgaven door het uiteindelijke ontwerp te optimaliseren en door inkomsten van derden te verkrijgen.

4. Beheersing

4.1 Kwaliteit

In de projectgroep worden de tussentijdse resultaten besproken en getoetst aan de eisen en wensen van de diverse disciplines en het beoogde resultaat. Aan de hand daarvan kan gekeken worden of nog steeds voldaan wordt aan de kwaliteit. Met kwaliteit wordt bedoeld dat het uiteindelijke ontwerp gedragen wordt door alle disciplines.

4.2 Risicomanagement

Zie risicomatrix in bijlage.

4.3 Communicatie

Met de projectgroep is een Factor C sessie gehouden. Daarbij zijn alle stakeholders geïnventariseerd en heeft elke stakeholder een plek gekregen in de ringen van invloed. In de bijlage is het overzicht van de ringen van invloed met de stakeholders weergegeven.

In de tweede fase van het project, de ontwerpfase, worden alle stakeholders betrokken. In eerste instantie wordt er een informatiebijeenkomst georganiseerd waarin het doel van het project wordt gepresenteerd. Daarnaast is er de mogelijkheid om vragen te stellen en ideeën aan te dragen. Ook worden de stakeholders uitgenodigd om met ideeën en suggesties te komen. Met deze partijen wordt dan ook apart overleg gevoerd.

Aan de hand van het ophalen van deze informatie kunnen de eisen en wensen van de omgeving geïnventariseerd worden. Dit wordt dan geïntegreerd in het Programma van Eisen en Wensen (PEW). De informatie die in het PEW terecht komt wordt vervolgens teruggekoppeld, samen met de longlist aan varianten.

In een tweede informatiebijeenkomst wordt gepresenteerd welke varianten uiteindelijk op de shortlist terecht zijn gekomen en waarom andere varianten zijn afgevalen. De shortlistvarianten worden vervolgens door een extern bureau verder onderzocht en doorgerekend. Dat leidt tot een voorkeursvariant die ook weer wordt gespiegeld bij de stakeholders.

Het project kent een sterke relatie met de Poort van Hoorn. Daarom wordt in de nieuwsbrief van de Poort van Hoorn ook de stand van zaken gemeld rond de aanpak van de turborotonde.

4.4 Samenhang/relatie andere projecten

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Het project is onderdeel van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Dat wil zeggen dat in de studie naar maatregelen om de bereikbaarheid in de corridor van Hoorn naar Amsterdam te verbeteren ook naar dit project wordt gekeken. Niet solitair, maar in samenhang met maatregelen op de A7 én de Poort van Hoorn. In 2017 worden diverse maatregelenpakketten samengesteld en verder onderzocht. Wanneer dit project in één of meerdere pakketten zit, zal dat effect hebben op de activiteiten die uitgevoerd moeten worden. Er ligt mogelijk een kans om in combinatie met de A7 een akoestisch onderzoek te doen. Dan hoeft er binnen dit project geen onderzoek plaats te vinden. Wel is het van belang om een voorkeursvariant in te brengen bij de corridorstudie.

De projectleider zit namens de Westfriese gemeenten in de ambtelijke begeleidingsgroep van de Corridorstudie. Daarmee is de samenhang geborgd.

Westfrisiaweg/N23

Op dit moment werkt de provincie Noord-Holland aan de reconstructie van de Westfrisiaweg. Bij Hoorn vinden daardoor grootschalige wegwerkzaamheden plaats. Door deze werkzaamheden is de

Provincialeweg binnen Hoorn een belangrijke alternatieve route voor het verkeer op de Westfriisaweg. Het is daarom niet mogelijk om gelijktijdig grootschalige werkzaamheden op de Provincialeweg uit te voeren. Volgens planning zou de Westfriisaweg eind 2018 klaar moeten zijn, waarna we in 2019 kunnen starten met de grootschalige werkzaamheden aan de turborotonde. Echter, de uitvoering van de Westfriisaweg loopt vertraging op. Dit brengt dus een risico met zich mee voor de planning. In de risicomatrix wordt daar verder op ingegaan.

Poort van Hoorn

Ook kent dit project een sterke relatie met de Poort van Hoorn. De werkgebieden grenzen immers aan elkaar en het invloedsgebied overlapt het gebied van de Poort van Hoorn. Daarnaast is een supervisor bezig met het ontwikkelen van een stedenbouwkundig totaalbeeld voor het gebied van de Poort van Hoorn, inclusief de turborotonde. Dat dient als input voor de longlist van varianten. Het is dan ook van belang dat de samenhang van de projecten bewaakt wordt. Dit gebeurt in de Programmagroep Poort van Hoorn, daar heeft de projectleider reeds zitting in verband met de Corridorstudie.

Missiehuis

Op dit moment wordt er gewerkt aan de renovatie en herontwikkeling van het Missiehuis en bijbehorende gronden. Deze gronden grenzen direct aan het werkgebied. Het Missiehuis en de bijbehorende gronden (tuin) zijn een gemeentelijk monument. Een deel van de tuin gaat mogelijk tot het werkgebied behoren. Het is dan ook van belang om afstemming te zoeken met de projectgroep van het Missiehuis. Daarnaast zal de ontwikkelaar betrokken worden bij het project omdat hij een direct belang heeft bij de reconstructie.

Overdracht wegbeheer HHNK

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) wil uiterlijk in 2019 het wegbeheer overgedragen hebben naar de gemeenten. Binnen het projectgebied is het HHNK wegbeheerder van de Provincialeweg tussen de gemeentegrens en het tankstation, inclusief de twee rotondes bij de A7. Het beheer van deze weggedeelten gaat hoogstwaarschijnlijk over naar de gemeente Koggenland. Eén van de twee rotondes ligt in het projectgebied waardoor er een bijzondere situatie ontstaat. Er zullen duidelijke afspraken gemaakt moeten worden over wie financieel bijdraagt aan het project en welke wegbeheerder het beheer straks overneemt. Is dat de gemeente Koggenland, of vindt er een (logische) grenscorrectie plaats waardoor de gemeente Hoorn het wegbeheer overneemt? Deze discussie zal onderdeel worden van het project. Zowel het HHNK als de gemeente Koggenland zullen betrokken worden in de externe projectgroep.



GEMEENTE
Hoorn

Aanpak Turborotonde

Concept Risicomatrix



Opsomming alle risico's

In onderstaande tabel worden de risico's opgesomd. De risico's worden vervolgens beoordeeld op het impact wanneer het risico optreedt, en hoe groot de kans is dat het risico zich voor gaat doen.

Nr	Risico	Toelichting	Impact bij optreden			Kans van optreden		
			Hoog	Midden	Laag	Groot	Medium	Klein
1	Geen medewerking Hoogheemraadschap	HHNK is bezig met de overdracht van wegbeheer dat in 2019 afgerond moet zijn. Waarom zouden zij dan nog gaan investeren in het omvormen van een rotonde?	X			X		
2	Vertraging Corridorstudie	Wanneer het project verder wordt betrokken in de procedures van de corridorstudie kan dit effect hebben op de planning.		X			X	
3	Vertraging uitvoering Westfrisiaweg/N23	De provincie Noord-Holland en aannemer Heijmans hebben een zakelijk conflict. Hierdoor heeft de uitvoering van de Westfrisiaweg vertraging opgelopen.	X			X		
4	Geen medewerking De Nijs	Het Missiehuis wordt op dit moment herontwikkeld. De eigenaar, De Nijs, bezit ook de monumentale tuin. Een (klein) deel van deze tuin zal waarschijnlijk nodig zijn. Als De Nijs niet wil verkopen dan kan dat leiden tot een minder optimale oplossing en vertraging van de planvorming en uitvoering.	X					X
5	Negatief advies Commissie voor Monumenten en Welstand en discipline Erfgoed	Als er een te groot deel van de gronden van de tuin nodig zijn dan betekent dit een aantasting van de monumentale waarden en zal waarschijnlijk leiden tot een negatief advies.	X				X	
6	Te laat in het proces grond aankopen bij Missiehuis, De Makerij Leekerweide en stichting Onderwijshuisvesting Hoorn.	Grondaankoop wordt te laat opgestart in het proces. Als proces te laat wordt opgestart geen of weinig tijd meer voor onderhandelingen. Risico op grond te duur kopen en op later starten met de werkzaamheden.	X			X		

Nr.	Risico	Toelichting	Impact bij optreden			Kans op optreden		
			Hoog	Midden	Laag	Groot	Medium	Klein
7	Filevorming in verband met (fasegewijze) uitvoering omvormen rotondes.	De uitvoering wordt fasegewijs opgepakt door de aannemer. Hierdoor worden de verkeersstromen omgeleid en gereguleerd. In de spits kans op vastlopen van verkeer. Ook risico dat het verkeer op de A7 al vast komt te staan.	X			X	X	
8	Geen goede ruimtelijke inpassing mogelijk voor nieuwe situatie	Wellicht ruimtelijke procedure(s) nodig in de vorm van een omgevingsvergunning of wijziging bestemmingsplan. Dit is randvoorwaardelijk om met uitvoering te kunnen starten	X				X	
9	Vertraging van planning door bezwaar/beroep	Geen draagvlak bij belanghebbenden voor nieuw plan.		X				X
10	Niet genoeg geld in voorbereidingsfase	Wanneer het definitieve ontwerp een te hoge raming oplevert Of als er niet genoeg budget wordt vrijgegeven. Of als de mogelijke subsidievoorwaarden niet voldaan worden en geld niet vrijgegeven wordt.	X			X		
11	Niet genoeg geld in uitvoeringsfase	Wanneer blijkt dat er meer kosten gemaakt moeten worden dan gecalculeerd en beschikbaar gegeven.	X			X		
12	Faillissement aannemer	Wanneer de aannemer tijdens de werkzaamheden failliet gaat.	X					X
13	Obstakels in de grond	Indien er onverwachte obstakels in de grond aangetroffen worden, kunnen hier hoge kosten uit voort komen. Dat komt dan door aanpassing ontwerp , andere constructies aanbrengen of hoge kosten voor verwijdering en afvoeren. Het kan ook tijd kosten wanneer het archeologische vondst is.		X			X	

Nr.	Risico	Toelichting	Impact bij optreden			Kans op optreden		
			Hoog	Midden	Laag	Groot	Medium	Klein
14	Geen medewerking Rijkswaterstaat, Provincie of Koggenland	Wanneer één van deze partijen niet meewerkt kan dat een belemmering geven voor de uitvoering van het ideale ontwerp.	X				X	
15	Planschade	Wanneer een bestemmingsplan aangepast wordt en er een planologische verslechtering ontstaat, kan een beroep op planschade gedaan worden.		X			X	

Maatregelenmatrix

Na het benoemen van de risico's, de impact er van en de kans van optreden, wordt in onderstaande tabel weergegeven wat de beheersmaatregel is voor het risico. De score is een opstelsom van de impactscore en de score van de kans van optreden. Een hoge impact levert 3 punten op, midden 2 punten en laag 1 punt. Een grote kans van het risico levert ook 3 punten op, medium 2 punten en kleine kans 1 punt.

Nr	Risico	Score	Impact	Maatregel	Eigenaar
1	Geen medewerking Hoogheemraadschap	6	Het hogere doel wordt niet bereikt: een betere doorstroming op de Provincialeweg wordt niet behaald.	Duidelijke afspraken maken op bestuurlijk niveau over rolverdeling en kostenverdeling.	Projectleider, AOG en BOG
2	Vertraging Corridorstudie	4	Mogelijke vertraging van de uitvoering en/of geen financiële bijdrage vanuit de Corridorstudie.	Sturen op uitplaatsen maatregel uit corridorstudie in combinatie met aanpak A7.	Projectleider
3	Vertraging uitvoering Westfrisiaweg/N23	6	Momenten voor grootschalige werkzaamheden zeer beperkt. Vertraging project.	Overleg in RegioRegie wat de mogelijkheden zijn en duidelijke afspraken te maken.	Projectleider
4	Geen medewerking De Nijs	4	Vertraging van de planvoering, eventueel genoodzaakt een nieuw plan te ontwikkelen.	In overleg met ontwikkelaar om te kijken of ze überhaupt medewerkingen zouden willen overwegen.	Projectleider
5	Weerstand tegen gebruik tuin Missiehuis	5	Vertraging van de planvorming, eventueel genoodzaakt een nieuw plan te ontwikkelen.	Terughoudend omgaan met gebruik van de monumentale tuin. Meenemen in Programma van Eisen en Wensen.	Projectleider, Erfgoed
6	Te laat grond aankopen bij Missiehuis, De Makerij Leekerweide en stichting Onderwijshuisvesting Hoorn.	4	Vertraging start uitvoering en kans op te duur kopen van de benodigde grond.	Vroeg in het proces beginnen met gesprekken grondeigenaren en aankoopproces zodat aankoop op tijd geregeld is.	Projectleider
7	Filevorming in verband met fasegewijze uitvoering omvormen rotondes.	5	Lange filevorming bij afslag Hoorn-Centrum. Ook kan er filevorming op de A7 ontstaan ter hoogte van afslag Hoorn Centrum. Verkeersveiligheid kan in het geding komen.	De aannemer en/of gemeente dient ver in het voortraject met behulp van een dynamisch verkeersmodel de verkeersplannen op te stellen voor de verschillende uit te werken fasen. Op basis van de uitkomsten handelen en bijsturen in overleg met de verkeerskundigen van de gemeente Hoorn om (zo veel mogelijk) filevorming te voorkomen.	Projectleider

Nr	Risico	Score	Impact	Maatregel	Eigenaar
8	Geen goede ruimtelijke inpassing mogelijk voor nieuwe situatie	5	Uitvoering niet mogelijk of aanpassing van plannen en doorlopen nieuwe procedures	Gedegen onderzoek aan voorzijde om ruimtelijke belemmeringen en randvoorwaarden inzichtelijk te krijgen.	Ruimtelijke Ordening
9	Vertraging van planning door bezwaar/beroep	3	Vertraging van planning door bezwaar/beroep	De omgeving vroegtijdig betrekken bij de plannen.	Projectleider
10	Niet genoeg geld in voorbereidingsfase	6	Overschrijding budget.	Ontwerp en budget op elkaar afstemmen. Proces lopend houden, geen oponthoud.	Projectleider
11	Niet genoeg geld in uitvoeringsfase	6	Overschrijding budget.	Ontwerp en budget op elkaar afstemmen. Risico's en kans daarop volledig in kaart brengen, communiceren en beperken	Projectleider
12	Faillissement aannemer	4	Overschrijding voorbereidingskosten / budget Uitstel werkzaamheden	Mogelijkheid beperken door eis bij aanbesteding toe te voegen dat de inschrijver soortgelijke projecten heeft uitgevoerd en gezond is.	Projectleider
13	Obstakels in de grond	4	Overschrijding budget Uitstel werkzaamheden Aanpassing ontwerp	Archeologische dienst in voorbereidingsfase onderzoek laten doen naar de mogelijkheid van voorkomen	Projectleider/ Archeologie
14	Geen medewerking Rijkswaterstaat, Provincie of Koggenland	5	Aanpassing ontwerp Geen ideaal ontwerp	Vooraf goed overleg en afspraken vastleggen. Overdracht en contracten afronden voordat in ieder geval de uitvoering gestart wordt.	Projectleider/ Juridische zaken
15	Planschade	4	Extra kosten	Wanneer plannen wat concreter worden het uitvoeren van een planschadescan	Ruimtelijke Ordening



Projectmanagement

Gemeenteraad van Hoorn

Contactpersoon : C.M. Hoppe
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl
 Zaaknummer : 1413606
 Uw kenmerk : -
 Uw brief d.d. : -
 Bijlage(n) : -
 Onderwerp : Stand van zaken ontwikkeling
 Pelmolendpad en Prisma locatie

Hoorn,

Geachte leden van de gemeenteraad,

Algemeen

Op 3 juni 2016 hebben wij u een brief gestuurd, waarin wij hebben aangegeven in het najaar van 2016 meer informatie te zullen verstrekken over de ontwikkeling van de Prisma-locatie. In deze brief hebben wij tevens aangegeven dit gebied te gaan samenvoegen met het Pelmolendpad en de verdere ontwikkeling te laten vallen onder het programma Poort van Hoorn.

Op 27 september 2016 heeft u werkbudgetten vastgesteld voor de diverse projecten binnen de Poort van Hoorn en projecten, waarvan de ontwikkeling invloed heeft op de Poort van Hoorn (de zogenaamde "raak-vladdossiers"). In het raadsvoorstel over deze werkbudgetten hebben wij ook toegezegd dat wij u in het voorjaar van 2017 informeren over de voortgang van deze projecten. In deze brief leest u waar wij nu staan met het project Pelmolendpad/Prisma-locatie

Ontwikkelingsmogelijkheden en haalbaarheid

Functies voor het gebied

In de Structuurvisie Poort van Hoorn staat dat het Pelmolendpad de functie van wonen in combinatie met kleinschalige voorzieningen zou moeten krijgen. Het Pelmolendpad zou ook nog de functie parkeren kunnen krijgen, als de parkeerbehoefte niet volledig kan worden opgelost in stationsgebied-noord.

Voor de Prisma-locatie is tot nu toe alleen sprake geweest van de functie wonen. Dit wordt mede ingegeven door het feit dat Intermaris de flat aan de Zuiderkruisstraat wil vervangen door nieuwbouw en ook nog een beperkte grondpositie heeft in de rest van dit gebied.

Ontwikkeling draagt bij aan kwaliteit van de stad

Woningbouw op deze locatie zal het openbaar vervoersknooppunt rond het station versterken en stedelijke kwaliteit daaraan toevoegen. Dat is in lijn met het knooppuntenbeleid van de provincie Noord-Holland, zoals vastgelegd in de nota 'Maak Plaats!'. Daarin is onder meer vastgelegd dat 50% van de woningbouwbehoefte zou moeten worden gerealiseerd binnen een straal van 1.200 meter rond stations.

In de binnenstadsvisie, die in juni 2016 door de raad is vastgesteld, wordt over deze locatie het volgende gezegd: *'Voor de Prisma-locatie en het Pelmolendpad 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 dakterrassen. 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 of auto naar de Randstad kunnen reizen.'*

Ook ontstaat een stedenbouwkundige verbinding van de Binnenstad naar de Grote Waal. Dit verbetert de woningdifferentiatie in het gebied. Dit is een van de doelstellingen uit de Wijkvisie Grote Waal.

Markt potentie

Uit marktonderzoek van de STEC Groep blijkt dat het gebied in de huidige markt een goede locatie is voor de bouw van ca. 400 woningen en appartementen in de dure en middeldure categorie in een kleinstedelijk woonmilieu. Om dit kleinstedelijke woonmilieu te kunnen realiseren is het noodzakelijk om een beperkt aantal voorzieningen in het plan op te nemen, die niet concurreren met de Binnenstad. Daarbij kunt u denken aan bijvoorbeeld een fietsenmaker, een snackbar, een repair-café of een praktijkruimte. De bebouwingsdichtheid kan hoog zijn, maar iets minder dan bijvoorbeeld Jeudje en Visserseiland (60 woningen per hectare versus 80 woningen per hectare).

Omdat deze gebiedsontwikkeling zal concurreren met andere nieuwbouwprojecten, zoals de woontoren aan de Maelsonstraat, het Holenkwartier, Bangert & Oosterpolder en het Missiehuis, adviseert de STEC Groep om het gebied gefaseerd in verkoop te nemen over een periode van 5-6 jaar.

Hoe kunnen we de ontwikkeling mogelijk maken?

Op basis van dit marktonderzoek is een eerste financiële verkenning gemaakt. Deze laat zien dat het gebied budgettair neutraal – of met een beperkt positief resultaat - kan worden ontwikkeld als de gemeente geen gronden (garage en tankstation) koopt. Daarbij is rekening gehouden met de bouw van 50 appartementen in de sociale huursector, ter vervanging van de flat aan de Zuiderkruisstraat.

Het niet kopen van de garage en het tankstation houdt overigens niet in dat daarop geen woningbouw zal komen. Zie hiervoor het onderdeel “Private initiatieven”, verderop in deze brief. Als de gemeente wel gronden koopt, zal de ontwikkeling voor de gemeente verliesgevend zijn.

In de voorlopige stedenbouwkundige opzet is nog rekening gehouden met een ruimtereservering voor het tracé van de Carbasiusweg. Die weg is opgenomen in de Structuurvisie Poort van Hoorn.

Als er geen ruimte wordt gereserveerd voor deze weg, zal dit meer uitgeefbare grond opleveren en de grondwaarde van de rest van het gebied verhogen. In dat geval krijgt het gebied een winstpotentie. Eventuele winst kan worden geïnvesteerd in de overige plannen binnen de Poort van Hoorn.

Op 15 november 2016 heeft de raad de Nota Grondbeleid 2016 vastgesteld. Daarin is het uitgangspunt opgenomen, dat de gemeente een faciliterend grondbeleid voert, tenzij er goede redenen zijn om daarvan af te wijken. Faciliterend grondbeleid houdt in dat de gemeente voorwaarden schept om de planontwikkeling mogelijk te maken. De voorbereidende activiteiten die bij de ontwikkeling van een gebied behoren, zoals aankoop van gronden of opstallen, bouw- en woonrijp maken, worden aan derden overgelaten. Gezien de geringe winstverwachting op de gemeentelijke gronden, ligt het in de rede om zo min mogelijk risico te nemen en te kiezen voor een faciliterend grondbeleid.

Wij informeren u in later stadium over de wijze waarop wij de gemeentelijke gronden en de planontwikkeling op de markt willen zetten.

Private initiatieven

Er zijn eind 2016 verkennende gesprekken gevoerd met de eigenaar van de voormalige Ford garage. Deze kavel staat momenteel te koop. De eigenaar is positief over de gemeentelijke plannen om woningbouw mogelijk te maken in dit gebied en op zijn kavel. Het bebouwen van een deel van zijn kavel wordt echter belemmerd door de LPG-contour, die over de garage ligt. Momenteel wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om deze contour te verwijderen of te verplaatsen.

Verder is de eigenaar in afwachting van de planning van de gemeente. Die planning bepaalt mede of hij voor het terrein een tijdelijke functie probeert te realiseren of dat hij concreet aan de gang gaat met plannen voor woningbouw.

Ook heeft een ontwikkelaar zich gemeld, die op het Pelmolenpad een complex met zorgwoningen wil bouwen. In dit stadium van planontwikkeling kunnen wij nog niet zeggen of dit inpasbaar is. Bovendien is ook voor deze ontwikkeling de aanwezigheid van een LPG-tank en LPG-vulpunt een grote belemmering. Die belemmering zou eerst moeten worden opgeheven.

Planning

Markttechnisch is het beter om de realisatie van het gebied te starten aan de kant van de binnenstad. Kwalitatief hoogwaardige bebouwing in de duurdere categorie is daar het meest haalbaar. Deze bebouwing vormt dan het visitekaartje voor de rest van het gebied.

Om dit mogelijk te maken moet een deel van de parkeerplaatsen worden opgeheven. Het ligt voor de hand om hiervoor compensatie te zoeken in de parkeergarage in stationsgebied-noord. Deze moet dan gereed zijn, voordat het Pelmolenpad bouwrijp gemaakt wordt. De planontwikkeling hoeft dan pas in de loop van 2018 opgestart te worden.

Als er aanleidingen ontstaan om eerder te beginnen met de planontwikkeling, kan gezocht worden naar alternatieve oplossingen voor compensatie van het verlies aan parkeercapaciteit.

De nieuwbouw ter vervanging van de flat Zuiderkruisstraat zal pas in 2021 starten. Als in de loop van 2018 gestart wordt met de definitieve plannen voor het hele gebied, hoeft dit geen belemmering te zijn voor deze nieuwbouw.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris

de burgemeester



Ingenieursbureau

Aan de leden van de commissie en raad

Contactpersoon : V. Evers
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl
 Zaaknummer : 1412874
 Uw brief d.d. : -
 Bijlage(n) : -
 Onderwerp : Corridorstudie Amsterdam-Hoorn in relatie tot de Poort van Hoorn

Hoorn,

Geachte leden van de commissie en raad

Op 4 april 2017 behandelt de gemeenteraad ons voorstel over de Poort van Hoorn en de onderwerpen die daarmee samenhangen. Voor de behandeling is het van belang om ook de stand van zaken rond de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn mee te nemen in de overwegingen. In deze brief lichten wij u toe wat de huidige stand van zaken is en wat dit betekent voor de Poort van Hoorn.

Waar in het proces?

Op dit moment bevindt de Corridorstudie zich in de oplossingsfase, vlak voor zeef 1. De afgelopen tijd zijn de maatregelen op de shortlist beoordeeld, waaronder op de effecten op de bereikbaarheid. De laatste uitkomsten druppelen binnen op het moment van schrijven van deze brief. Hierdoor kan nog niet diep op de resultaten ingegaan worden. Wel kan een globaal beeld gegeven worden hoe de maatregelen in en rond Hoorn scoren.

Op 20 april is er een bestuurlijk overleg over de Corridorstudie. Tijdens dat overleg wordt een aantal besluiten voorgelegd. Het gaat dan met name over welk ambitieniveau de partijen willen aanhouden en welke maatregelen daardoor afvallen.

Doelstelling en opgaven

In het startdocument van de Corridorstudie is een aantal doelstellingen geformuleerd. De hoofddoelstelling luidt: *“Verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.”*

Na een eerste probleemanalyse is een aantal opgaven geformuleerd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Drie regionale opgaven voor respectievelijk Westfriesland, Purmerend/Waterland en Zaanstreek. Daarnaast drie opgaven voor het openbaar vervoer, voor regionale fietsverbindingen en voor het knooppunt Zaandam. De opgave voor de regio Westfriesland is als volgt geformuleerd: *“Door de realisatie van de Poort van Hoorn en het vergroten van de doorstroming op de A7 en de toeleidende wegen, de economische concurrentiepositie van West-Friesland en de bereikbaarheid in de corridor verbeteren.”*

Van longlist naar shortlist

Medio 2016 is aan de hand van de opgaven een eerste schifting gemaakt in de mogelijke maatregelen en de longlist ingedikt naar een shortlist. De overgebleven maatregelen zijn opgenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Het laatste half jaar van 2016 is gerekend aan de mogelijke oplossingen, om te kunnen beoordelen wat het effect is van deze maatregelen. Dit heeft geleid tot een beeld van wat elke afzonderlijke maatregel betekent voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en het milieu. Tot aan april 2017 wordt van deze afzonderlijke maatregelen mogelijke maatregelpakketten gemaakt.

Stappenplan Meer Bereiken

In de Corridorstudie wordt breed-sectoraal gekeken, dus niet alleen naar meer asfalt maar ook naar andere oplossingen zoals het openbaar vervoer. Volgens de aanpak van Meer Bereiken van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is investeren in asfalt de laatste optie als alternatieve oplossingen onvoldoende of geen soelaas bieden. Daarvoor wordt in de corridorstudie een aantal stappen doorlopen:

- voorkomen automobiliteit door ruimtelijke keuzes;
- inzetten op mobiliteitsmanagement maatregelen;
- verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer;
- aanpassen van bestaande infrastructuur.

Voorkomen automobiliteit door ruimtelijke keuzes

In het Startdocument is de afspraak gemaakt om geen wijzigingen door te voeren in het ruimtelijk beleid, maar om de effecten van de bestaande ruimtelijke keuzes mee te nemen in de studie. Bij deze stap gaat het met name om het inzetten op knooppuntontwikkeling. Knooppuntontwikkeling draagt bij aan het aantrekkelijker maken van stationsgebieden door het toevoegen van functies. Dit zorgt voor een hoger gebruik van het openbaar vervoer, ook in de tegen de spitsrichting in. De maatregelen die daarvoor genoemd zijn, zijn onder andere de Poort van Hoorn, waarin een woningbouwopgave en toevoeging van diverse functies is meegenomen, en woningbouw rond de treinstations van Purmerend en Zaanstad.

Inzetten op mobiliteitsmanagement maatregelen

Vaak gaat het hier om maatregelen om de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel te verbeteren. Voor maatregelen bij Hoorn wordt bijvoorbeeld gedacht aan:

- vergroten aantal P+R parkeerplaatsen station Hoorn;
- verbeteren of uitbreiden aantal carpoolplaatsen;
- veilige fietsenstalling stations Hoorn en Hoogkarspel;

Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer

Met de maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement is het openbaar vervoer beter bereikbaar gemaakt. In deze stap wordt het openbaar vervoer zelf aangepakt, afhankelijk van het ambitieniveau. Gedacht kan worden aan langere treinen, meer treinen en maatregelen om de dienstregeling betrouwbaarder te maken:

- perronverlenging (t.b.v. de langere treinen);
- verlengen keerspoor ten oosten van station Hoorn Kersenboogerd;
- aftellers bij stations met een overweg in de buurt;
- snelheidsverhoging Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel.

Aanpassen van bestaande infrastructuur

Uiteindelijk is het vaak toch nodig om de weginfrastructuur aan te pakken. Ook bij Hoorn is het nodig om de A7 en de aansluiting met het gemeentelijke wegennet aan te pakken. Voor de A7 zijn drie opties in beeld: weefstroken, spitsstroken of een volwaardige extra rijstrook. Ook hiervoor geldt dat eerst een uitspraak gedaan moet worden over welke ambitie de partijen in de corridorstudie hebben. Aan de hand van die ambitie wordt duidelijk welke maatregel uitgevoerd kan worden. Naast de A7 zelf wordt ook de aansluiting van de Provincialeweg op de A7 genoemd.

Door naar zeef 2

Bovenstaande maatregelen gaan naar verwachting door na zeef 1, maar één en ander is nog wel afhankelijk van de bestuurlijke besluitvorming op 20 april 2017. Tot nu toe lijkt het erop dat alle maatregelen in Hoorn/Westfriesland van de shortlist doorgaan naar zeef 2. Nogmaals, dit kan nog niet met zekerheid gezegd worden.

Het proces tot zeef 2 (voorkeursalternatief) ziet er globaal als volgt uit. Na de bestuurlijke besluitvorming op 20 april wordt gestart met een Structuurvisie/PlanMER voor de corridor Amsterdam-Hoorn. In de Structuur-

visie/PlanMER worden de maatregelen/-pakketten meer in detail uitgewerkt, waarbij ook wordt getoetst of en hoe kan worden voldaan aan de geldende (wettelijke) eisen en normen. In deze fase wordt ook gewerkt aan een gezamenlijke visie op de inpassing van de maatregelen. Naar verwachting kan dan medio 2018 de minister een voorkeursbeslissing nemen.

Samenvattend

De Poort van Hoorn is een belangrijk onderdeel in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Het draagt bij aan de filosofie van Meer Bereiken: breder kijken dan alleen asphalt. De Poort van Hoorn heeft alles in zich: verbeteren en veraangename van de overstap naar het openbaar vervoer en het beter bereikbaar maken van het openbaar vervoersknooppunt voor alle vervoerwijzen. Door de deelprojecten die het meest aansluiten op deze doelstelling met meer prioriteit op te pakken past de Poort van Hoorn perfect in het plaatje van de corridorstudie.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester



Zaaknummer	: 1313271		
Portefeuillehouder	: Wethouder S.R. Bashara		
Programmabegroting	: 8. Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting		
Steller	: M. Boogaard	Telefoonnummer	: 0229-252200
Afdeling	: Advies & Control - PM	Email	: m.boogaard@hoorn.nl

Onderwerp:

Poort van Hoorn: voorbereidingskrediet project fiets- en wandelroute Keern

Agendering:

Ter besluitvorming

Bijlagen:

- 1 Projectopdracht fiets- en wandelroute Keern / Provincialeweg
- 2 SSK raming fiets en wandelroute Keern (geheim)
- 3 Begrotingswijziging

Gevraagd besluit:

Voor het project fiets- en wandelroute Keern:

- Een voorbereidingskrediet van € 3,65 miljoen beschikbaar te stellen en de daaraan verbonden jaarlijkse rentelasten van € 109.500 te dekken uit de reserve Parkeren en Infrastructuur en de dekking van de jaarlijkse afschrijvingslasten hiervan te regelen bij aanvraag van het uitvoeringskrediet;
- In 2016 een incidenteel werkbudget van € 100.000 voor de Poort van Hoorn beschikbaar te stellen voor communicatie-, overleg- en organisatietrajecten en dit te dekken uit de reserve Parkeren en Infrastructuur;
- Voor de verwachte meerkosten van de fietstunnel een extra incidentele storting van € 1,5 miljoen in 2016 te doen in de reserve Parkeren en Infrastructuur en die ten laste te brengen van de Algemene Reserve;
- De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
- De geheimhouding van bijlage 2 SSK raming fiets en wandelroute Keern volgens artikel 25 Gemeentewet die het college heeft opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b Wob te bekrachtigen waarbij de geheimhouding geldt tot alle opdrachten voor de uitvoering zijn uitgevoerd.

Samenvatting

De Poort van Hoorn heeft als doel het stationsgebied aantrekkelijker en beter bereikbaar te maken. Dit voorstel gaat over het project fiets- en wandelroute Keern - Provincialeweg. Deze activiteit is aangewezen als een van de prioriteiten binnen de Poort van Hoorn voor de periode 2014-2018. Het resultaat van dit project is:

- een sociaal veilige tunnel voor langzaam verkeer op de kruising Keern - Provincialeweg
- een nieuwe weg tussen de Provincialeweg en het Dampten voor gemotoriseerd verkeer ter vervanging van het huidige Keern.

Voor het voorbereiden van het project fiets- en wandelroute Keern - Provincialeweg is een voorbereidingskrediet noodzakelijk. Onderdeel van de voorbereidingen zijn onder andere het opstellen van een voorontwerp met kostenraming, haalbaarheidsonderzoeken, opstellen contracten/uitvraag, sloopwerkzaamheden, en archeologisch onderzoek. De gemeenteraad wordt gevraagd een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen en daarmee het project verder uit te werken/ voor te bereiden.

De bedrijven en bewoners in het plangebied worden actief betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van dit project.

Zaaknummer : 1313271
 Afdeling : A&C - PM
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

De gemeenteraad heeft op 3 februari 2015 de prioriteiten Poort van Hoorn voor 2014-2018 vastgesteld. Eén daarvan is: *het wegnemen van de onveilige situatie op één van de drukst bereden hoofdfietsroutes binnen onze gemeente (kruising Keern/Provincialeweg).*

Op 14 april 2015 heeft de gemeenteraad de voorkeursvariant 1a uit de verkeersstudie vastgesteld. Onderdeel van de voorkeursvariant is de aanpak van de kruising Keern Provincialeweg. Dit voorstel gaat over het project fiets en wandelroute Keern. Het project heeft als resultaat een onderdoorgang voor langzaamverkeer en een nieuwe toegangsweg voor het gemotoriseerde verkeer.

Belang

Ter dekking van de kosten voor het voorbereiden van het project is een krediet noodzakelijk. Voor de berekening van de voorbereidingskosten is een projectraming opgesteld.

Centrale vraag

Past dit project binnen de op 3 februari 2015 vastgestelde uitgangspunten rekening houdend met de laatste projectraming, de laatste inzichten uit de projecten doorstroming Provincialeweg en de corridorstudie? Stemt u in met het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

De Poort van Hoorn heeft als doel het stationsgebied aantrekkelijker en beter bereikbaar te maken. Een van de eerste onderdelen van de totaal ontwikkeling Poort van Hoorn is een veilige oversteek voor langzaam verkeer in de kruising Keern/ Provincialeweg en daarbij een nieuwe toegangsweg voor het gemotoriseerde verkeer ter vervanging van het huidige Keern.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Door aanleg van de fiets- en wandelroute Keern wordt verwacht dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd.

4. Kaders

Structuurvisie Poort van Hoorn: (raadsbesluit 5 februari 2013)

Een richtinggevend document waarin voor overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers duidelijk wordt welk ruimtelijk beleid de gemeente nastreeft.

Poort van Hoorn uitgangspunten/prioriteiten 2014-2018: (raadsbesluit 3 februari 2015)

- *Het wegnemen van de onveilige situatie op één van de drukst bereden hoofdfietsroutes binnen onze gemeente, door: de aanleg van een duurzame en sociaal veilige oversteek voor het langzame verkeer op het Keern ter plaatse van de Provincialeweg.*
- *De aanleg van een nieuwe route vanaf de Provincialeweg naar de overweg Keern ter vervanging van het Keern-zuid als toegang naar de binnenstad, als dat nodig is om de veilige fiets- en wandelverbinding aan te leggen.*

Verkeersstudie: (raadsbesluit 14 april 2015):

Variant 1a als voorkeursvariant vast te stellen ten behoeve van de verdere uitwerking van het bestemmingsplan en de verdere uitwerking van de vastgestelde uitgangspunten 2014-2018.

In de verkeersstudie Poort van Hoorn is onderzocht wat er nodig is op het gebied van verkeer om de prioriteit 2014-2018 te realiseren. Op basis van deze studie heeft de gemeenteraad variant 1a als voorkeursvariant vastgesteld. Variant 1a houdt in dat het Keern tussen de Provincialeweg en het Dampten wordt afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Op de kruising Provincialeweg/Keern komt een onderdoorgang voor langzaam verkeer. Het gemotoriseerd verkeer gaat over een nieuwe weg tussen de begraafplaats Keern en Dampten 2 (gebouw RUD) en over de doorgetrokken Maelsonstraat.

Zaaknummer : 1313271
 Afdeling : A&C - PM
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

De analysefase van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn is in februari 2016 afgerond. Er ligt een Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) met daarin de probleemanalyse, opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen. Eén van de opgaven heeft betrekking op Westfriesland en luidt als volgt: *"Door de realisatie van de Poort van Hoorn en het vergroten van de doorstroming op de A7 en de toeleidende wegen, de economische concurrentiepositie van West-Friesland en de bereikbaarheid in de corridor verbeteren."*

De bijbehorende oplossingsrichtingen die een raakvlak hebben met de Poort van Hoorn zijn:

- ruimte voor wonen en werken;
- plek voor hoger beroepsonderwijs – om zo een 'tegenspits' te creëren;
- aantrekkelijke stationsomgeving;
- meer en veilige stallingsmogelijkheden bij station Hoorn;
- betere afstemming tussen bus- en treindiensten;
- vergroten capaciteit en bereikbaarheid P+R;
- verhogen frequentie trein in de spits.

In de oplossingsfase die nu loopt worden concrete maatregelen doorgerekend op doelbereik. Alle projecten uit de Structuurvisie Poort van Hoorn zijn opgenomen in de longlist. Eén van die maatregelen op de longlist is het omvormen van het Keern tot fietsstraat met een fietstunnel onder de Provincialeweg en een fietstunnel onder het spoor. Na een eerste beoordeling vallen een aantal maatregelen af die geen bijdrage leveren aan het doel van de studie.

Studie doorstroming Provincialeweg

Het afgelopen jaar is de studie doorstroming Provincialeweg uitgevoerd. Het doel van deze studie was te onderzoeken of er een verbetering van de doorstroming op de Provincialeweg mogelijk is in 2016. Daarnaast is gevraagd een analyse van de toekomstige doorstroming in 2030 te maken en voor de knelpunten oplossingsrichtingen te geven in de vorm van een ontwerp en een kostenindicatie. Het kruispunt Provincialeweg/Keern is onderdeel van het onderzoek. Er zijn drie varianten doorgerekend: 1) huidige vormgeving; 2) met fietstunnel en twee rechtdoorgaande rijstroken; 3) met fietstunnel en drie rechtdoorgaande rijstroken. In alle gevallen kan het verkeer in 2030 zonder problemen op het kruispunt afgewikkeld worden.

5. Argumenten

Met de aanleg van een duurzame en sociaal veilige oversteek voor het langzame verkeer in de vorm van een tunnel op het Keern is er geen kruisend verkeer meer tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor, met name, fietsers op dit kruispunt.

Voor de uitwerking van twee van de uitgangspunten/prioriteiten Poort van Hoorn 2014-2018 is het project fiets- en wandelroute Keern/ Provincialeweg opgezet.

- Door het werk voor te bereiden en de ontwerp- en voorbereidingsfase te doorlopen ontstaat er meer inzicht in de uitvoeringskosten, wordt er duidelijk wat de impact is op de omgeving, kan er overleg gevoerd worden met de omgeving en ontstaat er inzicht in de uit te voeren werkzaamheden en de daarbij behorende kosten, planning en risico's. Bedrijven als Ahold, Heddies, Startpunt, Egelbanden, Atlas college krijgen te maken met aanpassing van het pand/ontsluiting. Uit gesprekken moet blijken hoe dit op te lossen, of dit op te lossen is, en welke kosten hieraan vast zitten. De raming van de kosten voor de uitvoering van deze mogelijke oplossingen worden meegenomen in de raming voor de uitvoeringskosten.
- In de ontwerp- en voorbereidingsfase van het project fiets- en wandelroute Keern/ Provincialeweg wordt onderzocht of het mogelijk is en hoe, op korte termijn uitvoering te geven aan de uitwerking van dit uitgangspunt. Hiervoor is inzet en advies van derden noodzakelijk (opstellen voorontwerp, haalbaarheidsonderzoek, opstellen kostenraming en contracten enz). Voor het starten van het project is een projectopdracht opgesteld (zie bijlage).
- Onderdeel van de voorbereidingen is archeologisch onderzoek. Op basis van de archeologische QuickScan wordt geadviseerd in de voorbereidingen een deel van het projectgebied te onderzoeken.

Zaaknummer : 1313271
 Afdeling : A&C - PM
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

- Daarmee wordt in een vroegtijdig stadium duidelijk of er archeologische potentiële waarde volle vondsten zijn te verwachten waarmee rekening gehouden moet worden in de uitvoering.
- De nieuwbouw (Dampten 28) van stichting Leekerweide is gereed. De oudbouw van stichting Leekerweide (Dampten 16) is op 25 februari 2016 overgedragen aan de gemeente. Dampten 16 wordt nu verhuurd tot 31 maart 2017. Op het moment dat de huurperiode afloopt wordt gekeken of het gebouw nog langer verhuurd kan worden. Mocht dit niet mogelijk zijn dan adviseert het college het pand in de voorbereidingsfase van dit project te slopen. Voor de sloop van het pand zijn kosten meegenomen in het voorbereidingskrediet.
 - Om op korte termijn de uitvoeringsfase in te zetten is het nodig voorbereidende werkzaamheden uit te voeren, zoals het verleggen van een aantal kabels en leidingen, en sloopwerkzaamheden. Hiervoor zijn kosten opgenomen in het voorbereidingskrediet.
 - In de raming van het voorbereidingskrediet is uitgegaan van een traditionele contractvorm voor de uitvoeringsfase. In de voorbereidingsfase wordt nader onderzocht welke contractvorm het beste past bij dit project. Een andere contract vorm kan tot gevolg hebben dat het college eerder bij de raad terugkomt met de vraag een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen, omdat het een deel van de voorbereidingen gedaan worden door de aannemer
 - In de eerste fase van het project (na vaststelling voorkeursvariant 1a) is bureau Grontmij gevraagd op basis van het schetsontwerp een projectraming op te stellen. Uit de raming blijken de kosten voor het totale project in deze fase. Op basis hiervan is het voorbereidingskrediet geraamd. Om inkoop technische redenen hebben we de kostenraming als geheim aangemerkt overeenkomstig artikel 25 Gemeentewet op grond van artikel 10 lid 2 onder b Wob.

Het project fiets en wandelroute Keern heeft raakvlakken met de studie doorstroming Provincialeweg en de corridorstudie Amsterdam Hoorn. Beide studies hebben de volgende raakvlakken:

- In de studie doorstroming Provincialeweg zijn twee kruispunten die binnen het Poort van Hoorn plangebied vallen onderzocht. Waaronder het kruispunt Keern-Provincialeweg. In de studie zijn voor deze kruising drie varianten onderzocht. Een van de drie varianten is de variant 1a uit de verkeersstudie Poort van Hoorn. In alle drie de opties ontstaan er geen knelpunten voor de doorstroming op de Provincialeweg.

Het project fiets en wandelroute vormt geen knelpunt voor de doorstroming op de Provincialeweg.

- Corridorstudie Amsterdam Hoorn: De maatregelen uit de Structuurvisie Poort van Hoorn zijn meegenomen in de oplossingsfase van de corridorstudie. Deze maatregelen worden doorgerekend en als zij een bijdrage leveren aan het doel van de corridorstudie, dan worden ze verder meegenomen. Mogelijk leidt dit tot een maatregelenpakket waarin een aantal elementen uit de Poort van Hoorn zijn opgenomen. Dit leidt vervolgens mogelijk tot cofinanciering en co-realisatie van enkele maatregelen. Het is nu nog niet bekend of het project fiets- en wandelroute Keern een bijdrage levert aan het doel van de corridorstudie.

Om de ontwikkeling van het de Poort van Hoorn in zijn totaliteit op de kaart te zetten is een werkbudget nodig. Dit werkbudget is nodig voor onder andere activiteiten zoals lobby voor cofinanciering, omgevingsmanagement, stedenbouwkundige uitwerking van het totaalplan. Hiervoor is een bedrag opgenomen in het voorbereidingskrediet.

Het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet is het eerste concrete raadsbesluit over het project fiets- en wandelroute Keern. Dit besluit komt dan ook in aanmerking voor een referendum. Het alternatief is het niet beschikbaar stellen van het voorbereidingskrediet en daarmee uitstellen of niet uitvoeren van het project.

6. Maatschappelijk draagvlak

Door in het project actief de bedrijven en bewoners in het gebied te betrekken en te informeren wordt draagvlak gecreëerd. Tijdens de informatiebijeenkomsten op 4 maart 2015 en de verschillende overleggen op bestuurlijk en ambtelijk niveau zijn de bedrijven en bewoners in het plangebied actief geïnformeerd over de verkeersstudie en de daarbij behorende modellen. De aanpak van de kruising Keern/ Provincialeweg maakt hier onderdeel van uit.

Zaaknummer : 1313271
Afdeling : A&C - PM
Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

de reserve Parkeren en Infrastructuur daarvoor vooralsnog geen ruimte. In dat geval zal naar een alternatief dekkingsplan moeten worden gezocht.

Voor de uitvoeringsfase van dit project is het college in 2013 met provincie Noord Holland overeengekomen dat zij een subsidie verlenen voor het realiseren van de langzaam verkeerstunnel. De provincie heeft voorwaarden gesteld aan het moment van uitvoering. De planning van dit project wordt besproken met de provincie. De voortgang in besluitvorming is voor de subsidie van groot belang. Binnen de reserve Parkeren en Infrastructuur is nog niet geanticipeerd op deze mogelijke provinciale subsidie.

8. Communicatie

De bedrijven en bewoners in het plangebied worden op de hoogte gebracht van dit besluit. Onderdeel van de voorbereidingsfase is het opstellen van een communicatieplan t.b.v. de uitvoering.

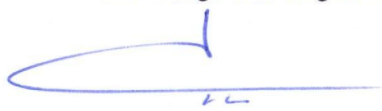
In de ontwerp- en voorbereidingsfase worden informatiebijeenkomsten/ inloopmomenten georganiseerd en wordt er gebruik gemaakt van de nieuwsbrief Poort van Hoorn, de website www.poortvanhoorn.nl en andere bestaande communicatie momenten/middelen zoals de facebook pagina van de gemeente Hoorn of het stadsnieuws.

9. Realisatie

Na positieve besluitvorming wordt de ontwerpfase en daaropvolgend de voorbereidingsfase doorlopen. Haalbaarheidsonderzoeken, ontwerpen, overleg met stakeholders (o.a. bedrijven en bewoners in het plangebied), archeologisch onderzoek, sloopwerkzaamheden en het opstellen van contracten voor de uitvoering maken hier deel van uit. Ook de toezegging aan u op 14 april 2015 om te onderzoeken of het comfort voor de fiets in variant 1a kan worden verbeterd wordt meegenomen in de voorbereidingsfase. De resultaten van deze fase worden voorgelegd aan de gemeenteraad voordat de uitvoeringsfase wordt gestart. Het college verwacht dit moment begin 2018. De vraag die dan voorligt is een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

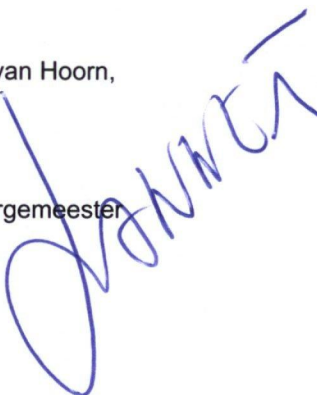
Hoorn, datum 14 JUNI 2016

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



de secretaris,

de burgemeester



Zaaknummer : 1313271
 Afdeling : A&C - PM
 Portefeuillehouder : Wethouder S.R. Bashara

Steller : M. Boogaard
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

7. Financiële consequenties

Voor het voorbereiden van het project is een krediet nodig. De hieraan verbonden jaarlijkse rentelasten bedragen € 109.500 en kunnen worden gedekt uit de reserve Parkeren en Infrastructuur. De dekking van de jaarlijkse afschrijvingslasten van dit voorbereidingskrediet wordt geregeld bij de aanvraag van het uitvoeringskrediet. Daarnaast is een incidenteel werkbudget van € 100.000 voor het project Poort van Hoorn nodig. Voorgesteld wordt om ook dit budget ten laste te brengen van de reserve Parkeren en Infrastructuur.

Voor de aanleg van de fiets- en wandelroute Keern zijn middelen gereserveerd in de Reserve Parkeren & Infrastructuur.

In de eerste fase van het project (na vaststelling voorkeursvariant 1a) is bureau Grontmij gevraagd op basis van het schetsontwerp een projectraming op te stellen. Uit de raming blijkt dat de kosten voor het totale project hoger uitvallen dan de eerder opgestelde raming. De grootste verschillen zitten in de raming van de bouwmethode, en het risicopercentage en inflatie en het feit dat er nu een voorontwerp te grondslag ligt aan de raming in plaats van een schatting op een schets.

Nader onderzoek en uitwerking in de voorbereidingsfase moet uitwijzen wat de daadwerkelijk projectkosten inhouden. Niet vergeten moet worden dat er in de raming ook een aantal onbekende kostenposten zitten die nu nog ingevuld zijn met PM. Voor deze posten is het nu niet mogelijk een inschatting te maken van de kosten. In de uitwerking moet blijken wat daar de kosten van zijn.

Op basis van de nieuwste raming moet voor de dekking van de hogere kosten in 2016 een extra incidentele dotatie van € 1,5 miljoen plaatsvinden aan de reserve Parkeren en Infrastructuur (dekkingsbron Poort van Hoorn). Voorgesteld wordt om deze extra incidentele dotatie ten laste te brengen van de Algemene Reserve. Behoudens het uitvoeringskrediet voor de fiets- en wandelroute Keern waarop nog is geanticipeerd, biedt de stand van de reserve Parkeren en Infrastructuur geen verdere investeringsruimte meer.

Reserve parkeren en infrastructuur

De verwezenlijking van het programma Poort van Hoorn legt beslag op de financiële middelen en op de ambtelijke capaciteit van de gemeente Hoorn. Voor de prioriteiten 2014-2018 zijn de totale investeringen voor het bereiken van de korte termijn doelen geraamd op circa € 20 miljoen. Deze investeringen worden in verschillende termijnen afgeschreven. Voor de dekking van de kapitaallasten (afschrijving en rente) van deze investeringen is ruimte gereserveerd in de reserve Parkeren en Infrastructuur.

De investeringen Poort van Hoorn leggen een aanzienlijke druk op de reserve Parkeren en Infrastructuur. Met de bijgestelde structurele dotaties (kadernota en dit voorstel) blijft de reserve meerjarig gezien weer boven het wettelijk vereiste nulpunt. De ruimte voor extra investeringen en/of tegenvallers is marginaal.

Onderstaand is het verloop van de reserve Parkeren en Infrastructuur voor een periode van 20 jaar in een grafiek weergegeven. Daarbij is geanticipeerd op de hierboven genoemde voorgestelde extra structurele en incidentele dotatie.



Bij de start van een volgende fase/activiteiten van het programma Poort van Hoorn wordt een globale inschatting gemaakt van de benodigde investeringssom. Uitgaande van de huidige uitgangspunten biedt

In Nederland wordt veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van openbaar vervoer. De kwaliteit van het netwerk én van de stations wordt daardoor de komende jaren sterk verbeterd. De ontwikkeling van stationsgebieden blijft echter vaak achter. Het gevolg is dat de focus nu vaak niet ligt op de best bereikbare locaties. Juist nu de samenleving sterk verandert is het de hoogste tijd voor een strategie die de miljardeninvesteringen in stations en infrastructuur rechtvaardigt.

Maak Plaats! verwoordt de kansen voor knooppuntontwikkeling in Noord-Holland. Samen met gemeenten, regio's en andere stakeholders zijn huidige plannen en ambities in beeld gebracht. De schat aan kennis die zo is verzameld vormt de basis voor een strategie die de kwaliteit van de Noord-Hollandse steden en het bestaande netwerk beter benut.

Maak Plaats! is een uitnodigend pleidooi voor een nieuwe ruimtelijke ordening waarin ov-knooppunten centraal staan.

PROVINCIE
NOORD-HOLLAND
& VERENIGING
DELTAMETROPOOL

MAAK PLAATS!

WERKEN AAN
KNOOPPUNT-
ONTWIKKELING
IN NOORD-
HOLLAND

PROVINCIE NOORD-HOLLAND & VERENIGING DELTAMETROPOOL

MAAK



PLAATS!

WERKEN AAN KNOOPPUNTONTWIKKELING
IN NOORD-HOLLAND



**MAAK
PLAATS!**

VOORWOORD

Dhr. drs. T.P.J. (Tjeerd) Talsma
Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Schiphol en Milieu
Provincie Noord-Holland

De klassieke ruimtelijke ordening is voorbij! Met deze publicatie bieden wij een nieuw perspectief.

De kaart van Noord-Holland laat zien dat onbebouwde ruimte schaars is en dat de beperkingen talrijk zijn. Maar er liggen grote ruimtelijke opgaven. Daarom is het logisch om beter gebruik te gaan maken van wat je hebt. De gebieden nabij openbaar vervoer knooppunten (de 60 treinstations en 4 grote busstations in de provincie Noord-Holland) zijn dan de beste plekken. Zo sparen we de unieke Noord-Hollandse landschappen en kunnen we tegemoet komen aan de vraag naar de woonbehoefte in centrummilieus.

Ov-knooppunten zijn het goud dat gemeenten in handen hebben. Mobiliteit is niet meer weg te denken uit ons dagelijks bestaan. In de huidige netwerksamenleving biedt het directer op elkaar afstemmen van infrastructuur en ruimtelijke ordening grote kansen. En dat geldt ook voor Noord-Holland. Door die kansen te benutten, kunnen we in Noord-Holland werken aan een toekomst waarin zoveel mogelijk mensen wonen, werken en recreëren rond goed bereikbare locaties.

Het provinciaal bestuur van Noord-Holland heeft zijn prioriteit in het ruimtelijke ordening beleid daarom bij de ov-knooppunten gelegd.

In opdracht van Gedeputeerde Staten heeft de Vereniging Delta-metropool onderzoek verricht. Dit is samen met de eerder door de provincie geïnitieerde onderzoeken gebundeld in de publicatie *Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland*. Hierin zijn de kansen voor knooppuntontwikkeling concreet gemaakt en specifiek voor de Zaancorridor uitgewerkt tot een aanpak.

Samen met gemeenten, regio's en andere stakeholders zijn de plannen, ambities en strategieën in beeld gebracht. Er is een schat aan kennis verzameld. Kennis waar wij allemaal veel aan kunnen hebben. Nu komt het erop aan de volgende stap te zetten: van onderzoek naar implementatie! Met het oog daarop hopen we dat het pilotproject Zaancorridor en het advies van onze Taskforce Ruimte voor de knooppunten in Zuid-Kennemerland als inspirerend voorbeeld gaat dienen.

Graag nodig ik alle wethouders in Noord-Holland uit met ons aan de slag te gaan. Het is de provincie ernst met knooppuntontwikkeling. Wij gaan graag van start, samen met u.

MAAK PLAATS!

**WERKEN AAN
KNOOPPUNTONTWIKKELING
IN NOORD-HOLLAND**

**PROVINCIE NOORD-HOLLAND &
VERENIGING DELTAMETROPOOL**

OKTOBER 2013

INLEIDING

ATLAS

CONTEXT

**TIEN
UITGANGSPUNTEN**

KANSEN

CORRIDORS

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

**AANPAK
ZAANCORRIDOR**

HOE NU VERDER?

SAMENVATTING

ENGLISH SUMMARY

KNOOPPUNTEN A—Z

BIJLAGEN

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

INLEIDING

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

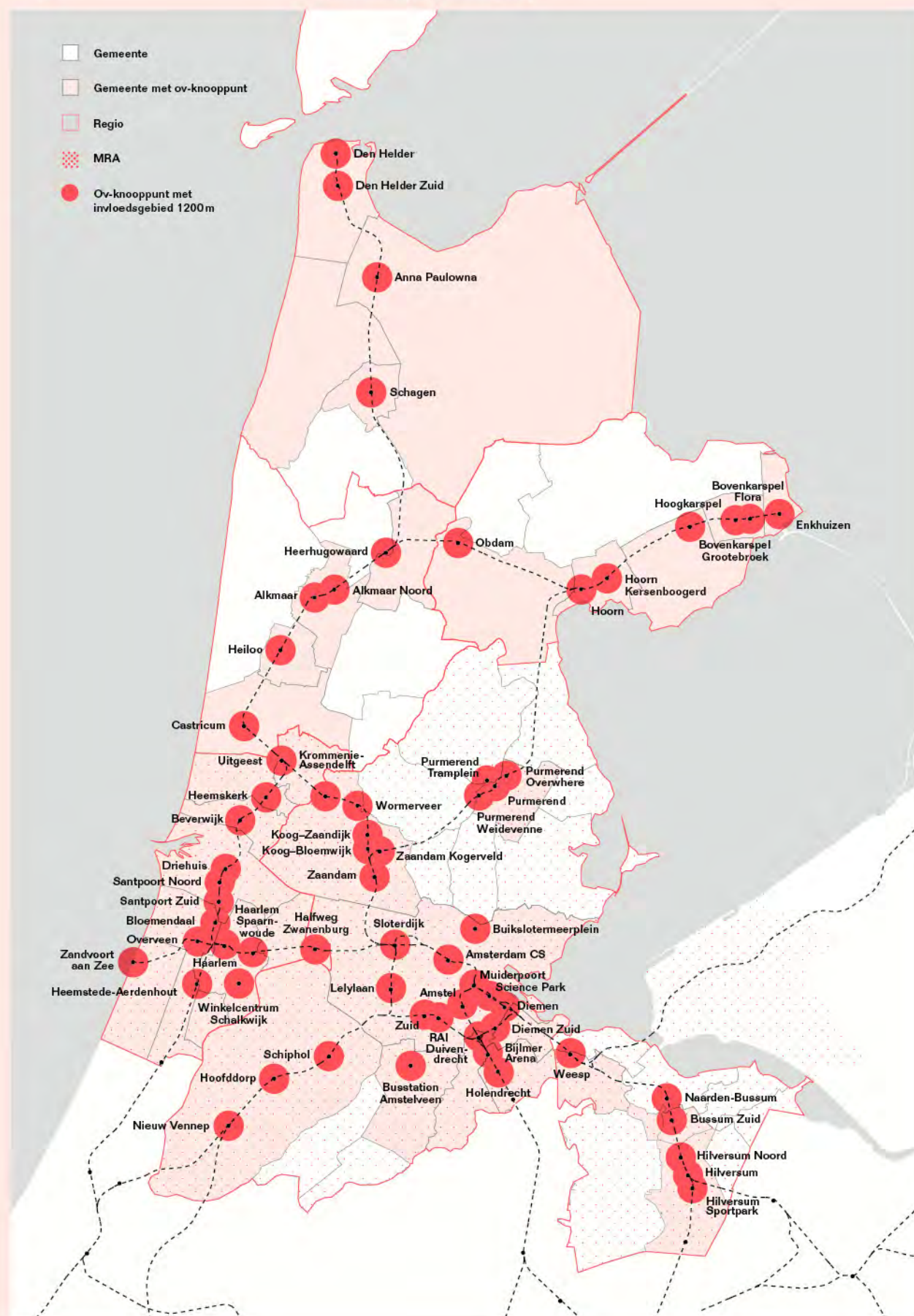
ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN



EEN SLIMME GROEISTRATEGIE, OM TE BEGINNEN IN NOORD-HOLLAND

Soepel en gemakkelijk door het stedelijk leven bewegen. Ontmoeten, werken, leren en leven waar je maar wilt. Aan het begin van de dag liggen alle opties open. Pas als het moment zich aandient kies je de beste route langs alle activiteiten. Je navigeert met je *smartphone*, het vervoersnetwerk faciliteert je en je beweegt moeiteloos van de ene naar de andere plek ...

In grote delen van Nederland is een stedelijk gebied aan het ontstaan waarin dit mogelijk wordt. Het heeft zich de afgelopen jaren bijna ongemerkt ontwikkeld, doordat mensen hun tijd anders indelen, de plekken voor hun activiteiten anders kiezen en de mobiliteit anders en efficiënter zijn gaan benutten. Voor steeds meer Nederlanders wordt deze manier van leven normaal. Zij verlangen van de bestaande steden, dorpen en wijken dat ze intensiveren en meer kwaliteit krijgen. Investerings in nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen in bestaand stedelijke gebied kunnen daarbij helpen. Door centra sterker met elkaar te verbinden en beter op elkaar af te stemmen, kunnen straks alle plekken met betekenis voor ons dagelijks leven snel en eenvoudig te bereiken zijn. Slimme transformatie van de bestaande stad is de voornaamste opgave voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Dat betekent: goed kijken wat de bestaande kwaliteiten van een locatie zijn en daarop voortbouwen, maar wel in relatie tot andere plekken in de regio.

Ook bij het vervoersnetwerk kan het anders, beter en efficiënter. Hoewel het infrastructuurnetwerk in Nederland nagenoeg compleet is, kan de manier waarop het functioneert beter. Veel ov-verbindingen functioneren slechts op enkele momenten van de dag op volle capaciteit en blijven de rest van de dag onderbenut. Daarnaast kunnen we verschillende vormen van vervoer beter met elkaar koppelen zodat reizigers telkens alternatieven hebben voor het vervolgen van hun weg. Ook kunnen we direct aan het netwerk, op plekken waar verschillende vervoerswijzen op elkaar aansluiten, voorzieningen realiseren. Het aanbod van vervoermiddelen moet veel sterker gaan volgen op de vraag in plaats van de vraag op het aanbod.

Met een sprong in de bedieningsfrequentie kan het openbaar vervoer een concurrerend alternatief gaan bieden en zich een vol-

waardige plek verwerven in het personenvervoer. Door afstemming op het lokale verkeer en het autonetwerk, wordt het zelfs nog beter. De investeringen uit het Rijksprogramma Hoogfrequent Spoor, maken een dergelijke sprong nu al mogelijk op een deel van het spoor-netwerk. Daarmee kan een dragend en hoogwaardig openbaarvervoersnet ontstaan dat metroachtige frequenties koppelt aan het gebruiksgemak van centra met verschillende functies en kwaliteiten direct bij de stations en halteplaatsen.

Door de crisis zijn de middelen om te investeren in grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur tegenwoordig beperkt. Ook leiden demografische ontwikkelingen tot een veranderende woningbehoefte en marktvraag. Daarom is het verstandig in te zetten op een strategie die verschillende vraagstukken tegelijkertijd te lijf gaat, en het beschikbare vermogen voor investeringen concentreert en optimaal benut. Een gerichte knooppuntenstrategie biedt deze mogelijkheden: door het intensiever benutten van de bestaande netwerken, door de verschillende vervoerswijzen onderling beter te verbinden en door verstedelijking af te stemmen op bestemmingen en activiteiten van mensen. Inzetten op de knooppuntenstrategie betekent het intensiveren en beter benutten van bestaande bebouwde gebieden. Maar het betekent bijvoorbeeld ook dat we het Hollandse cultuurlandschap kunnen sparen. En door sterker in te zetten op collectief vervoer zal de uitstoot van broeikasgassen en fijn stof verder worden ingeperkt.

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van spoorwegen, ander openbaar vervoer en snelwegen. Ook dit netwerk en de locaties die het verbindt kunnen beter worden benut. Goedbeschouwd liggen er enorme kansen in het bestaande netwerk van Noord-Holland. Daar komt in Noord-Holland nog een opgave bij, namelijk Amsterdam en haar omgeving laten uitgroeien tot een metropolitane regio van wereldklasse. Door verschillende aantrekkelijke plekken goed met elkaar te verbinden, ontstaat een geheel dat veel meer is dan de som der afzonderlijke delen.

Een knooppuntenstrategie speelt tevens in op de maatschappelijke trend van flexibel werken en de groei van economische sectoren waarin *face-to-face* contacten, en daarmee ook goed bereikbare locaties, van groot belang zijn. Als we in staat zijn de verschillende centra zo sterk met elkaar te verbinden en zo goed op elkaar af te stemmen dat ze gaan functioneren als één geheel, kan daarmee een veel hoger economisch rendement worden gehaald. Als dat lukt dan zal het resultaat een stadstructuur zijn die wel over de economische metropolitane kracht beschikt,

maar niet te kampen heeft met veel van de nadelen van de ons bekende metropolen, zoals congestie, vervuiling, eindeloze *suburbs* en bebouwing in verstikkende hoge dichtheden.

Daarom is de tijd rijp voor een andere, slimme groeistrategie gebaseerd op knooppunten. Deze strategie richt zich op het hergebruik van de bestaande stad en de bestaande netwerken. Het gaat om een groei die niet langer alleen gestoeld is op toekomstige waarde van ontwikkeling, maar op huidige gebruikswaarde en het beter benutten daarvan. Als we kiezen voor deze nieuwe strategie komen voor Noord-Holland met zijn unieke, sterke en kleinschalige stedelijke structuur en infrastructuur nieuwe kansen in zicht. Dit boek legt de basis voor een strategie voor het benutten van de bestaande stad en het bestaande netwerk in Noord-Holland.

AANPAK

Vereniging Deltametropool zet zich als onafhankelijke ledenorganisatie in voor de duurzame ontwikkeling van een metropolitaan Nederland. De provincie Noord-Holland heeft de Vereniging Deltametropool opdracht gegeven voor het maken van deze publicatie. Daarvoor heeft APPM Management Consultants de Zaancorridor als *case study* uitgewerkt. Daarnaast hebben gemeenten en experts vanuit verschillende beleidsvelden binnen de provincie uitgebreid inhoudelijke bijdrage geleverd.

De ov-knooppunten, zijn onderzocht op hun huidige kwaliteiten, mogelijkheden, ontwikkelingen en kansen om de bestaande stad en het netwerk beter te benutten. Hiervoor is de knoop zelf bekeken in relatie tot het zogenaamde invloedsgebied in een straal van 1200 meter rondom het station.

De aanpak was zowel inventariserend als analyserend en zowel interactief als communicatief. Na elke stap zijn de resultaten en daarmee samenhangende opgaven, kwaliteiten, kansen en problemen besproken met het speciaal voor dit doel opgerichte knooppuntenteam, een team waarin expertise op verschillende schaalniveaus en vanuit disciplines bij elkaar kwam. Het onderzoek bestond uit de volgende stappen:

HUIDIG

Op basis van zoveel mogelijk bestaande bronnen en eerder door de provincie geïnitieerde onderzoeken is de huidige situatie van de ov-knooppunten in kaart gebracht. Ze zijn onderzocht op onder andere hun bereikbaarheid, ruimtegebruik, dichtheden en aantallen inwoners, werknemers en bezoekers van regionale voorzieningen. Alle knooppunten zijn in kaart gebracht op basis van de belangrijkste kengetallen en zijn daarmee ten opzichte van elkaar te waarderen.

In de provincie Noord-Holland blijkt 30 procent van het bestaand bebouwd gebied binnen de invloedssfeer van een ov-knooppunt te liggen. Hier woont een vrijwel evenredig deel van de bevolking (35 procent) en werkt bijna 50 procent van de werknemers in Noord-Holland.

MOGELIJK

Aan de hand van de monitor plancapaciteit (provincie Noord-Holland, 2012) zijn bestaande plannen rondom ov-knooppunten geïnventariseerd. Deze gegevens zijn in gesprekken met alle 31 gemeenten waar één of meerdere ov-knooppunten liggen, gecontroleerd en aangevuld. Daarbij zijn ook de lokale ideeën en ambities in beeld gebracht. Vervolgens is de plancapaciteit gekoppeld aan de marktvraag naar woningen en kantoren, gebaseerd op de meest recente afspraken en ramingen. Dit biedt inzicht in de totale capaciteit van het Noord-Hollandse netwerk en de hoeveelheid woningen, voorzieningen en werkplekken die binnen de bestaande plancapaciteit kan worden gerealiseerd.

Uit deze analyse blijkt dat zo'n 10 procent van het invloedsgebied van de stations op basis van de huidige plannen in de komende 20 jaar zal veranderen en dat de frequentie van het spoorwegnet substantieel zal toenemen.

KANSRIJK

In de laatste stap zijn de kansen voor ov-knooppunten en corridors en het gehele netwerk in beeld gebracht. Er zijn twaalf typen knooppuntmilieus ontwikkeld als uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van ov-knooppunten. Voor elk ov-knooppunt is het meest kansrijke type bepaald. Door deze milieus te relateren aan de belangrijkste voorwaarden voor ruimtegebruik en de bijpassende

netwerkkwaliteit, worden de opgaven voor veranderingen in de bestaande situatie van het betreffende station inzichtelijk.

Uit deze analyse blijkt dat in nagenoeg alle gevallen de bestaande plannen onderling te veel met elkaar concurreren doordat dezelfde type woonmilieus zijn gepland, die tevens onvoldoende aansluiten op de woningbehoefte. Vanuit de marktvraag is een veel grotere variatie aan milieus gewenst.

HOE?

Parallel aan het traject heeft APPM management consultants zich gericht op de vraag wat nodig is om de mogelijke en kansrijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk te realiseren. Oftewel: Hoe kunnen betrokken partijen gezamenlijk uitvoering geven aan knooppuntontwikkeling? De corridor van Amsterdam naar Heerhugowaard, de Zaancorridor, is gekozen als *case study* om een kansrijke ontwikkelingsstrategie uit te werken. Dit heeft geleid tot de 'corridoraanpak', een proces- en organisatievoorstel om gezamenlijk aan de slag te gaan.

Dit boek biedt een leidraad. Het brengt eerdere studies samen, bundelt alle aanwezige kennis en data en maakt de kansen voor een betere benutting van ov-knooppunten in Noord-Holland inzichtelijk. Het boek start met een *atlas* van Noord-Holland die een overzicht geeft van alle onderzochte knooppunten, gevolgd door een beschrijving van de *context* van dit onderzoek. De *tien uitgangspunten* geven in het kort de belangrijkste onderdelen weer voor een succesvolle knooppuntenstrategie in Noord-Holland. In het hoofdstuk *kansen* zijn de twaalf typen knooppuntmilieus uitgewerkt, milieus waar vraag naar is in Noord-Holland. Vervolgens worden alle *corridors* met elkaar vergeleken, gepositioneerd in het netwerk en gekoppeld aan de marktvraag naar woningen en kantoren. De *Aanpak Zaancorridor* zoomt daarna in op het proces en de organisatie van knooppuntontwikkeling. De vraag die dan nog over blijft is *Hoe nu verder?* Het laatste deel van het boek bestaat uit een naslagwerk: alle onderzochte Noord-Hollandse *knooppunten* zijn hier terug te vinden. De verwijzingen door het boek heen maken het gemakkelijk om tussen de verschillende onderdelen te navigeren.

Maak Plaats! dient als basis én inspiratie voor de verdere uitwerking van een knooppuntenstrategie in de provincie Noord-Holland met alle betrokken partijen. Het is een pleidooi voor een nieuwe manier van denken op basis van grensverleggende kennis en inzichten.

ATLAS

8
INLEIDING

ATLAS

44
CONTEXT

56
TIEN UITGANGSPUNTEN

80
KANSEN

130
CORRIDORS

192
AANPAK
ZAANCORRIDOR

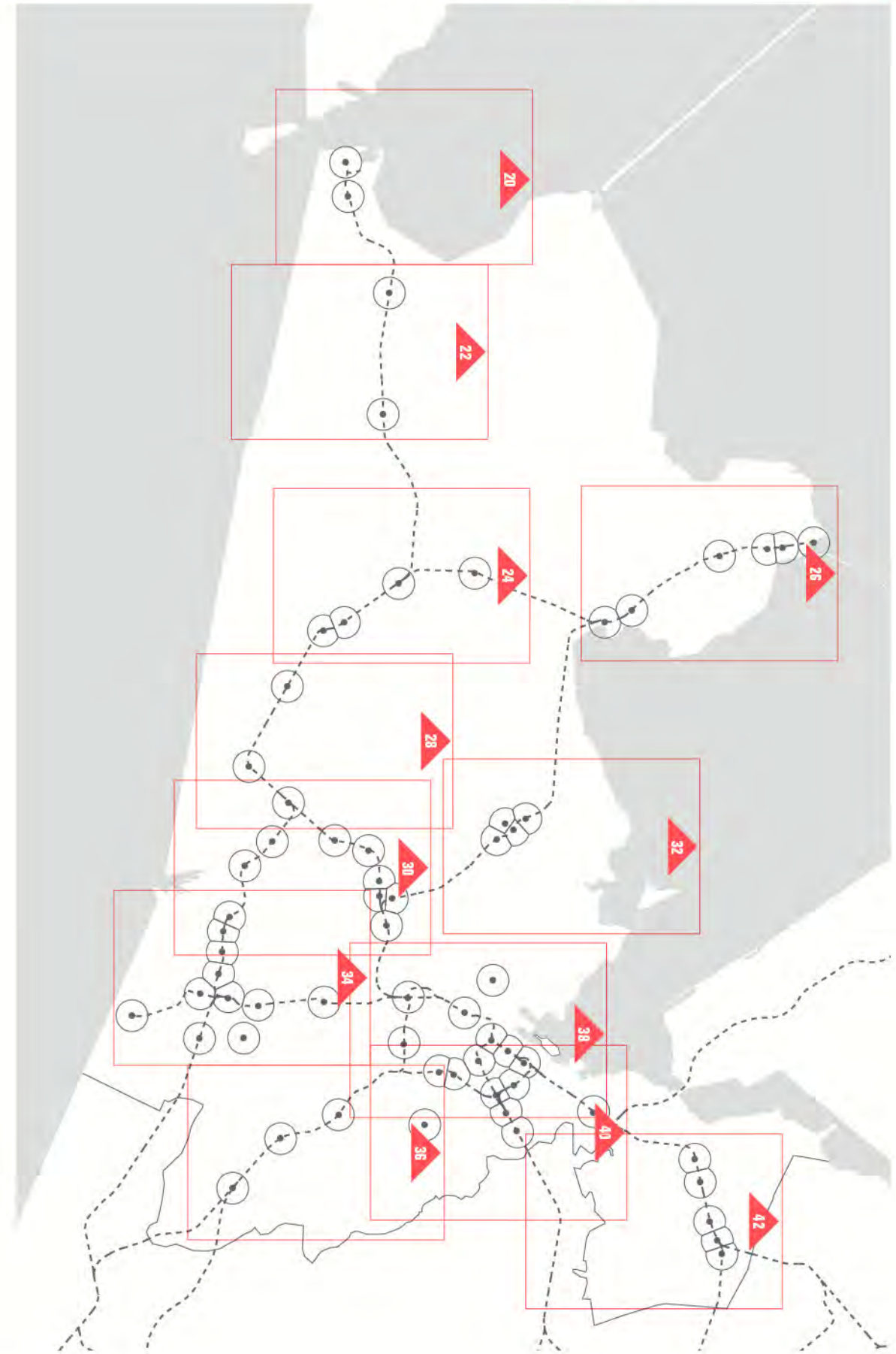
210
HOE NU
VERDER?

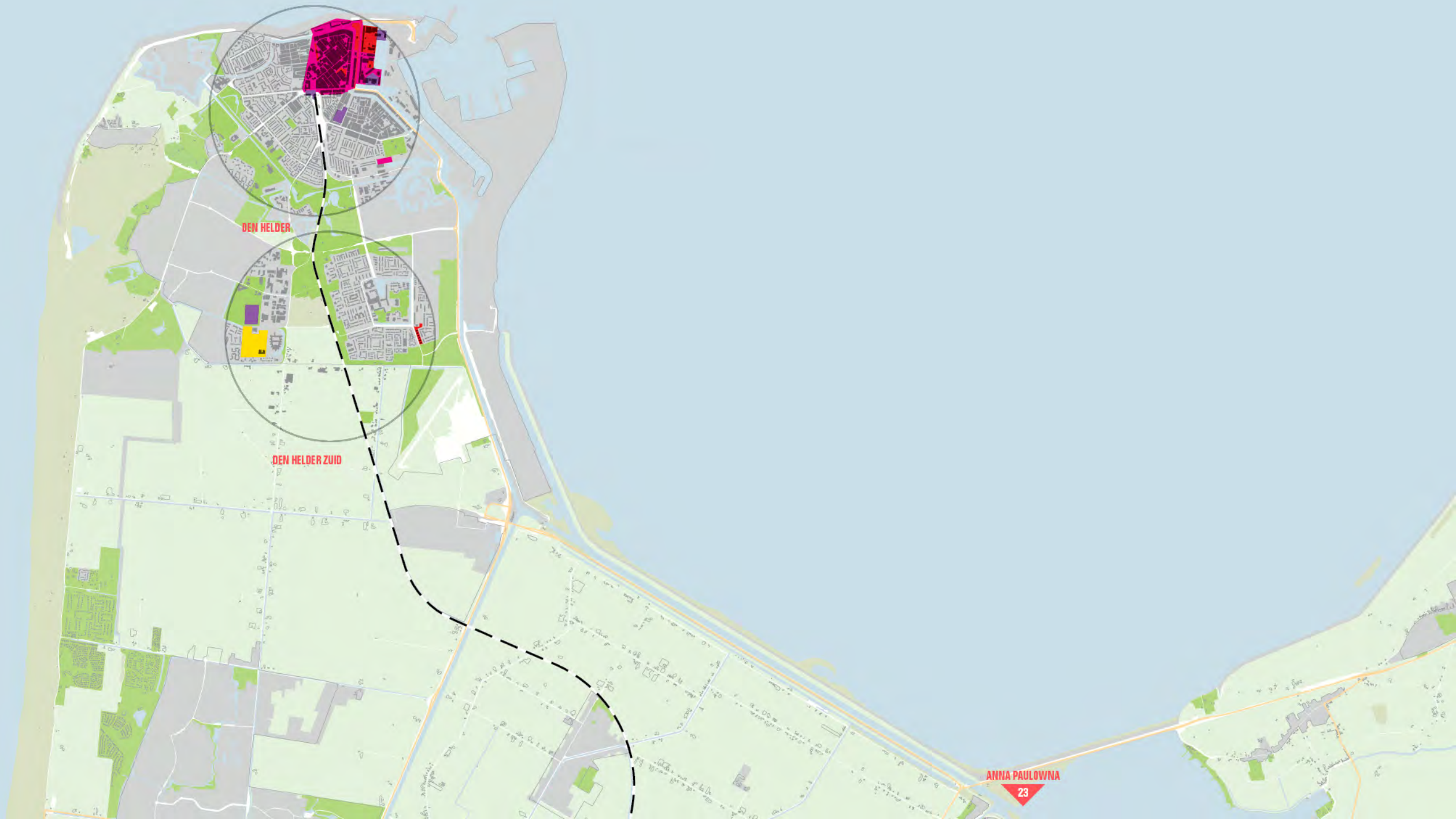
216
SAMENVATTING

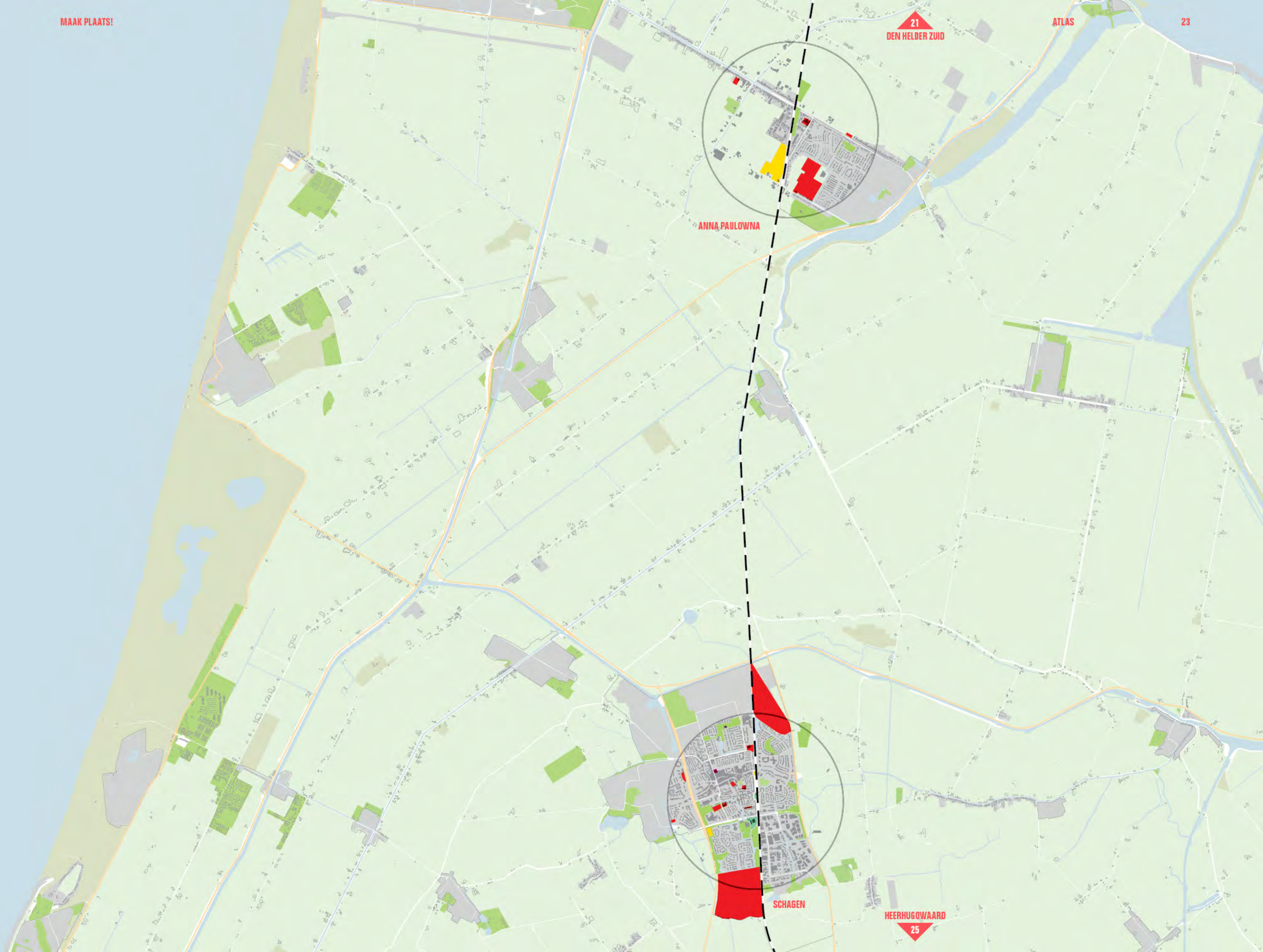
224
ENGLISH SUMMARY

232
KNOOPPUNTEN

362
BIJLAGEN









MAAK PLAATS!

23
SCHAGEN

ATLAS

25

26
HOORN

OB DAM

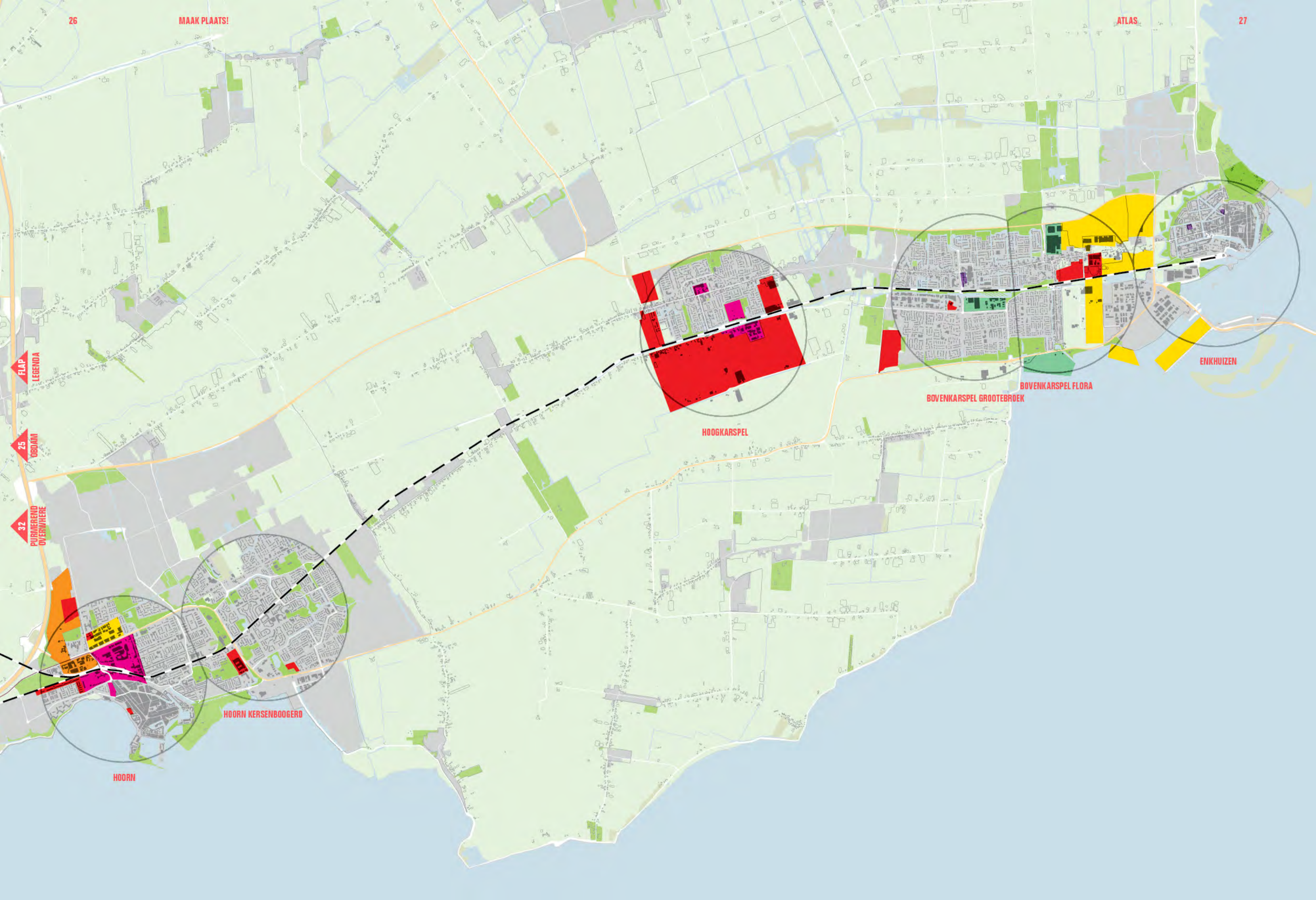
HEERHUGOWAARD

ALKMAAR NOORD

ALKMAAR

HEILOO
28

FLAP
LEGENDA



FLAP
LEGENDA

25

32
PURMEREND
OVERWIJDE

HOOGKARSPEL

BOVENKARSPEL GROOTEBOEK

BOVENKARSPEL FLORA

ENKHUIZEN

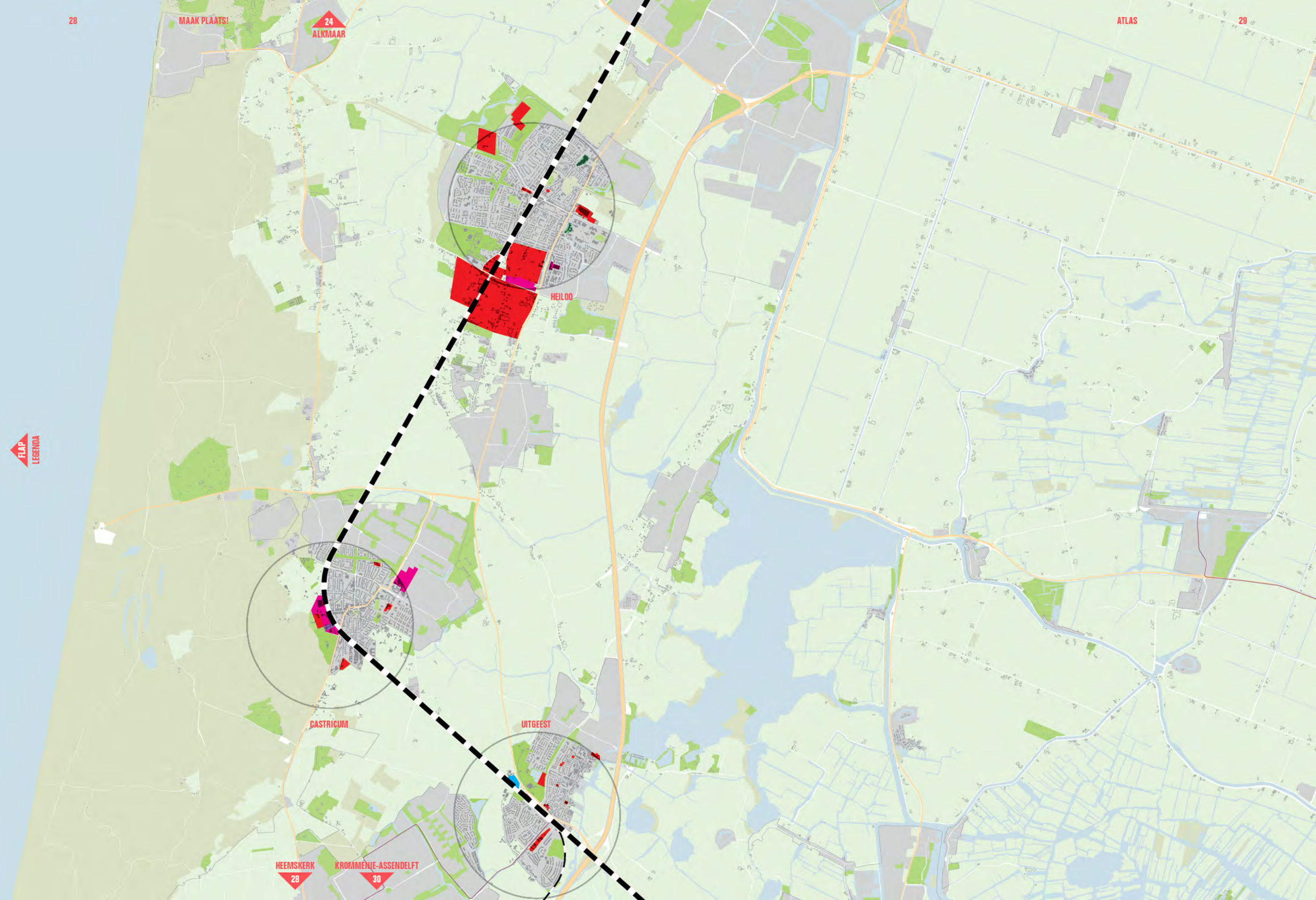
HOORN Kersenboogerd

HOORN

HEILOO

CASTRICUM

UITGEEST



BEVERWIJK

HEEMSKERK

UITGEEST

KROMMENIE-ASSENDELFT

WORMERVEER

KOOG-ZAANDIJK

KOOG-BLOEMWIJK

ZAANDAM KOGERVELD

AMSTERDAM SLOTERDIJK
31

ZAANDAM

SANTPOORT ZUID
34

SANTPOORT NOORD

ORIEHUIS

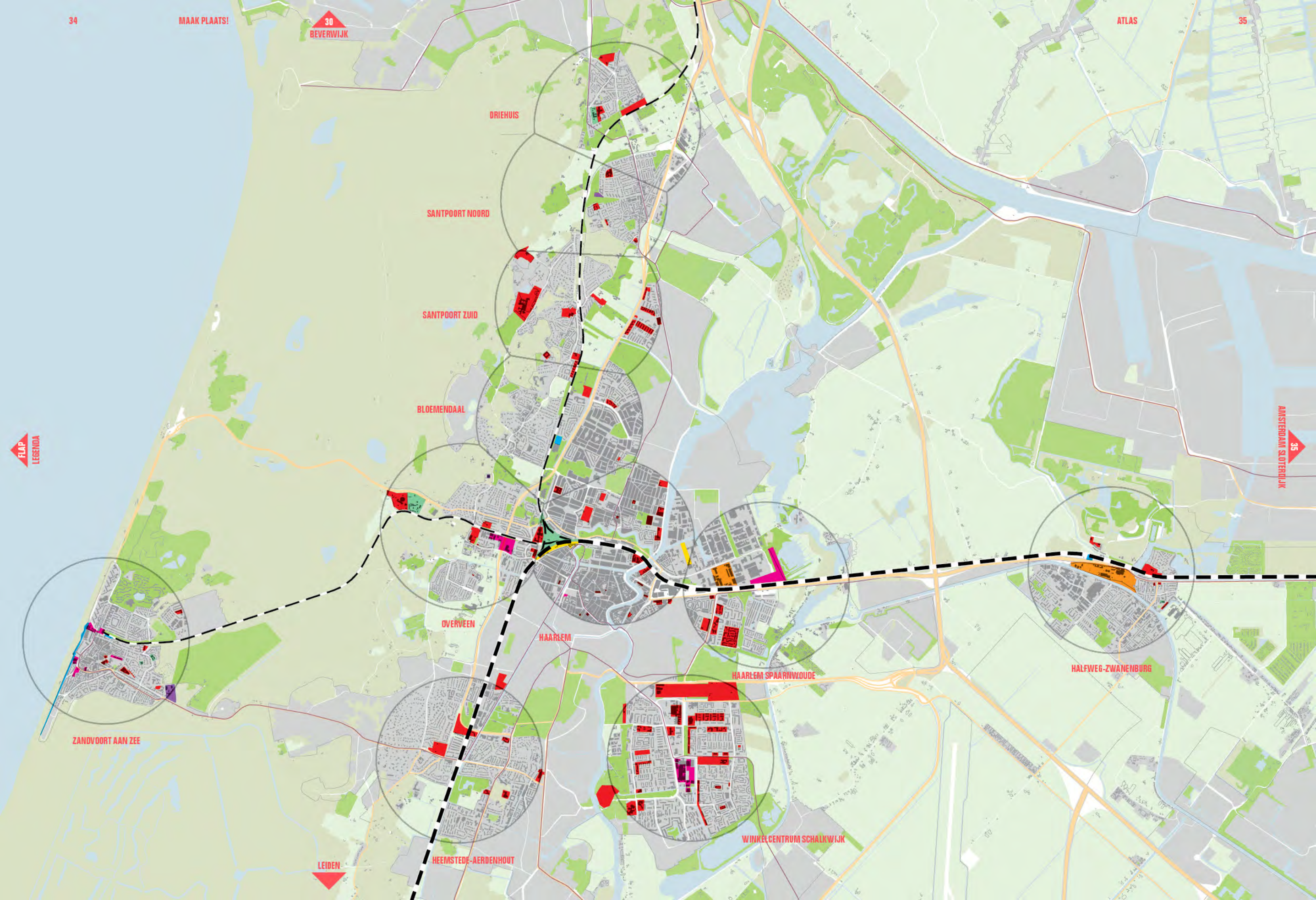
PURMEREND TRAMPLEIN

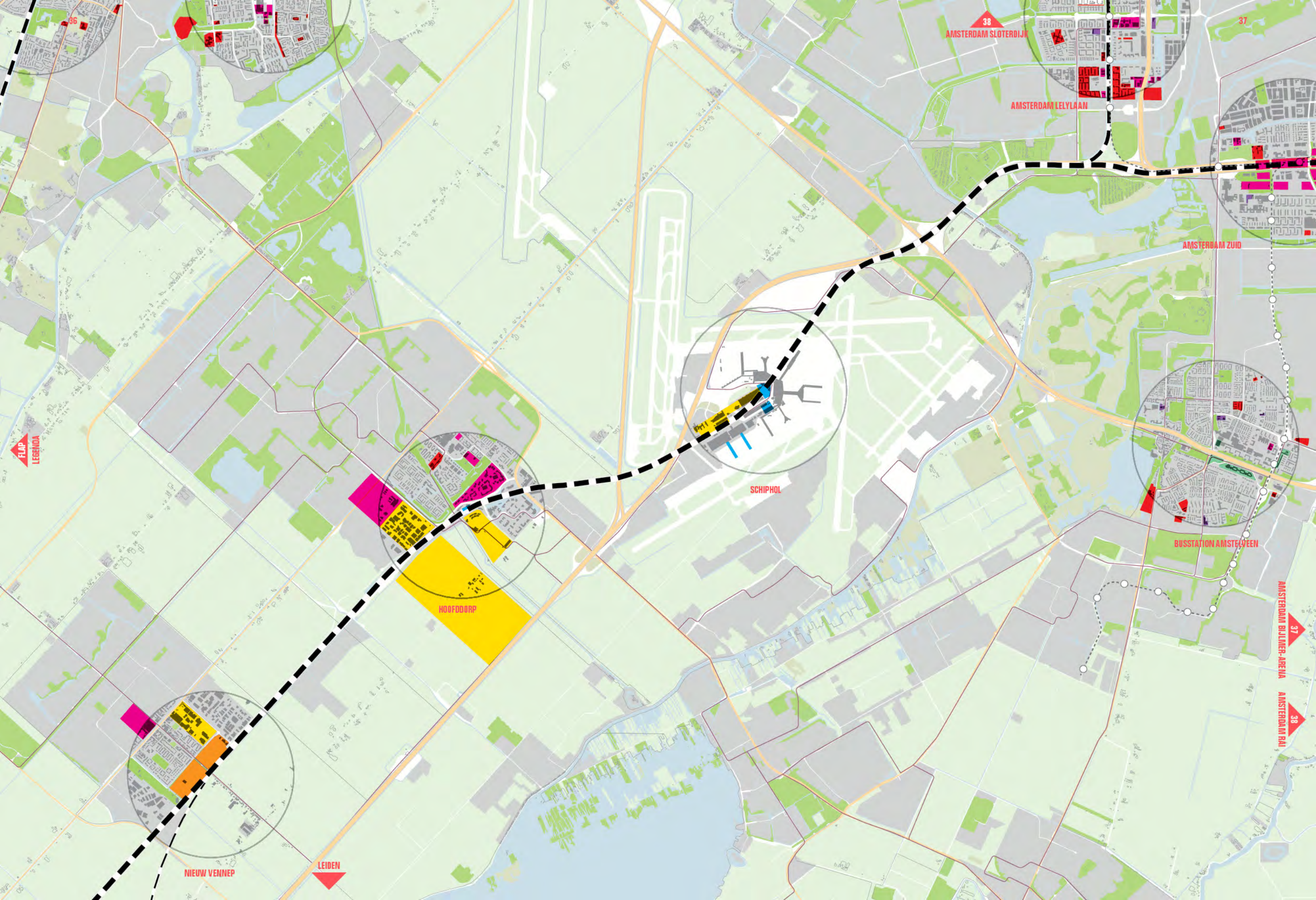
PURMEREND OVERWHERE

PURMEREND

PURMEREND WEIDEVENNE

BUKSLOTERMEERPLEIN





FLAP
LEGENDA

NIEUW VENNEP

LEIDEN

HOOFDDORP

SCHIPHOL

38
AMSTERDAM SLOTERDIJK

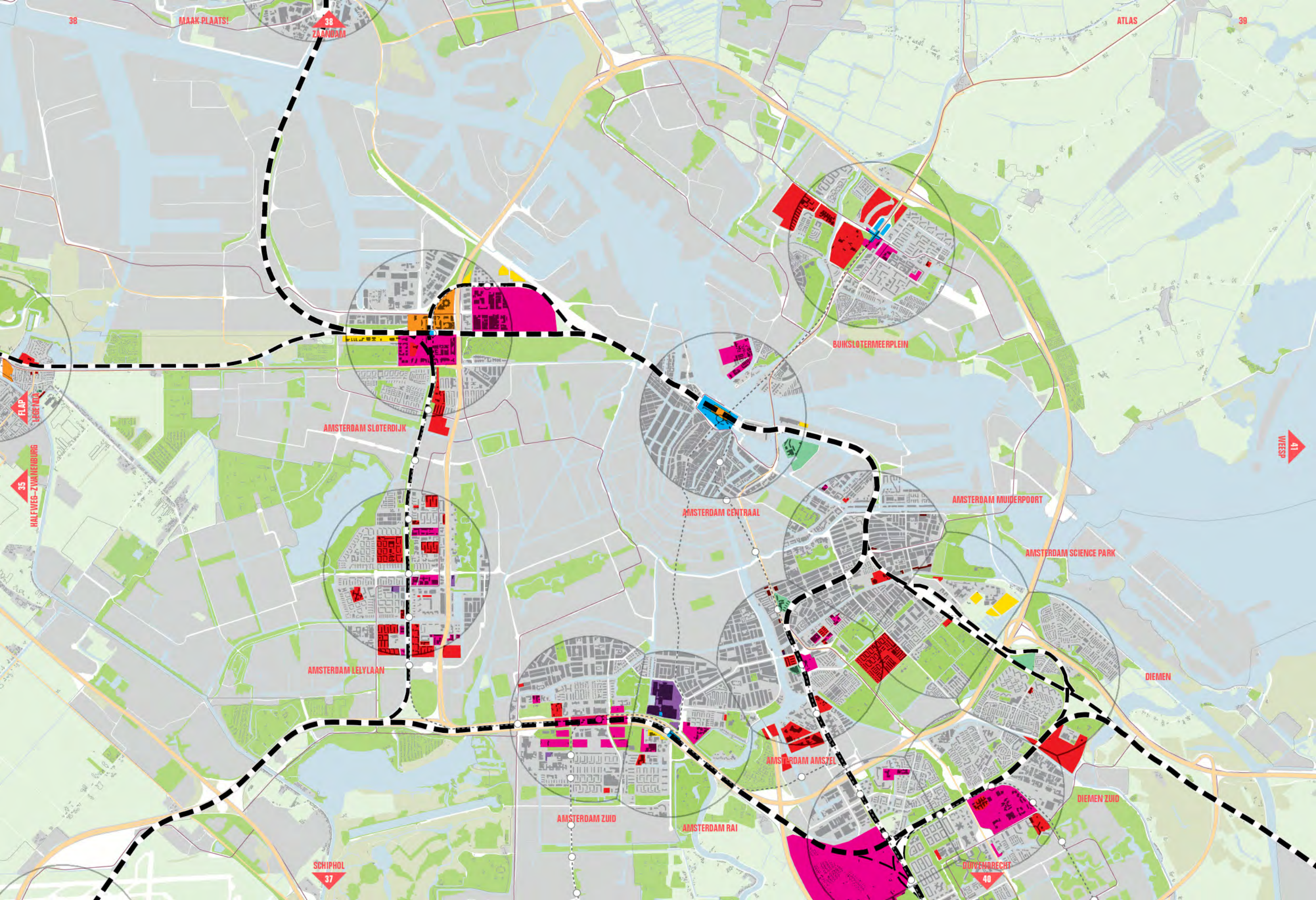
AMSTERDAM LEYLAAN

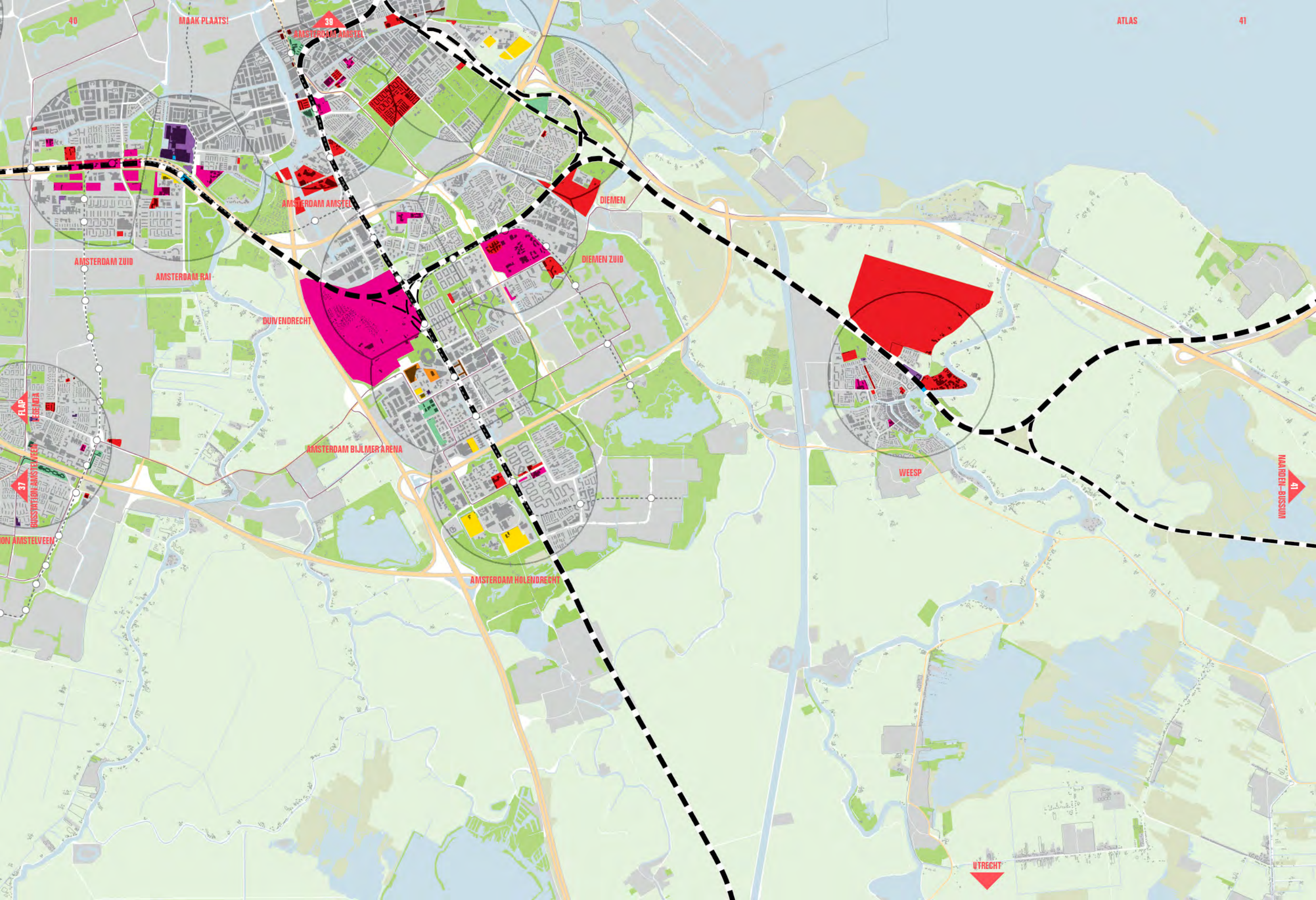
AMSTERDAM ZUID

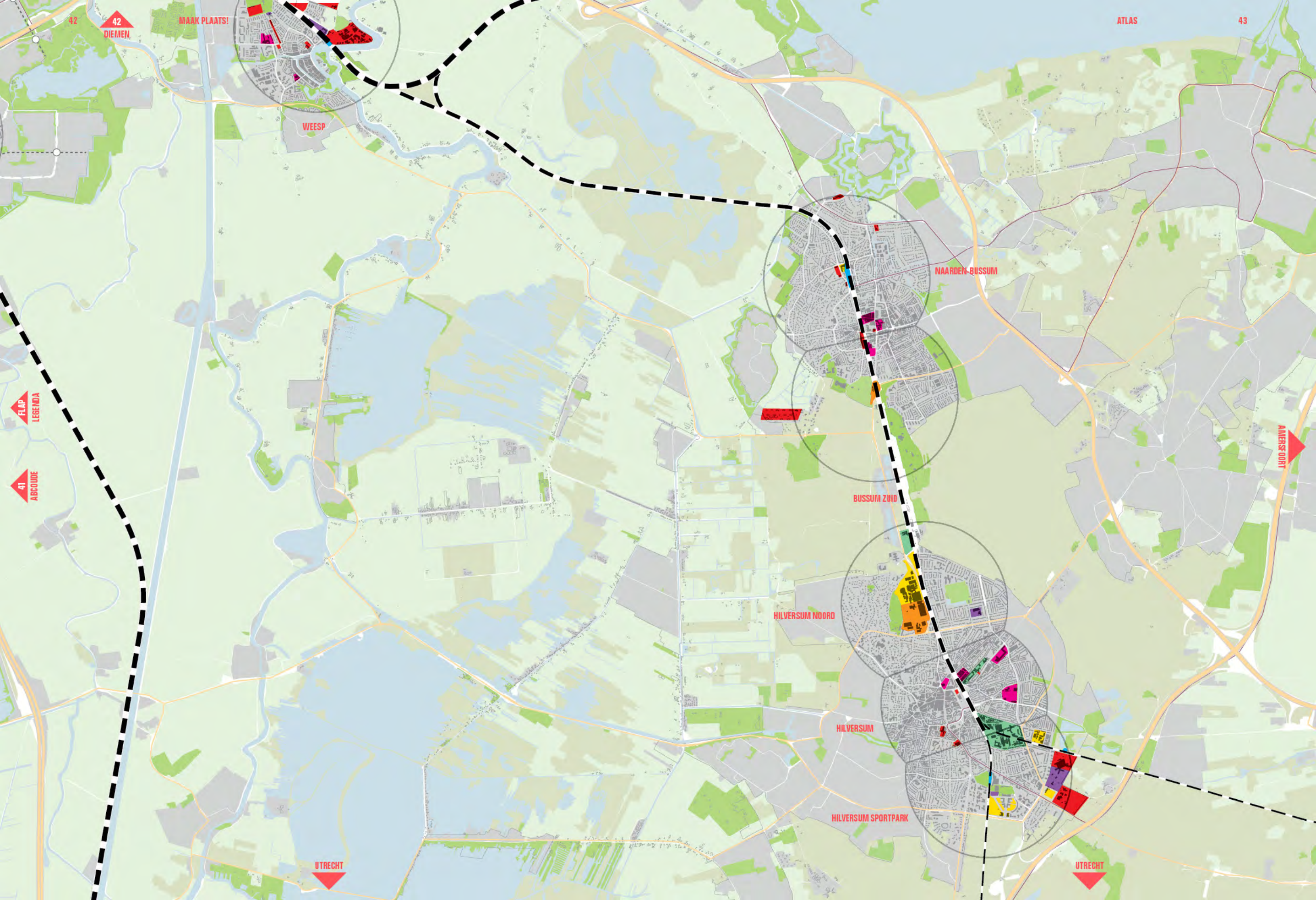
BUSSTATION AMSTELVEEN

37
AMSTERDAM BALNEAR-ARENA

39
AMSTERDAM RAI







42

42

DIEMEN

MAAK PLAATS!

WEESP

ATLAS

43

NAARDEN-BUSSUM

BUSSUM ZUID

HILVERSUM NOORD

HILVERSUM

HILVERSUM SPORTPARK

UTRECHT

UTRECHT

AMERSDORT

FLAP

LEGENDA

41

ABCOUDE

CONTEXT

8

INLEIDING

16

ATLAS

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN

Er is toenemende aandacht voor knooppuntontwikkeling in beleid, zowel bij de regionale overheden als gemeenten. Hier benoemen we de belangrijkste documenten, onderzoeken en handvatten die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld. Ook kijken we vooruit. We bieden inzicht in de invloed van trends op de kansen voor het benutten van de ov-knooppunten. Om deze kansen te kunnen verzilveren zal er wat moeten veranderen aan de sturing door de verschillende overheden. De rol van de provincie wordt specifiek onder de loep genomen. Met deze inzichten, dit onderzoek en het beleidsinstrumentarium in de hand is het nu het moment om de omslag te maken van beleid naar uitvoering. Het is tijd om door te pakken.

WAT GING VOORAF?

Infrastructuur en knooppuntontwikkeling hebben in de Nederlandse ruimtelijke ordeningstraditie nooit echt een leidende rol gespeeld. Hoewel al in de jaren twintig Rijkswegenplannen werden getekend voor het hele land, bleef de visie op infrastructuur dienstbaar aan andere zaken, met name aan de vijf Nota's Ruimtelijke Ordening. Deze nota's (zoals die tot de Nota Ruimte werden gemaakt) richtten zich vooral op functies als de woningbouwopgave en de spreiding daarvan, bijvoorbeeld door Spijkenisse en Almere als groeikernen aan te wijzen. De locatie van deze nieuwe steden werd zelden gekozen op basis van hun positie in het (spoor)wegennet. Overigens waren de Noord-Hollandse groeikernen Alkmaar, Purmerend en Hoorn wel oude steden die een regionale functie als knooppunt vervulden. Tussen de jaren vijftig en negentig was bij de groei van de steden de bestaande (spoor)infrastructuur nauwelijks leidend.

Met de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening eind jaren tachtig verschoof de focus van de Rijksnota's naar de 'compacte stad'. Dat leidde voor het eerst tot regie op vestiging nabij knooppunten van openbaar vervoer. Het ABC-beleid benoemde drie typen vestigingslocaties voor bedrijven, waarbij A stond voor centraal gelegen stationslocaties, B voor multimodaal bereikbare haltes aan de stadsrand. C-locaties waren bedrijventerreinen die nauwelijks bereikbaar waren per openbaar vervoer. Doel van het beleid was de meer intensieve bedrijvigheid te vestigen op de plekken die het best bereikbaar waren per openbaar vervoer, de A- en in mindere mate de B-locaties.

In de Vierde Nota Extra werd de visie op de compacte stad verder uitgewerkt. Behalve de aanwijzing van VINEX-wijken nabij de centrumsteden werd een aantal nationale sleutelprojecten benoemd. De sleutelprojecten stonden voor cruciale transitieprojecten in de steden die de concurrentiepositie van (middel)grote steden moesten versterken op het nieuwe Europese speelveld. Voor een groot deel betrof het locaties rond of nabij stations in de bestaande stad. In de jaren negentig waren de sleutelprojecten pioniers van een ander beleid, dat van stedelijke gebiedsontwikkeling. Nieuw daarin was de betrokkenheid van de Rijksoverheid bij gebiedsontwikkeling in de vorm van publiek-private samenwerking.

Met de vaststelling van de Nota Ruimte werd de regie in de Ruimtelijke Ordening gedecentraliseerd. Voorheen landelijk aangestuurde onderwerpen als wonen, mobiliteit en ruimtelijke ordening werden de bevoegdheid van provincies en regio's. Op het gebied van openbaar vervoer leidde dat tot de introductie van nieuwe vormen van hoogwaardig openbaar vervoer (hov) op regionale schaal, bijvoorbeeld Stadsregiorail in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Randstadrail in de Zuidvleugel en in Noord-Holland de hoogwaardige busverbindingen van de Zuidtangent.

Op het gebied van de ruimtelijke ordening kwamen veel verantwoordelijkheden terecht bij de provincies. De 'rode contouren' die door het Rijk waren bedacht (maar niet vastgesteld), werden door veel provincies overgenomen in hun eigen ruimtelijk beleid. In Noord-Holland is deze contour in de Structuurvisie vastgelegd als Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Ontwikkelingen buiten BBG ziet de provincie als een vorm van nieuwe verstedelijking waaraan zij strenge eisen stelt.

WAT SPEELT ER NU?

RIJK

Anno 2013 is de Nota Ruimte vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Hierin staat de I van Infrastructuur dus voor het eerst naast de R van ruimte en dat onderstreept het toegenomen belang van de relatie tussen die twee. In de SVIR schetst het Rijk haar visie op Nederland in 2040. De uitvoering daarvan oftewel de manier waarop die visie wordt bereikt, laat zij over aan provincies en gemeenten. Eén van de hoofddoelen in de SVIR is verbetering van de bereikbaarheid door ketenmobiliteit te verbeteren en multimodale knooppunten als verbindende schakels te versterken. Samen met andere partijen wil het Rijk sterke multimodale knooppunten stimuleren door bij te dragen aan nieuwe P+R-locaties en bestaande P+R locaties op te waarderen. Daarnaast wil het Rijk efficiënter omgaan met de bestaande infrastructuur. Hiertoe is het programma Beter Benutten in het leven geroepen met maatregelen als de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations. In de SVIR is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking geïntroduceerd. Doel van de ladder is een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte en het voorkomen van overprogrammering. De ladder is verplicht bij het afwegen van nieuwe ontwikkelingen. Daarbij dient te worden gemotiveerd of er een regionale behoefte is, en zo ja, of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen. Indien dit niet het geval is, moet gezocht worden naar een locatie die multimodaal ontsloten is of multimodaal ontsloten kan worden.

De rijksaandacht voor multimodaliteit biedt dus kansen voor de ov-knooppunten in Noord-Holland die zowel per auto als met het openbaar vervoer goed te bereiken zijn. Samen met het Rijk wil de provincie de bereikbaarheid verder verbeteren.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wil op de drukste trajecten in de brede Randstad spoorboekloos reizen invoeren om zo de groei op het spoor te accommoderen. De frequentie op de PHS-trajecten gaat omhoog tot zes intercity's en en twee tot zes sprinters per uur. Concreet betekent dit: minstens iedere tien minuten een trein op elk station. In totaal heeft het Rijk hiervoor 4,4 miljard euro gereserveerd.

Op een groot deel van het spoorwegnetwerk in de provincie Noord-Holland zal het spoorboekloos reizen worden ingevoerd. Het gaat om de trajecten Alkmaar – Amsterdam, Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad en Amsterdam – Utrecht – Eindhoven. Een frequentieverhoging tot minimaal zes treinen per uur betekent dat de bereikbaarheid op deze trajecten sterk verbetert. Daarmee ontstaan kansen om de ruimte rondom deze knooppunten efficiënter te benutten.

PROVINCIE

Het programma ov-knooppunten, waar dit onderzoek deel van uitmaakt, is één van de uitvoeringsprogramma's in de Structuurvisie Noord-Holland 2040¹. Doel is de ruimte rondom ov-knooppunten beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies. Dit betekent het intensiveren van het ruimtegebruik, het veraangename van het verblijf op en rond het knooppunt en het verbeteren van de overstapmogelijkheden. In de Structuurvisie staat dat op basis van onderzoek van alle knooppunten in Noord-Holland en de mogelijkheden tot betere benutting van de stedelijke gebieden de provincie zich actief zal gaan inzetten op de ontwikkeling van de meest kansrijke locaties. Deze publicatie komt hieraan tegemoet. Het haalt kansen boven water en biedt daarmee de basis om de omslag te maken naar uitvoering.

De provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en landschappen openhouden, maar ze wil ook ruimte bieden voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen. De provincie wil gemeenten helpen om de benutting van bestaand bebouwd gebied te optimaliseren – vooral de binnenstedelijke ruimte rondom knooppunten van openbaar vervoer. De zestig treinstations en de vier belangrijke busstations van Noord-Holland zijn op de structuurvisiekaart aangewezen als potentiële locaties voor verdere stedelijke verdichting.

Ondanks de ambitie van de provincie om knooppuntontwikkeling te stimuleren, komt daar in de praktijk nog weinig van terecht. Zo wordt het merendeel van de plannen weliswaar binnenstede-

1 In de structuurvisie gedefinieerd als haltes en stations en hun omgeving.

lijk, maar buiten de invloedssfeer van het station gebouwd. Voor het daadwerkelijk stimuleren en ondersteunen van de ontwikkeling van ov-knooppunten is dus een meer gerichte sturing nodig.

OV BUREAU RANDSTAD

In het rapport *Kiezen voor kwaliteit. Aanbevelingen voor een beter OV in de Randstad* wordt uiteengezet hoe te komen tot openbaar vervoer dat meer kwaliteit biedt en beter wordt benut, dat aantrekkelijker is voor de reiziger, meer waarde heeft voor de maatschappij en toch met dezelfde middelen kan worden gerealiseerd. Het rapport pleit voor een systeemsporg naar spoorboekloos reizen waarbij de economisch belangrijke concentraties hoogfrequent bediend worden. Er wordt voorgesteld te kiezen voor een beperkt aantal ov-poorten: stations die zelf een belangrijke bestemming zijn en waar veel mensen met snelle overstap op lokaal openbaar vervoer grote concentraties kunnen bereiken. Deze poorten dienen in de spits hoogfrequent bediend te worden door zowel de trein als het lokaal openbaar vervoer.

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Het rapport *Kansen voor knooppuntontwikkeling. Wat kunnen knooppunten en de MRA voor elkaar betekenen?* brengt de kansen en belemmeringen voor knooppuntontwikkeling in de Metropoolregio Amsterdam in kaart. De resultaten laten zien dat er veel kansen zijn voor knooppuntontwikkeling, maar dat deze ondanks de regionale urgentie, niet worden benut. Ook ontbreekt een gedeelde visie op knooppunten in een netwerk en blijkt het lastig om tot een slagvaardige aanpak voor knooppuntontwikkeling te komen vanwege versnipperde geldstromen, het ontbreken van een duidelijke probleem-eigenaar en een gebrekkig instrumentarium om vastgoedpartijen te prikkelen.

STADSREGIO

De *ov-visie 2010–2030* geeft de ambitie weer van de Stadsregio Amsterdam (SRA) op het gebied van regionaal openbaar vervoer. De SRA wil het marktaandeel van openbaar vervoer in de totale mobiliteit zien toenemen. De ambitie is om het gezamenlijke spitsaandeel van openbaar vervoer en fiets te laten groeien naar 70 procent in hoogstedelijke gebieden, 50 procent in de grote kernen en 30 procent in de kleine kernen (Stadsregio Amsterdam, 2008). Om deze ambitie waar te maken wil de SRA de capaciteit en kwaliteit van het regionale openbaar vervoer

drastisch verhogen en het stelsel van multimodale knooppunten verbeteren en uitbreiden. Voor ov-knooppunten gaat het concreet om investeringen in betere wacht- en overstapvoorzieningen (informatie, looproutes en wachtruimtes). Dergelijke maatregelen vergroten de aantrekkelijkheid en daarmee de ruimtelijke ontwikkelingskansen van ov-knooppunten.

Het discussiedocument *Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam* zet uiteen hoe het regionaal openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein) kan verbeteren zonder wezenlijke aanpassingen in de infrastructuur. Op dit moment reist een te groot deel van de treinforensen via een omweg langs CS naar de grote werklocaties aan de A10. Het rapport pleit voor een spreiding van de spitsdrukte over meerdere ov-poorten: Amsterdam Amstel, Sloterdijk, Zuid, Bijlmer en CS. Met meer directe verbindingen kan het woonwerkverkeer zich beter verdelen over de economische concentraties in de stad. Daarnaast dient het lokale openbaar vervoer beter op de ov-poorten aan te sluiten.

Herkomst- en bestemmingspoorten worden hiermee belangrijker. Woon-werkverkeer concentreert zich op de spoorcorridors, terwijl bus, tram en metro reizigers van en naar het treinstation kunnen vervoeren. Herkomstpoorten worden zwaarder belast, omdat ze gaan dienen als eind- en overstappunt voor reizigers. Hiermee krijgen stations als Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn een belangrijkere functie.

ONDERZOEK: NICIS-KEI (PLATFORM 31) EN ITOD

Er is onvoldoende bekend over de economische gevolgen van een geïntegreerde ontwikkeling van ruimte en infrastructuur. Daarom zijn de afgelopen vier jaar door onderzoekers van de Vrije Universiteit en de Universiteit van Amsterdam de economische betekenis en de institutionele prikkels van knooppuntontwikkeling in kaart gebracht (*Knooppuntontwikkeling in corridorverband*, Nicis-Kei). Het eerste project had als doel 'de economische effecten te analyseren van een railgeoriënteerde corridorontwikkeling in metropolitane gebieden'. Daarbij ging het onder andere om de effecten op waarden van onroerend goed, de baten van gebruikers van infrastructuur en agglomeratievoordelen voor de stedelijke economie. Het tweede project had tot doel om inzichten te genereren in de structurele prikkels die nodig zijn om partijen te bewegen de ontwikkeling van vastgoed en infrastructuur in corridors integraal te laten plaatsvinden. Daarbij ging het om een breed scala aan voorwaardenschepende en –stellende maatregelen zoals intersectorale overheidspinning, regulering van de vastgoed- en vervoersmarkten, en privaatrechtelijke arrangementen. Diverse praktijkpartners participeerden in dit onderzoek zoals gemeente Amsterdam, Stads-

regio Amsterdam, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland, NS Stations en Movares.

Het tweejarig onderzoeksproject I-TOD richt zich op de vraag hoe *transit-oriented development* (TOD) in de noordelijke Randstad geïmplementeerd kan worden. Tot nu toe komt TOD hier nog onvoldoende van de grond. Het onderzoek probeert drie vragen te beantwoorden. De eerste is welke maatregelen op het gebied van ruimte en vervoersbeleid een doorbraak van TOD in de noordelijke Randstad kunnen forceren. De tweede vraag gaat over welke strategieën en instrumenten op netwerk- en locatie-niveau de financiële haalbaarheid van TOD kunnen vergroten. De derde vraag is welke informatie, en in welke vorm, kan helpen om ervoor te zorgen dat de relevante stakeholders TOD gaan omarmen. De provincie Noord-Holland participeert in dit onderzoek met uiteenlopende maatschappelijke partijen zoals de gemeente en Stadsregio Amsterdam, Schiphol, de Vereniging Deltametropool, het burgerinitiatief De Kracht van Utrecht, Bouwfonds en Goudappel Coffeng. Gezamenlijk vertegenwoordigen zij de verschillende soorten stakeholders in het gebied.

VERVOERDERS: NS

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is een belangrijke speler bij de ontwikkeling van ov-knooppunten in Noord-Holland. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Gelderland en Overijssel is NS de enige vervoerder op het spoor in deze provincie. Daarnaast is ze exploitant van de stationsgebouwen en in veel gevallen ook eigenaar van de grond rondom de stations. NS Stations is het organisatieonderdeel dat verantwoordelijk is voor de realisatie van commerciële voorzieningen op stations, zoals kiosken, winkels en restaurants. Tevens is NS Stations ontwikkelaar van vastgoed in de directe omgeving van het station. Daarbij gaat het om onder andere scholen, winkels, kantoren, hotels en woningen. Tegenwoordig ligt de focus van NS Stations op het stationscomplex en niet langer op gebiedsontwikkeling. Verder is ze ook exploitant van de fietsenstallingen op stations. Tenslotte valt ook het beheer en onderhoud van stations en de transferruimten (tunnels, perrons en de stationshal) onder de verantwoordelijkheid van NS Stations. Dit alles maakt dat de NS vrijwel altijd betrokken is bij de ontwikkeling van ov-knooppunten.

TRENDS

AUTO, TREIN EN FIETS VULLEN ELKAAR STEEDS MEER AAN

De verschillen in kwaliteit tussen auto, trein en fiets nemen af. De specifieke kwaliteiten van elke modaliteit worden ingezet voor transport dat steeds meer aanvullend op elkaar is, in plaats van concurrerend functioneert. Door de opkomst van de elektrische fiets of e-bike zal de gemiddeld afgelegde afstand op de fiets verder toenemen tot meer dan 10 kilometer per dag. Dat maakt de fiets interessanter als vorm van voor- en natransport van openbaar vervoer. Tegelijkertijd verbetert de kwaliteit van dat openbaar vervoer door investeringen in bijvoorbeeld frequentieverhogingen, maar ook in voorzieningen aan boord en op de stations. Wat de auto betreft zal de nadruk steeds meer verschuiven van autobezit naar autogebruik. Vooral in de drukke stedelijke gebieden zullen autodeelconcepten als Greenwheels en Car2Go een toenemende rol gaan spelen. Mensen hoeven dus niet langer een auto te bezitten om toch mobiel te kunnen zijn.

Onder jongeren lijkt de auto nu al niet langer een heilige koe, zo blijkt uit het teruglopende auto-gebruik en -bezit bij jongeren onder de veertig. Dit komt omdat jongeren minder bereid zijn geld te besteden aan het bezit van auto's en ze daarnaast ook anders zijn gaan denken over mobiliteit en autobezit. De voorkeur van jongeren gaat steeds meer uit naar combinaties van fiets, ov en autodelen (Rai Vereniging, 2013). Eenzelfde trend is al sterker zichtbaar in andere ontwikkelde landen als Groot-Brittannië, Japan en zelfs de Verenigde Staten (The Economist, september 2012). Tegelijkertijd neemt het gebruik van openbaar vervoer sinds 1995 vooral in de stedelijke gebieden toe. Voor volgende generaties is toegang hebben tot het gebruik van een auto belangrijker dan er zelf één te bezitten (Sivak, 2013). De auto staat niet langer voor status maar is vooral een handig vervoermiddel voor bepaalde bestemmingen. Voor bestemmingen buiten de stad, bijvoorbeeld in de Kop van Noord-Holland kiezen zij de auto, in de binnensteden van Alkmaar en Amsterdam is het gemak van de fiets bepalend en voor verkeer tussen steden biedt de trein het meeste comfort, bijvoorbeeld door de beschikbaarheid van Wi-Fi aan boord.

Van een efficiënte plek voor vertrek en aankomst veranderen stations tegelijkertijd steeds meer in een plek die zelf ook als bestemming fungeert. In de afgelopen jaren is de hoeveelheid retail op stations sterk gegroeid, waardoor NS Stations inmiddels is uitgegroeid tot één van de grootste aanbieders van winkelruimte in het land. Winkels en horeca hebben knooppunten ontdekt als interessante en herkenbare vestigingslocaties. De grote intercity-stations groeien uit tot winkel- en horecacentra terwijl op kleinere stations de kaartverkoop wordt gecombineerd met gemaksvoorzieningen als een stationssupermarkt met ruime openingstijden.

De combinatie van goede voorzieningen en vervoersmogelijkheden maakt een goed en multimodaal ontsloten ov-knooppunt tot een bestemming, een plek in de stad. Daarmee ontstaat rond stations een interessant vestigingsmilieu voor jongeren, maar ook voor de zogenaamde 'spitsuurgezinnen'. Deze gezinnen combineren kinderen met twee banen, waardoor ze steeds meer afhankelijk zijn van zowel een goede bereikbaarheid per auto als openbaar vervoer, als van de nabijheid van voorzieningen als kinderopvang en winkels.

KNOOPPUNTEN BRANDPUNTEN VAN STADSCULTUUR

De kansen die ov-knooppunten bieden voor de benutting van stedelijke locaties maken ze tot cruciale plekken voor de ontwikkeling van stedelijke centrummilieus. Er is sprake van een nieuwe trek naar de stad: de populariteit van historische steden als Amsterdam en Haarlem is al jaren hoog, in andere steden wordt gewerkt aan nieuwe binnenstedelijke milieus. Jongeren verhuizen naar de stad omdat daar de mogelijkheden voor ontplooiing en ontwikkeling het grootst zijn. De bouw- en transitieopgave zal zich concentreren op de plekken waar al een stedelijk milieu bestaat of gerealiseerd kan worden, op de blijvend bereikbare knooppunten in de bestaande stad. De milieus die bestaan en ontstaan rond ov-knooppunten dragen bij aan de groeiende behoefte om deel uit te maken van een stedelijke cultuur.

Aan de andere kant staat in het minder verstedelijkte deel van de provincie de leefbaarheid onder druk. In een gebied als de Kop van Noord-Holland verdwijnt het draagvlak voor voorzieningen. Jongeren trekken weg bij gebrek aan werk en betaalbare starterswoningen, en de bevolking vergrijsst. In de toekomst concentreren voorzieningen zich op de plekken met de meeste dynamiek of die het best zijn verbonden met de stad en de rest van het land. Voor ov-knooppunten ligt hier dan ook een belangrijke functie: als brandpunt van voorzieningen en daarmee ook als aantrekkelijk woonmilieu voor de groeiende groep senioren, op zoek naar een compactere vorm van wonen nabij de voorzieningen.

STATIONS FACILITEREN ONTMOETING

Voor bedrijven neemt de aantrekkelijkheid van ov-knooppunten als vestigingslocatie toe. Tot circa tien jaar geleden was met name de autobereikbaarheid doorslaggevend en was de snelweglocatie in trek. Inmiddels is de ov-bereikbaarheid voor kantoorgebruikers vrijwel even belangrijk. Daarbij wordt aan de combinatie van modaliteiten ook meer waarde gehecht dan aan afzonderlijke bereikbaarheid. Voor vastgoedinvesteringen resulteert dat in een lager leegstandsrisico rond ov-knooppunten. Gemiddeld is de leegstand van kantoren anno 2011 rond intercitystations lager dan op snelweglocaties. De plekken die multimodaal het best zijn ontsloten, zoals in Noord-Holland de Zuidas en Schiphol, blijven het dan ook relatief goed doen ondanks de crisis.

Tegelijkertijd is de kantorenmarkt sinds de jaren negentig veel flexibeler geworden. Het aandeel zz'ers (zelfstandige professional) zonder eigen kantoor is verdubbeld en de introductie van het Nieuwe Werken bij veel bedrijven leidt tot een afname van de behoefte aan 'vaste' werkplekken en kantoren. Een steeds groter deel van de beroepsbevolking heeft de mogelijkheid om tijd- en plaatsonafhankelijk te werken. Ov-knooppunten blijken voor deze groep een slimme en logische plek om te ontmoeten, te presenteren of te vergaderen. Op en in de omgeving van stations vestigen zich dan ook voorzieningen voor deze doelgroep, zoals vergadercentra of flexibele kantoorconcepten als Regardz en Seats2Meet.

MOGELIJKE ROLLEN PROVINCIE

IN ELKE SITUATIE KIEST DE PROVINCIE HAAR SPECIFIEKE ROL



Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de bijbehorende verordening vastgesteld. Daarmee is de sturingsfilosofie voor de provincie bepaald. Het belangrijkste sturingsmiddel is dat de provincie van gemeenten vraagt om de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) verordening zijn regels opgenomen voor bouwen binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) maar zijn ov-knooppunten niet specifiek benoemd. Er zijn verschillende mogelijkheden om de benutting van knooppunten te stimuleren en te ondersteunen. Daarbij kan de provincie verschillende rollen vervullen.

DE PROVINCIE ALS EXPERT

Bij deze rol ligt de focus op het delen en ontwikkelen van kennis. Deze rol kan de provincie nader invullen door het jaarlijks monitoren van ruimtelijke ontwikkelingen rondom ov-knooppunten, het organiseren van kennisuitwisseling, en het onder de aandacht brengen van nieuwe (financiële) instrumenten om knooppuntontwikkeling op gang te helpen. De rol van expert vervult de provincie nu en biedt het vertrekpunt voor de overige rollen.

DE PROVINCIE ALS KADERSTELLER

De focus van deze rol is gericht op het gehele netwerk in de provincie. Met haar juridisch-planologisch instrumentarium kan de provincie gericht sturen op de ontwikkeling van ov-knooppunten. Zo zou zij kunnen voorschrijven dat nieuwe

kantoren alleen nog binnen de invloedssfeer van enkele ov-knooppunten mogen worden gebouwd (naar voorbeeld van provincie Zuid-Holland). Voor woningbouwplannen kan worden bepaald dat ze uitsluitend binnenstedelijk en bij voorkeur rond ov-knooppunten dienen te worden gerealiseerd. Dit laatste is eigenlijk een aangescherpte vertaling van de duurzame verstedelijkingsladder.

DE PROVINCIE ALS COÖRDINATOR OF KWARTIERMAKER

Hier ligt de focus vooral op corridorniveau. Zo kan de provincie regionaal overleg faciliteren en zorgen voor alliantievorming tussen publieke en private partijen. Zij kan ervoor zorgen dat op regionaal niveau kwantitatieve en kwalitatieve afspraken worden gemaakt over het te realiseren ruimtelijke programma. Bovendien kan zij zorgen voor interne afstemming van de verschillende subsidiestromen ten behoeve van knooppuntontwikkeling en samen met de regio lobby voeren richting NS en het Rijk.

DE PROVINCIE ALS AANJAGER

Bij deze rol ligt de focus op de ontwikkeling van specifieke knooppunten. Zo kan de provincie ook proactief haar Taskforce Ruimtewinst blijven inzetten voor een knooppunt, corridor of regio dat als kansrijk is aangemerkt. Ook kan zij subsidies verlenen en een investeringsprogramma voor ov-knooppunten opzetten.

VOORONDERZOEK

Vanuit het programma ov-knooppunten heeft de provincie onderzoek laten doen naar de staat en de potenties van stationslocaties in de provincie. De uitkomsten van dit onderzoek op een rij.

Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen rond ov-knooppunten in Noord-Holland (Goudappel Coffeng & provincie Noord-Holland 2011)

Dit onderzoek definieert de corridor als het meest relevante schaalniveau voor aansturing van knooppuntontwikkeling. In Noord-Holland bestaan grote verschillen in dynamiek tussen de verschillende corridors. Het onderzoek stelt dat de provincie haar bemoeienis moet afstemmen op de ontwikkelingen binnen een corridor: bij hoge dynamiek kan de provincie de regie nemen, bij minder hoge dynamiek een aanjagende rol.

Corridorontwikkeling in Noord-Holland, kansen voor verstedelijking en ketenmobiliteit (Goudappel Coffeng & provincie Noord-Holland, 2012)

Dit vervolgonderzoek verschaft meer inzicht in de manier waarop de bestaande hoofdinfrastructuur (spoor en weg) in Noord-Holland functioneert en samenhangt. Kenmerkend voor het ov-systeem van Noord-Holland is de sterke oriëntatie op Amsterdam. De grootste kansen voor afstemming liggen op de corridors van en naar de hoofdstad. De kansen die het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) biedt, vragen om een strategie voor de ontwikkeling rond stations op de corridor. De mogelijkheden voor het ontwikkelen van zo'n strategie zijn het grootst langs de Zaan-corridor Amsterdam-Heerhugowaard.

Marktpotentie knooppuntontwikkeling corridor Uitgeest-Hoorn (Buck Consultants, 2012)

Dit onderzoek richt zich op het ontwikkelingspotentieel van een deel van deze corridor. Volgens de inventarisatie liggen de grootste ontwikkelkansen in Hoorn en Alkmaar. De potentie ligt hier in het combineren van verdichten, veraangename en verknopen. De kansen doen zich in Alkmaar op de korte termijn voor, in Hoorn eerder op de lange termijn.

22 stations in Hollands Noorderkwartier (TU Delft & Provincie Noord-Holland, 2011)

Dit is een onderzoek naar de historische ontwikkeling van het spoorstelsel en van het grondgebruik rond stations in Noord-Holland. In gemeenten met een station blijkt het aandeel van de bevolking dat binnen de invloedssfeer van een station woont sinds 1970 te zijn gedaald. Door nieuwe stations te openen en de plan capaciteit binnen de invloedsgebieden met prioriteit te benutten kan deze trend worden gekeerd, zij het in beperkte mate.

Quick Scan OV-knooppunten in Noord-Holland (Grontmij en Inno-V, 2011)

In opdracht van de provincie werden alle knooppunten in Noord-Holland geïnventariseerd en vergeleken op een aantal kwaliteiten. Terugkerend probleem blijkt het stallingtekort voor fietsen op veel stations en een ontoereikend fietsbeheer in het algemeen. Op veel stations, met name ten noorden van het Noordzeekanaal, is bovendien de P+R capaciteit onvoldoende.

Station area developments in Tokyo and what the Randstad can learn from it (Paul Chorus, 2012)

Dit proefschrift vergelijkt Tokio en de Randstad op het gebied van stationsgebiedontwikkeling. Wat kan de Randstad leren van Tokio en hoe kan zij deze lessen toepassen? Voor de ontwikkeling van stationsgebieden in de Randstad zijn relevant: 1) afstemming van functionele programma's tussen stationsgebieden, 2) reguleren van dichtheden als middel om schaarste te creëren, 3) planologische voorkeursbehandeling van stationsgebieden, 4) planningsstimulansen om private investeringen te activeren, 5) meer gerichte regelgeving ten aanzien van het ruimtegebruik en 6) prominente rol van regionale overheden in het afstemmen van functionele programma's op het subregionale niveau.

TIEN UITGANGS- PUNTEN

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

80

TIEN UITGANGSPUNTEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMIENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN

Integraal beleid voor wonen, werken, voorzieningen, recreatie in combinatie met bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere ontwikkeling van ov-knooppunten. Door gezamenlijk in te zetten op een integrale knooppuntenstrategie wordt het mogelijk om woondoelstellingen te behalen en werklocaties op de best bereikbare plekken te realiseren. Landschappen blijven gespaard en komen binnen bereik voor recreatief gebruik. Infrastructuur wordt dan beter benut en maakt frequentieverhogingen in het ov-netwerk haalbaar. De volgende tien uitgangspunten zijn cruciaal voor de te ontwikkelen knooppuntenstrategie in Noord-Holland.



FREQUENTIE- VERHOOGING EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VERSTERKEN ELKAAR

Dankzij het Rijksprogramma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zal de trein op een aantal corridors meer als metro gaan functioneren. Op de drukste trajecten stopt dan op elk station iedere tien minuten een trein. Ruim een derde van de knooppunten in Noord-Holland bevindt zich op een PHS-corridor. Maar de frequentieverhoging op het spoor wordt pas rendabel als er genoeg activiteiten rondom de stations aanwezig zijn om reizigers genereren. De ontwikkeling van stationsgebieden blijft echter achter: de knooppunten worden dankzij de frequentie-

verhoging beter bereikbaar, maar de kansen die dit biedt voor woningen, werkgelegenheid en voorzieningen worden nog onvoldoende benut. Juist nu de samenleving sterk verandert, is het de hoogste tijd voor een strategie die de miljardeninvesteringen in stations en infrastructuur rechtvaardigt. Dan kan gewoond, gewerkt en gerecreëerd worden op plekken waar de behoefte van de consument ligt, namelijk in binnenstedelijke milieus, goed bereikbaar en dicht bij voorzieningen. Ov-knooppunten zijn locaties die bij uitstek aan deze behoefte kunnen voldoen.

140
ZAAKCORRIDOR

135
SCHIPHOLCORRIDOR

131
AMSTERDAM
— UTRECHT

127
AMSTERDAM
— ALMERE
— LEEUWARDEN

NU

BINNEN BESTAANDE
PLANCAPACITEIT

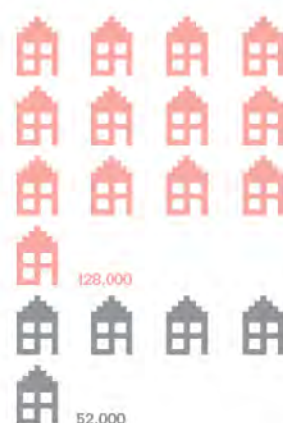
Doorgaan volgens huidige plannen



Beter afstemmen op de marktvraag



Ontwikkelen in hoge dichtheden



2030

BUITEN BESTAANDE
PLANCAPACITEIT

2040

RESULTAAT

37%
rondom
ov-knooppunten

63%
buiten
ov-knooppunten

55%
rondom
ov-knooppunten

45%
buiten
ov-knooppunten

78%
rondom
ov-knooppunten

22%
buiten
ov-knooppunten

UITGANGSPUNT TWEE

MINIMAAL 50% VAN DE NIEUWE WONINGEN RONDOM OV- KNOOPPUNTEN REALISEREN

De vraag naar nieuwe woningen in Noord-Holland wordt geschat op 240.000 woningen tot 2040 (Vraaggestuurd bouwen, Companen, 2012). De markt vraagt met name om woningen in centrummilieus: veel knooppunten zijn door hun goede bereikbaarheid en kwaliteiten geschikt om een grote bijdrage te

kunnen leveren aan deze behoefte. 55 procent van deze vraag (132.000 woningen) kan rond ov-knooppunten gerealiseerd worden. Dit percentage is haalbaar voor heel Noord-Holland als totaal. Wel zijn er grote regionale verschillen, waardoor er uitschieters naar boven en beneden zijn.

25.800 ha invloedsgebied (1200 meter)

2.700 ha plannen (10%)

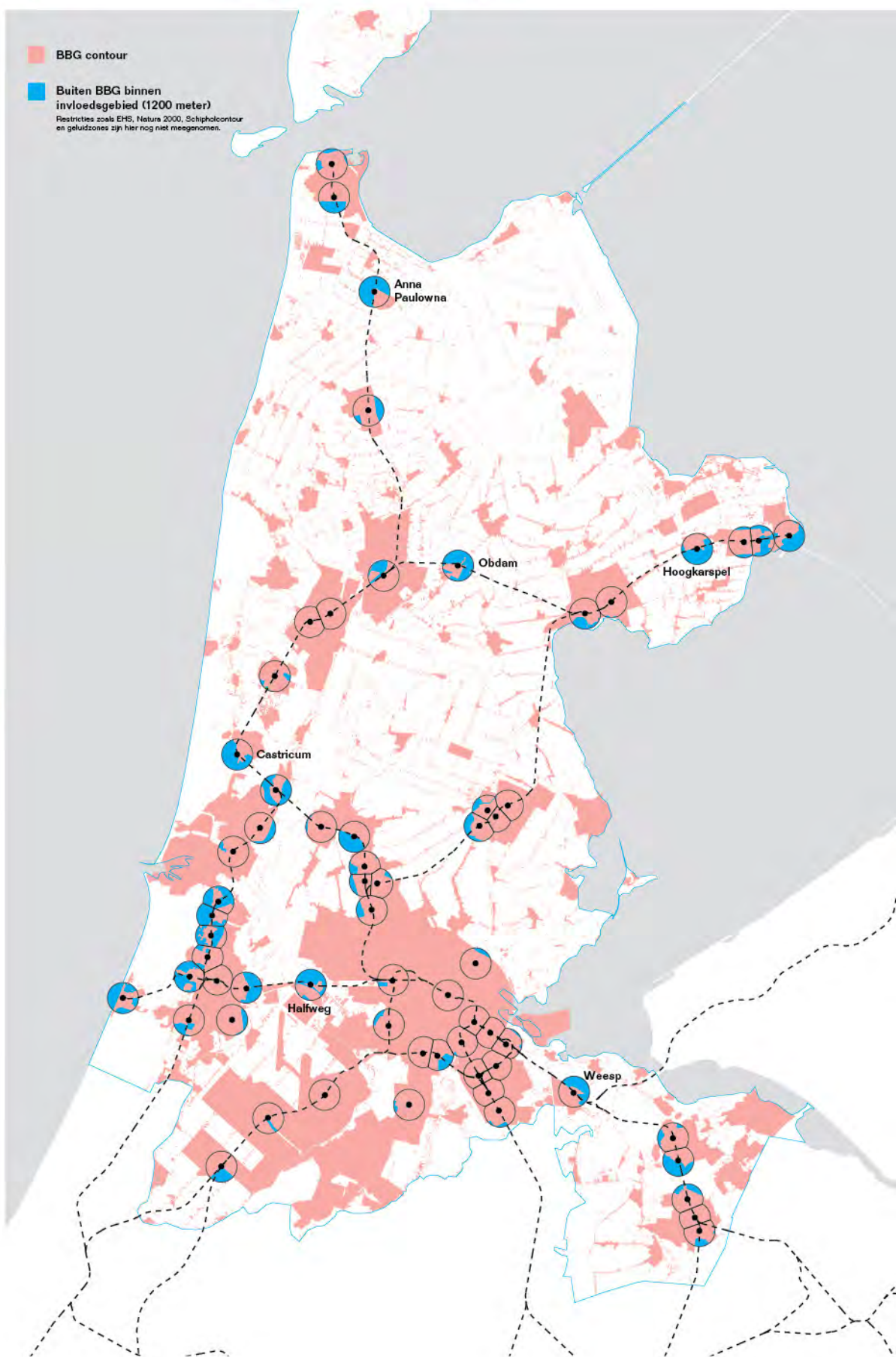


UITGANGSPUNT DRIE

VOORRANG VOOR BESTAANDE PLANNEN BINNEN BBG RONDOM OV- KNOOPPUNTEN

Bestaande plannen rondom ov-knooppunten binnen BBG zouden bij voorkeur als eerste ontwikkeld moeten worden. Deze plannen kunnen bijdragen aan een sterkere relatie tussen frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling en daarnaast voldoen aan het realiseren van 50 procent van de kwalitatieve marktvraag naar nieuwe woningen rondom ov-knooppunten. Tot 2030 zal 10 procent van het invloedsgebied van knooppunten gaan veranderen. Het gaat

om een gebied van bijna 2.700 hectare, groter dan de stad Haarlem. Van de geïnventariseerde plannen is echter 80 procent 'zacht', wat betekent dat realisatie nog niet zeker is. Tegelijkertijd biedt de zachtheid van de plannen mogelijkheden om deze beter af te stemmen op de marktvraag. De focus van gemeenten en marktpartijen zal moeten gaan liggen op de realisatie van deze plannen binnen BBG rondom ov-knooppunten.

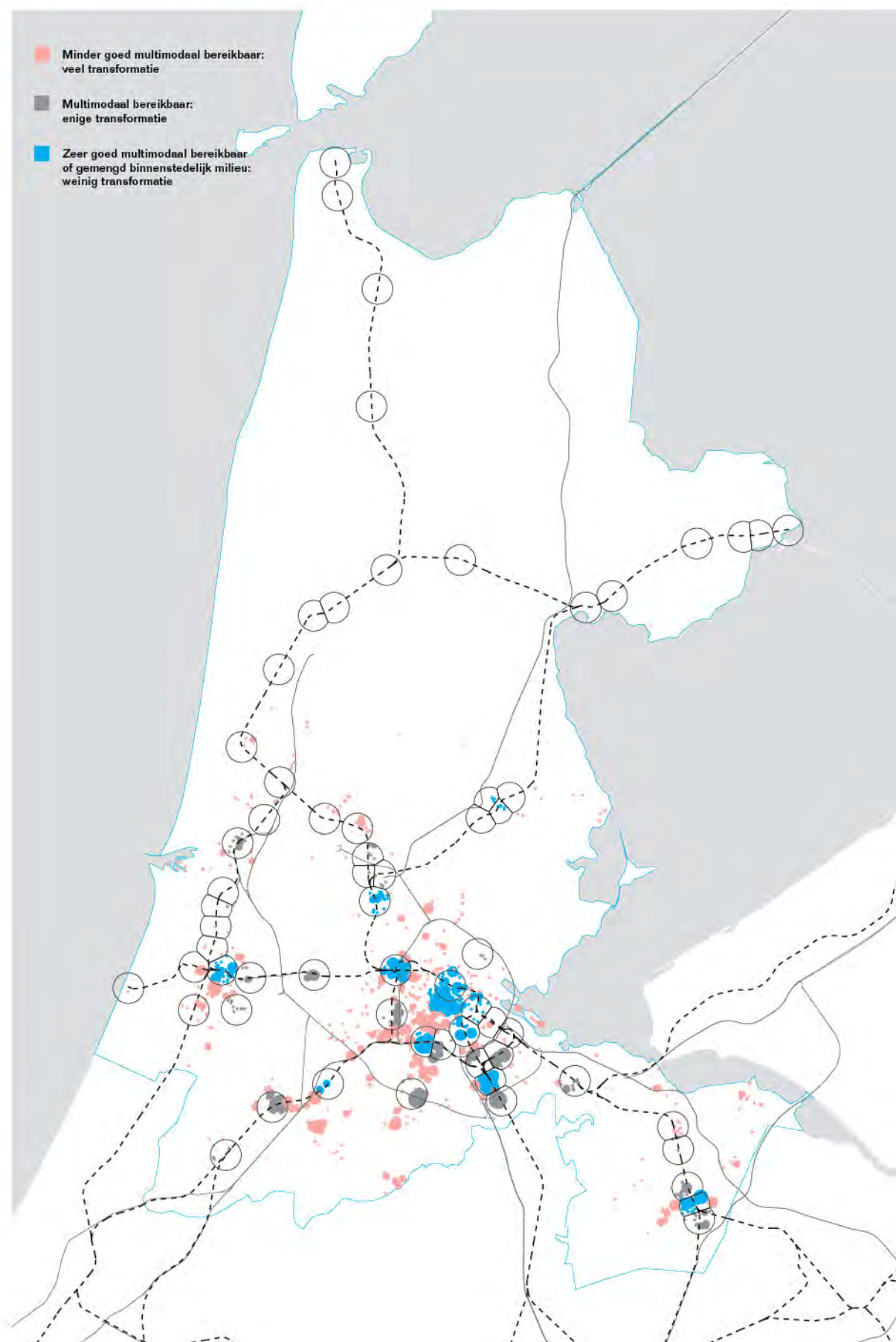


UITGANGSPUNT VIER

BBG-CONTOUR EN OV- KNOOPPUNTEN- STRATEGIE OP ELKAAR AFSTEMMEN

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogen in principe alleen binnen de BBG-contour gebouwd worden, zo schrijft de provincie Noord-Holland voor. Wanneer binnen BBG geen mogelijkheden zijn om aan de regionale vraag te voldoen dan moet als eerste worden gekeken naar locaties die multimodaal bereikbaar zijn of dit op korte termijn kunnen worden. Dit is in lijn met de 'ladder voor duurzame verstedelijking' van het Rijk, waarin het aantonen van nut en noodzaak van verstedelijking wettelijk verplicht is gesteld. Het is dan ook een onderdeel van de RO kerntaak van de provincie om regie te

voeren over de integratie en afweging van alle ruimtelijke opgaven van bovenlokaal belang, dus zowel binnenstedelijk als in het landelijk gebied. In de MRA is een grote woningbehoefte. Indien blijkt dat er onvoldoende ruimte is om al deze woningen binnen BBG te realiseren, dan kan een aantal ov-knooppunten in de MRA die nu deels buiten de BBG-contour liggen extra capaciteit bieden. De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) biedt de juridische basis om in deze specifieke gevallen een uitzondering te realiseren.



UITGANGSPUNT VIJF

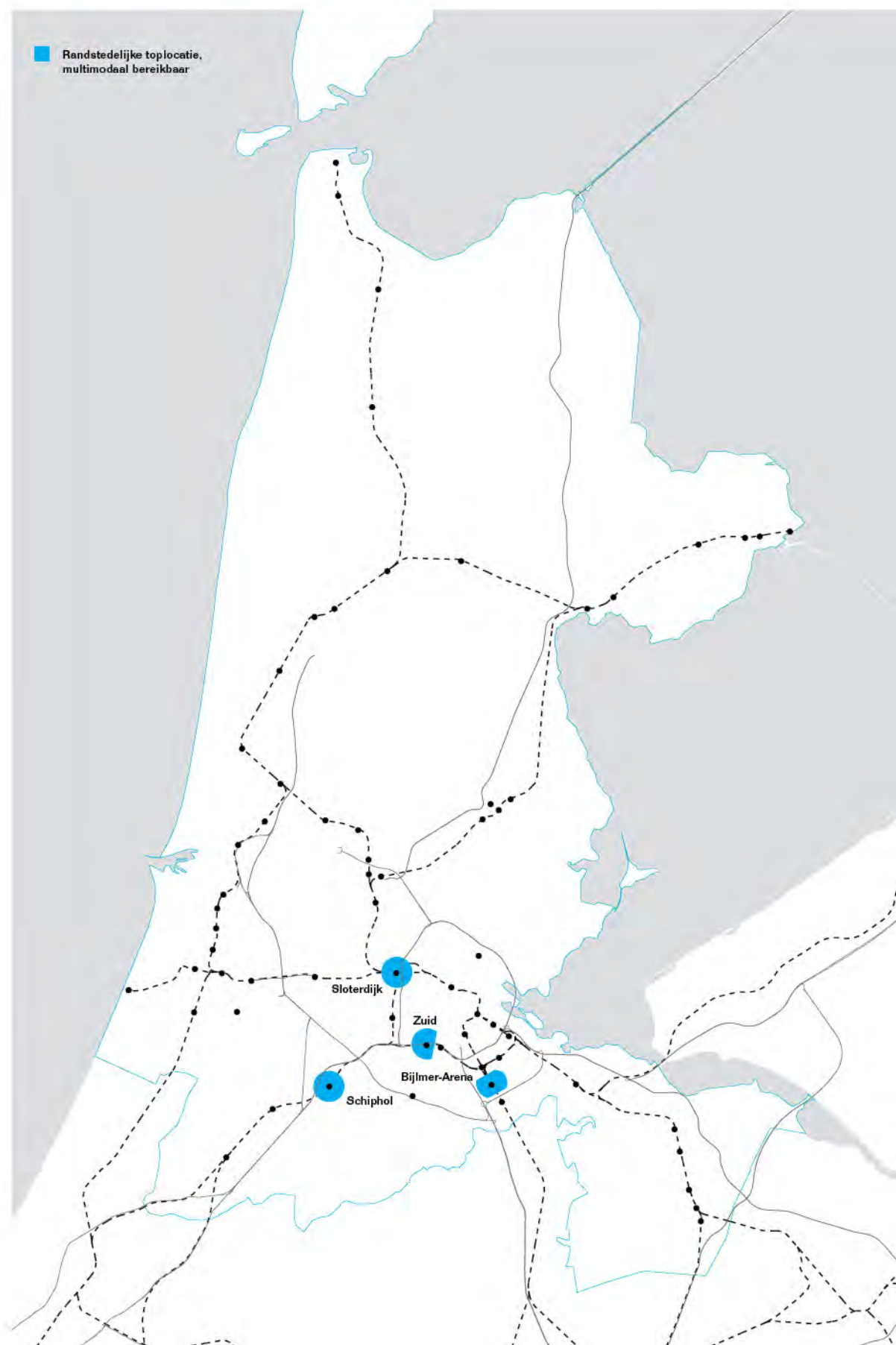
TERUGDRINGEN VAN LEEGSTAANDE KANTOREN OP PLEKKEN DIE NIET MULTIMODAAL BEREIKBAAR ZIJN

130
CORRIDORS, AANBIJTE
EN DOORVLOE
VOOR KANTOREN

380
BILJAGE TO-
LEEGSTAND KANTOREN

Er is op dit moment een structureel overaanbod aan kantoren. Bijna 19 procent van de bestaande voorraad in de Metropool Regio Amsterdam staat leeg (Monitor Uitvoeringsstrategie Plabeka, 2012). Naar schatting is ongeveer de helft van deze leegstand structureel. Het is de prognose dat onder invloed van trends als het Nieuwe Werken en de vergrijzing de vraag naar nieuwe kantoren verder zal afnemen en de leegstand zal toenemen. Het accent zal daarom in de toekomst moeten komen te liggen op het terugdringen van de leegstand. Aantrekkelijke kantoor-

locaties lijken vooral stationsgebieden met een goede autobereikbaarheid te zijn. Voor een ov-knooppuntenstrategie betekent dit dat deze niet gericht moet zijn op het bouwen van nieuwe kantoren bij stations, maar juist op het terugdringen van de leegstand op de plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn. Hier zal voornamelijk transformatie naar andere functies plaats moeten vinden. De verantwoordelijkheid ligt bij de marktpartijen. De provincie kan dit stimuleren door op regionaal niveau afspraken te maken en/of door het inzetten van haar ruimtelijk instrumentarium.



UITGANGSPUNT ZES

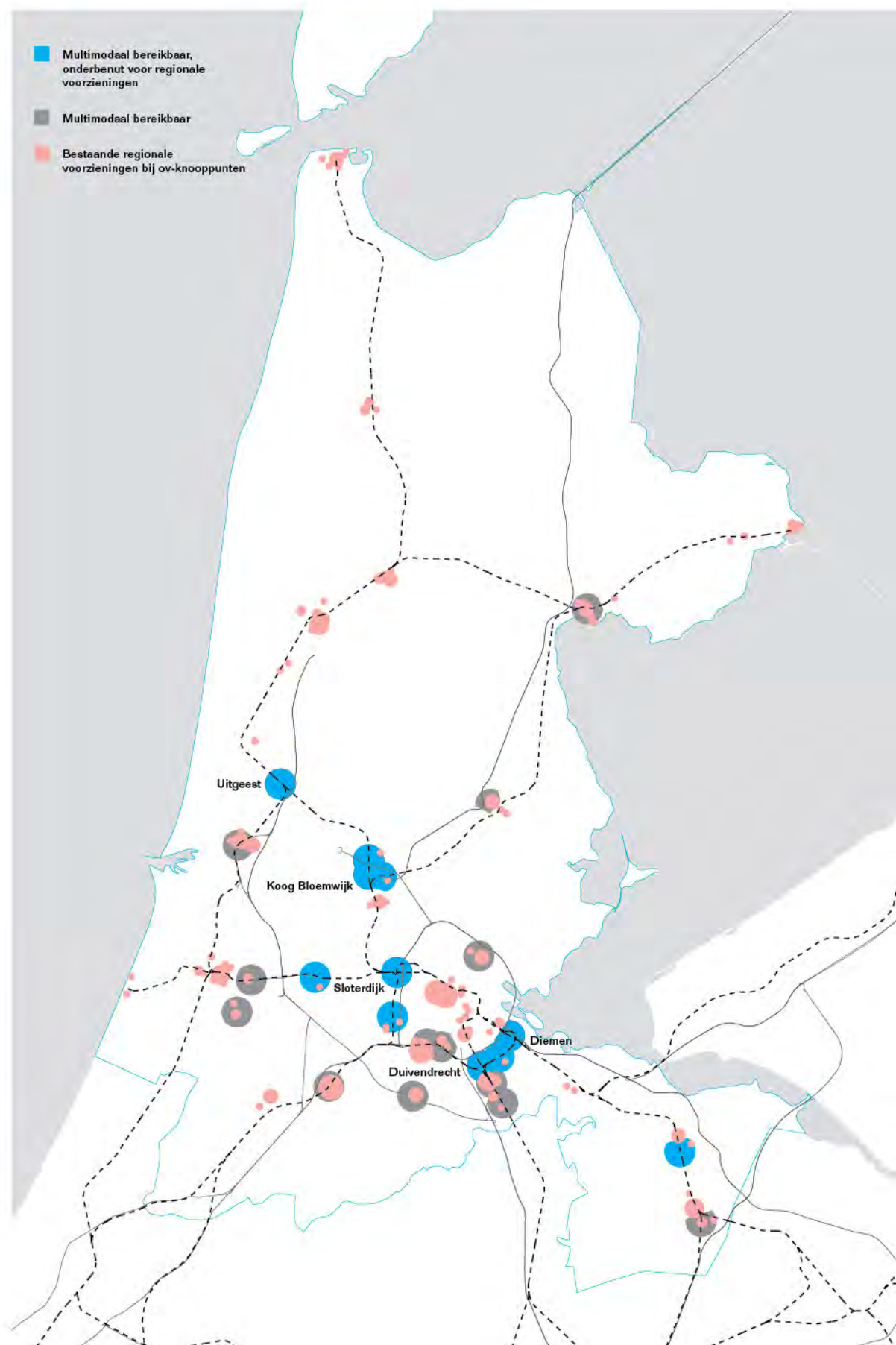
INZETTEN OP KWALITEITS- VERBETERING VAN WERKMILIEUS OP DE BEST BEREIKBARE LOCATIES

130
CORRIDORS:
AANTALLEN EN ORGANE
VOOR KANTOREN

392
BLAAS 11:
VRIJGEVEN KANTOREN
VAN REED NAAR
CORRIDORS

De vraag naar nieuwe kantoren zal de komende jaren zeer beperkt zijn. Alleen in bepaalde deelsegmenten, zoals energiezuinige panden op toplocaties, zit nog groei (Eichholtz et al., 2010). Ook is de vraag naar nieuwe kantoren beperkt, doordat met courante leegstand aan een groot deel van de vraag naar kantoren kan worden voldaan (Plabeka, 2011). Nieuwe kantoren dienen uitsluitend gerealiseerd te worden op de meest kansrijke plekken: locaties die vanuit de hele Randstad zeer goed per auto en per openbaar

vervoer bereikbaar zijn en waar een kwalitatief hoogwaardig en gemengd stedelijk milieu kan ontstaan. Het is essentieel om ook voor de kantorenmarkt de kwalitatieve vraag van de markt voorop te zetten: het gaat niet zozeer om aantallen vierkante meters maar juist om de kwalitatieve milieus waarin deze vierkante meters gebouwd kunnen worden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij gemeenten en marktpartijen.



UITGANGSPUNT ZEVEN

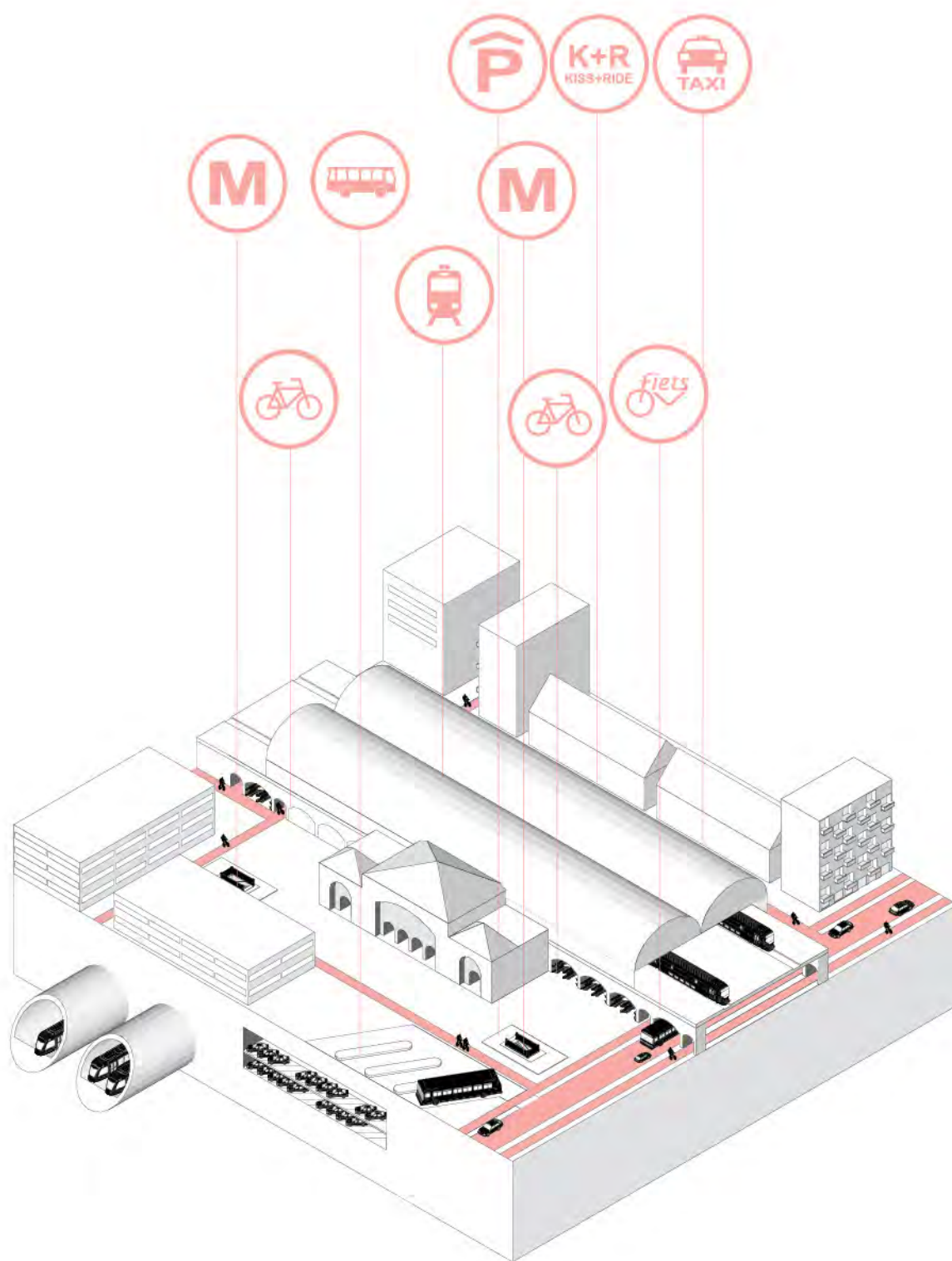
REGIONALE VOORZIENINGEN BIJ VOORKEUR OP MULTIMODAAL BEREIKBARE LOCATIES

Multimodaal bereikbare knooppunten kunnen uitgroeien tot gemengde, levendige milieus die de regio bedienen. Regionale voorzieningen, d.w.z. voorzieningen met meer dan 500 bezoekers zoals onderwijs, zorg en culturele instellingen, kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van die levendigheid. Deze voorzieningen zijn centra van uitwisseling en ontmoeting en hebben een aantrekkingskracht op zowel bedrijven als verschillende groepen gebruikers en bezoekers: ze dragen bij aan de ontwikkeling van zogenaamde interactiemilieus, ontmoetingsplekken in de stad (De Hoog, 2012). Aan de andere kant hebben regionale voorzieningen op hun beurt baat bij een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer, zodat ze voor zoveel mogelijk

mensen variërend van studenten en werknemers tot senioren en toeristen – toegankelijk zijn. Dit geldt zeker voor het onderwijs en de zorg waar door schaalvergroting mensen vanuit een veel groter gebied naar deze voorzieningen toekomen. Multimodaal bereikbare knooppunten kunnen hierop inspelen. Regionale voorzieningen kunnen ook bijdragen aan de groei van het aantal treinreizigers in de daluren en een tegenspietsbeweging op gang brengen. De provincie kan de bouw van regionale voorzieningen rond ov-knooppunten stimuleren door hier in de toekomst specifiek beleid voor te ontwikkelen, op regionaal niveau afspraken te maken en/of haar ruimtelijk instrumentarium in te zetten.

UITGANGSPUNT ACHT

DE OVERSTAP TUSSEN VERVOER- MIDDELEN VERBETEREN



Knooppunten die goed bereikbaar zijn met de auto en het openbaar vervoer zijn interessant voor verschillende typen regionale voorzieningen en kantoren. Het koppelen van auto- en ov-netwerken zorgt daarbij voor keuzen in vervoerswijzen (Goudappel Coffeng, 2012). Bij een groot deel van de Noord-Hollandse knooppunten kan de ketenmobiliteit (het combineren van verschillende vervoerswijzen tijdens een reis) nog behoorlijk verbeterd worden.

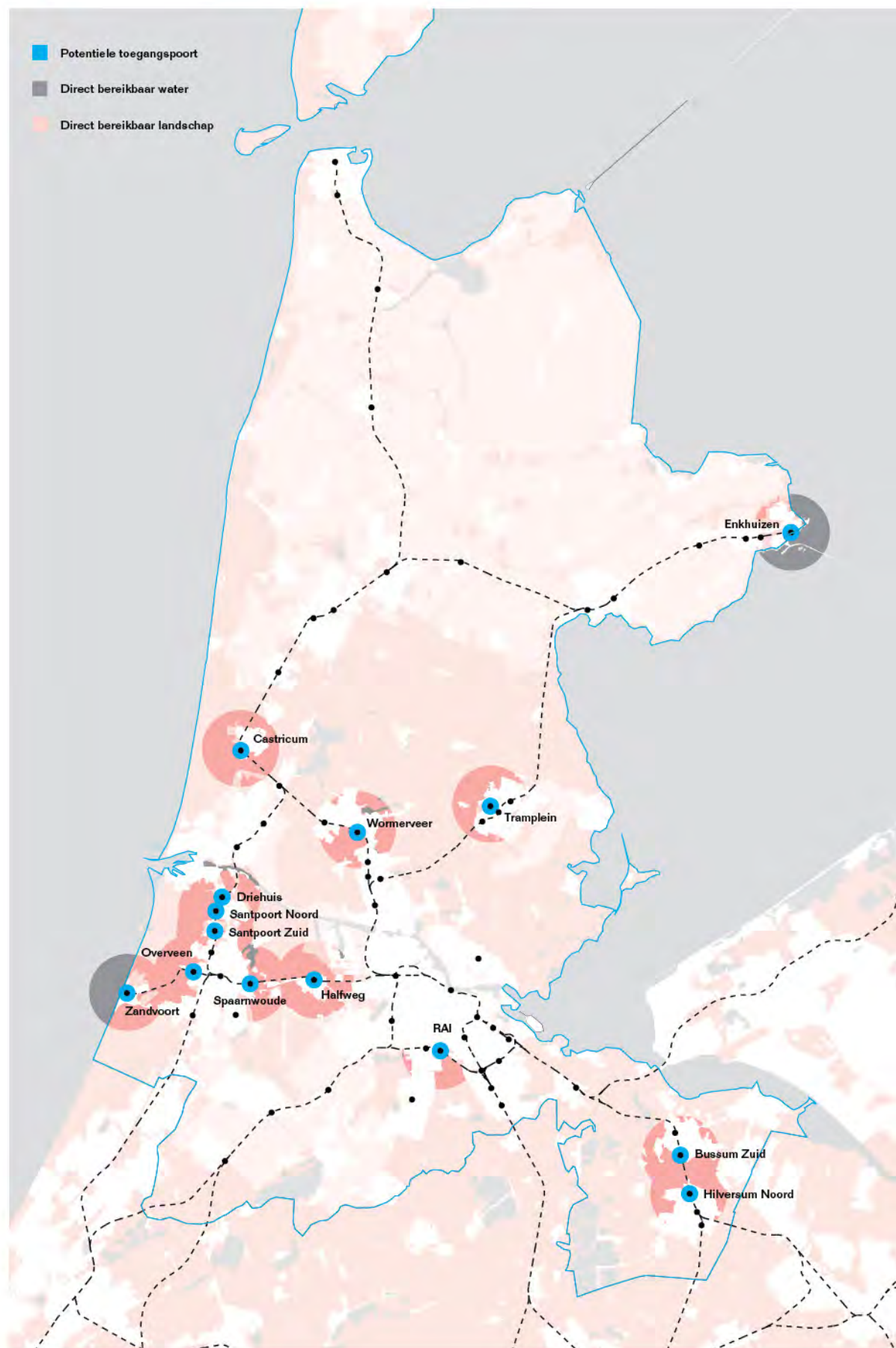
Met een goede koppeling tussen openbaar vervoer-, auto-, fiets- en voetgangersnetwerken en bijbehorende voorzieningen zoals P+R en fietsenstallingen, neemt het gebruik van het openbaar vervoer toe. Op plekken waar veel soorten mobiliteit samenkomen is een secure ruimtelijke inrichting nodig. Daarbij verdient vooral de relatie tussen station en het centrum van een stad of dorp specifieke aandacht.

85
KNOOP

86
POSITIE IN HET
LANGZAAM-
VERVOERNETWERK

87
POSITIE IN HET
OV-NETWERK

88
POSITIE IN HET
WIEGNETWET



UITGANGSPUNT NEGEN

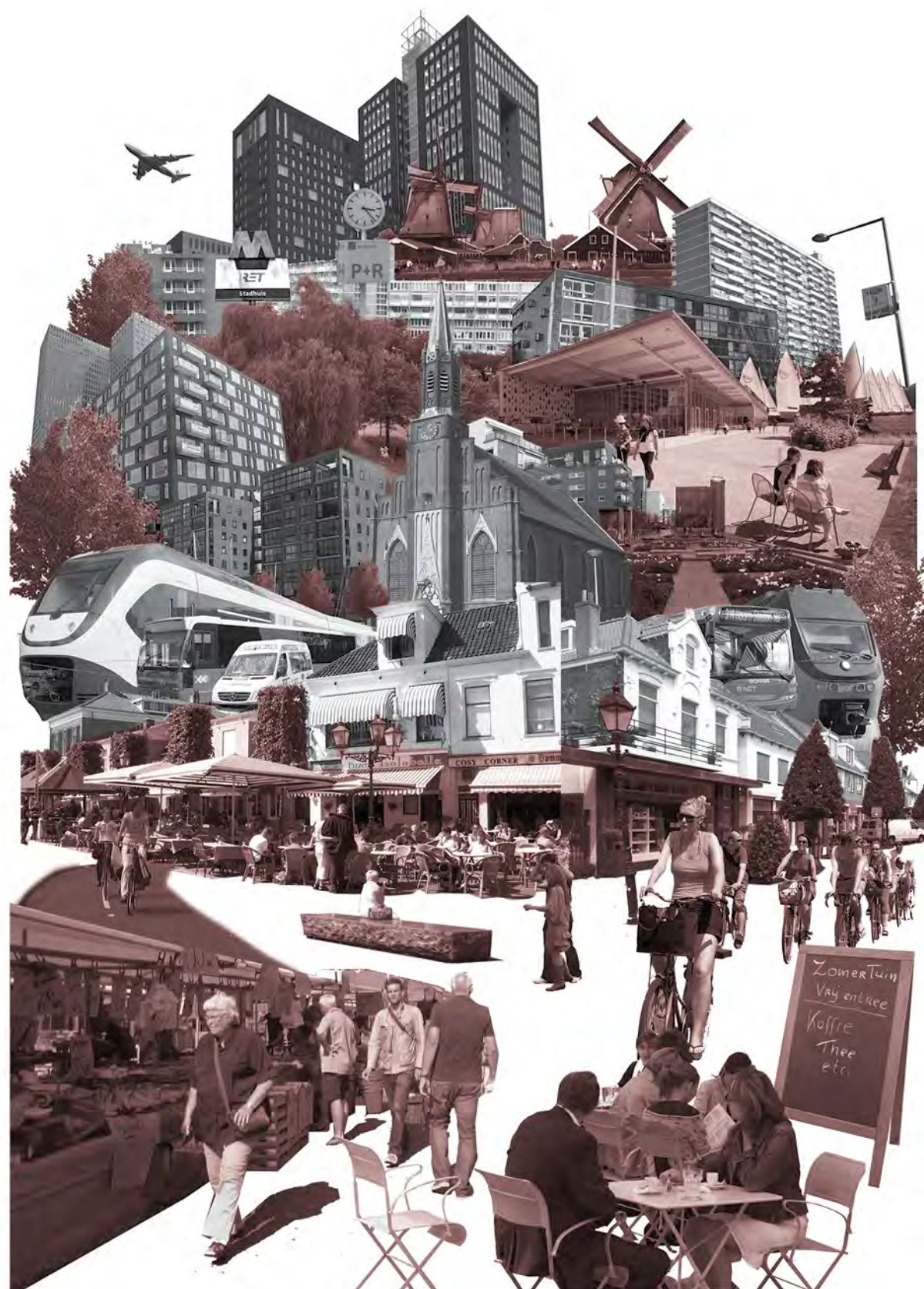
ONTWIKKELEN VAN TOEGANGS- POORTEN NAAR HET LANDSCHAP

Het Noord-Hollandse landschap is divers en heeft een hoge cultuurhistorische waarde. Verschillende ov-knooppunten in Noord-Holland hebben een unieke recreatieve potentie als toegangspoort naar het landschap: ze vormen een directe koppeling tussen de stad en het landschap of recreatiegebied, en brengen recreatie, cultuurhistorie, natuur, landschap, voorzieningen, wonen en vervoers-

modaliteiten samen (MRA, 2013). Deze kansen kunnen nog beter worden benut. De nabijheid van verschillende landschappen draagt bij aan een aantrekkelijk woon- en leefklimaat in steden en dorpen. Ov-knooppunten kunnen bijdragen aan de toegankelijkheid van de landschappen, groen en recreatieve voorzieningen.

UITGANGSPUNT TIEN

MAAK PLAATS!



Alle voorgaande uitgangspunten richten zich op het regionale en stedelijke schaalniveau. Maar ook het lokale schaalniveau floreert met een focus op kwaliteit: gebruiksvriendelijkheid van ov-knooppunten, aantrekkelijke openbare verblijfsruimten en heldere routing dragen allen bij aan het goed functioneren van een knooppunt. De inrichting, het

materiaalgebruik, het groen en de functies in de plinten kunnen de verblijfskwaliteit van de plaats verhogen. Maak Plaats! is erop gericht van ov-knooppunten plekken te maken die van betekenis zijn voor mensen, als onderdeel van zowel het regionale netwerk, het landschap, de stad en het dorp en met aandacht voor de menselijke maat.

PLAATS
87

MAKELIJK
95

INTENSITEIT
97

MENING
98

KANSEN

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

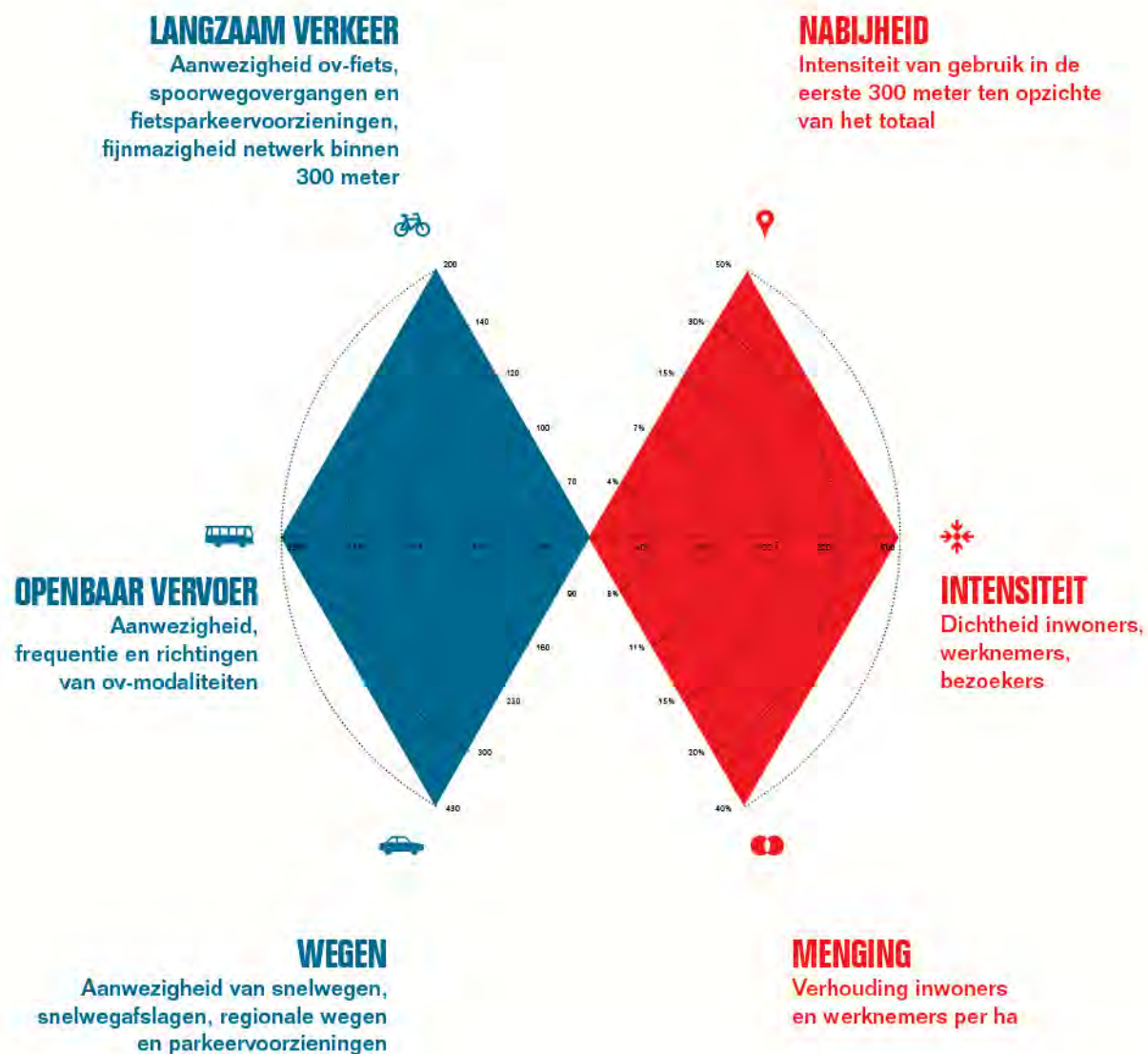
BILAGEN

De samenhang tussen netwerk en ruimte, tussen knoop en plaats, kan beter benut worden. Het vlindermodel is ontwikkeld op basis van zes indicatoren die de relatie tussen knoop en plaats inzichtelijk maken. Twaalf kansrijke vlinders verbeelden de ideale knooppuntenmilieus voor Noord-Holland waarin ruimtegebruik en netwerkpositie in evenwicht zijn. Deze milieus helpen te bepalen welke ontwikkelingen kansrijk zijn rondom de verschillende typen knooppunten. De vlinders bieden inzicht in wat er nodig is om aan het gewenste toekomstperspectief te voldoen.

HET VLINDERMODEL

KNOOP

PLAATS



SAMENHANG

ONDERZOEK DE RELATIES TUSSEN KNOOP EN PLAATS

Netwerk en ruimte hebben een sterke relatie met elkaar. Een knooppunt is een plek waar je in, uit, en over kunt stappen op verschillende vervoermiddelen, een plek waar verschillende vervoersmodaliteiten samenkomen. Een knooppunt trekt ook programma aan. Het is een plek waar stedelijke activiteiten plaats vinden, waar mensen naartoe komen, leven en werken.

Het knoop-plaats model beschrijft de samenhang tussen knoop en plaats (Bertolini, 1999). Dit model toont aan dat er een verband bestaat tussen deze factoren en dat zich situaties kunnen voordoen waarin knoop en plaats niet met elkaar in balans zijn. In deze situaties functioneren locaties niet optimaal en kan winst worden behaald met het verbeteren van de knoop of de plaats.

De knoopwaarde waardeert de kwaliteit van het netwerk. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid van het knooppunt via het netwerk van verschillende vervoerverbindingen. Dit bepaalt voor hoeveel mensen het knooppunt bereikbaar en toegankelijk is. Hoe beter het knooppunt is verbonden met andere plekken en hoe beter je er dus kunt komen, des te hoger de knoopwaarde is. De intensiteit en de diversiteit van activiteiten die zich rondom een knooppunt afspelen bepalen de plaatswaarde. Hoe meer er rondom het knooppunt te doen is, des te hoger de plaatswaarde is. Als knoop en plaats met elkaar in balans zijn wordt de bereikbaarheid van de plek goed benut en zijn de functies voldoende bereikbaar voor de mensen die er gebruik van willen maken. In de praktijk blijkt echter dat knoop en plaats lang niet altijd in balans zijn.

Maar wat betekent balans tussen knoop en plaats nu precies? Wat zijn de onderscheidende kenmerken voor zowel de knoop- als de plaatswaarde, en hoe worden deze waarden bepaald? De publicatie *Ruimte en Lijn* (Atelier Zuidvleugel, 2006) beschrijft vier kenmerken die van belang zijn bij knooppuntontwikkeling: de positie in het openbaar vervoersnetwerk, de positie in het wegennetwerk, de inwoners- en werknemersdichtheid en de mengingsintensiteit. De eerste twee kenmerken hebben betrekking op de

knoopwaarde. De inwoners en werknemersdichtheid en mengingsintensiteit zeggen iets over de plaatswaarde. In deze studie zijn deze vier kenmerken als basis gebruikt. Daar zijn nog twee onderscheidende kenmerken aan toegevoegd: de positie in het langzaam verkeersnetwerk en de nabijheid. Dit laatste geeft aan in hoeverre het station zelf een centrum is in zijn omgeving. Met deze zes kenmerken wordt een vlindermodel gevormd.

Het vlindermodel plaatst zes kenmerken ten opzichte van elkaar: de linkervleugel zegt iets over de knoopwaarde, de rechtervleugel over de plaatswaarde. De vlinder functioneert pas goed als beide vleugels goed met elkaar in balans zijn. De positie in het ov-netwerk en de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers, beiden in het midden van een vleugel, zouden in ieder geval altijd in evenwicht met elkaar moeten zijn. Hoe beter de positie in het ov-netwerk, des te groter de intensiteit rondom de knoop kan zijn. Hetzelfde geldt andersom: hoe groter de intensiteit, hoe groter de positie in het ov-netwerk zou moeten zijn.

VERKEERSNETWERK

86

POSITIE IN HET OV-NETWERK

87

POSITIE IN HET WEGENNETWERK

88

NABIJHEID

89

INTENSITEIT

90

MENGING

91

KNOOP

Een knoop verbindt verschillende vervoerswijzen en verknoopt verschillende netwerken met elkaar. Een knoop is dus een plek die met zoveel mogelijk vervoermiddelen goed te bereiken moet zijn – niet alleen met de trein, maar ook met bus, tram, metro, auto, fiets, lopend of zelfs met de boot.

Om uitspraken te kunnen doen over de positie van de knoop in het netwerk zijn drie indicatoren van belang: de positie in het OV-netwerk, de positie in het wegennetwerk en de positie in het langzaam verkeersnetwerk voor fietsers en voetgangers.



PLAATS

‘Een plaats is aantrekkelijk als je er overdag en ’s avonds veel verschillende mensen ziet en er veel dingen kunt doen, en dat vereist dichtheid, functiemenging en fijnmazigheid.’ (Boomen & Venhoeven, 2012).

Verschillende ruimtelijke kenmerken hebben een directe relatie met het gebruik en de ruimtelijke kwaliteit van een knooppunt. Robert Cervero benoemt bijvoorbeeld vijf D's die effect hebben op de behoefte tot reizen en het aantal verplaatsingen: Density, Diversity, Design, Destinations en Distance (Cervero & Lee, 2007).

Om uitspraken te kunnen doen over de plaatswaarde van een knooppunt zijn drie ruimtelijke kenmerken van belang: intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers, de menging en de nabijheid.



86
POSITIE IN HET
LANGZAAM-
VERKEERSNETWERK

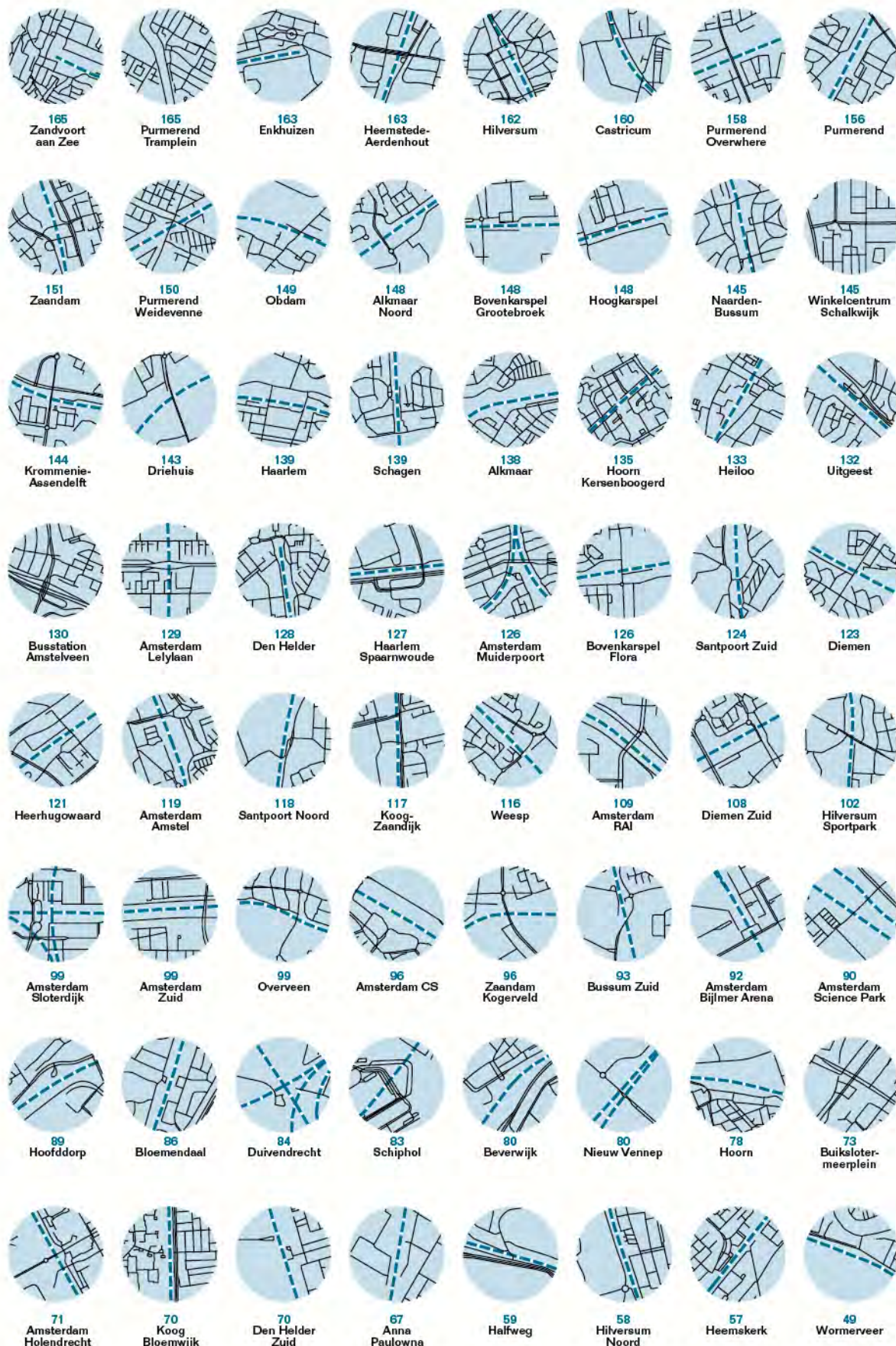
91
POSITIE IN HET
OV-NETWERK

93
POSITIE IN HET
WEGENNETWERK

95
NABIJHEID

97
INTENSITEIT

98
MENING



POSITIE IN HET LANGZAAMVERKEERSNETWERK

$$= \text{SCORE (OVF + SO + (PF / IU) \times 100)}$$

$$+ \text{(AANTAL LW} \times 1,5\text{)}$$

OVF = Aanwezigheid ov-fietsverhuur score: 25
 SO = Aanwezigheid spoorovergang score: 50

(PF/IU) × 100 > 30 score: 50
 (PF/IU) × 100 > 15 score: 25

PF = Aantal parkeerplaatsen fiets
 IU = In- en uitstappers
 LW = Lokale wegen binnen 300 meter

De positie van het ov-knooppunt in het langzaamverkeersnetwerk is een waardering die eerder nog niet is gedefinieerd, vooral als het gaat om fietsbereikbaarheid. Deze positie is een indicator voor de microbereikbaarheid van het station. Tegenwoordig gebruikt 40 procent van de reizigers de fiets om bij het station te komen en bijna 15 procent gebruikt de fiets bij aankomst om zo naar zijn bestemming te gaan (Berenschot, 2010). Ook het gebruik van de ov-fiets is in de afgelopen vijf jaar verviervoudigd (Goudappel Coffeng, 2012). Voldoende stallingruimte en fietsverhuur rondom de stations is dus van groot belang.

Opvallend is dat voor allerlei typen functies, variërend van woningen en kantoren tot supermarkten, een landelijke CROW-normering voor het aantal fietsenstallingen bestaat. Voor stations bestaat echter nog geen heldere normering. Daarom is in deze studie het aantal fietsenstallingen ten opzichte van het aantal in- en uitstappers als uitgangspunt genomen.

De score waardeert de aanwezigheid van het aantal fietsparkeerplaatsen uit de *Quick Scan OV-knooppunten Noord-Holland* (Grontmij & Inno-V, 2012), de aanwezigheid van ov-fietsverhuur en de aanwezigheid van een openbare spoorovergang of tunnel in de directe nabijheid (binnen 300 meter) van het station. Deze elementen zijn alle drie van belang voor de zogenaamde interne verbindingswaarde van de knoop. Maar niet alleen de aanwezigheid van voldoende stallingen, ook de kwaliteit ervan is van belang: de plek van de stalling ten opzichte van het station en dan met name de afstand tot de perrons, de vindbaarheid van nog lege stallingplekken en de prijs bijvoorbeeld. Deze kwaliteit laat zich nog niet in een score vangen.

Naast de verbindingswaarde in de knoop zelf is het voor de fietser en de voetganger vooral belangrijk hoe je rechtstreeks bij de knoop kunt komen. Dat betekent: snel, zonder om te rijden, zonder te stoppen, en veilig, dus zonder over te hoeven steken. Van groot belang voor de ont-

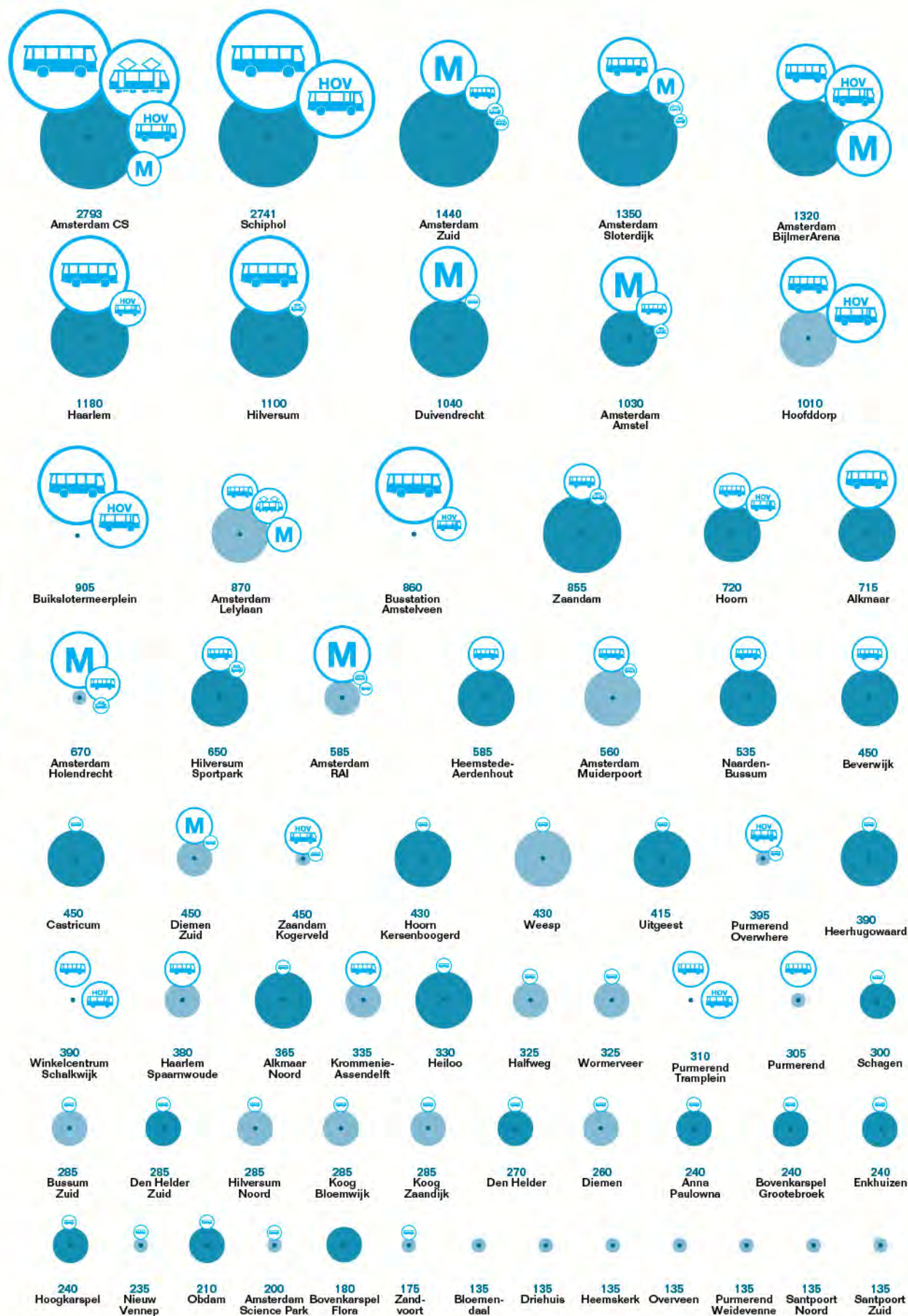
sluitingswaarde van een knooppunt is een zo direct mogelijke route, waarbij omrijden tot een minimum beperkt blijft. Daarnaast dient de fietsinfrastructuur een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers (CROW, 1993). Om die reden is het lokale netwerk in de directe nabijheid van het station bekeken. Hoe meer lokale wegen er zijn, hoe fijnmaziger het netwerk is. Dit zegt iets over de keuzemogelijkheid voor zowel de fietser als de voetganger om bij zijn bestemming te komen en geeft aan hoe goed het station is ingebed in haar omgeving.

Een hoge score kan worden behaald wanneer het aantal fietsparkeerplaatsen ten opzichte van het aantal in- en uitstappers voldoende is, ov-fietsverhuur aanwezig is, en het station goed is ingebed in haar omgeving waarbij beide zijden van het spoor direct te bereiken zijn via een spoorovergang of spoortunnel.



— Straal 300 m
 — Lokale Wegen
 — Spoor





POSITIE IN HET OV-NETWERK

$$= \text{SCORE (HSL + IC + SPR + MR + ST + TS)}$$

$$+ \Sigma (F \times R \times 0,2 \times \text{SCORE})$$

HSL = Aanwezigheid hsl score: 125
 IC = Aanwezigheid intercity score: 100
 SPR = Aanwezigheid sprinter score: 75

MR = Aanwezigheid metro en/of R-net.... score: 50
 ST = Aanwezigheid streekbus score: 50
 TS = Aanwezigheid tram en/of stadsbus... score: 25

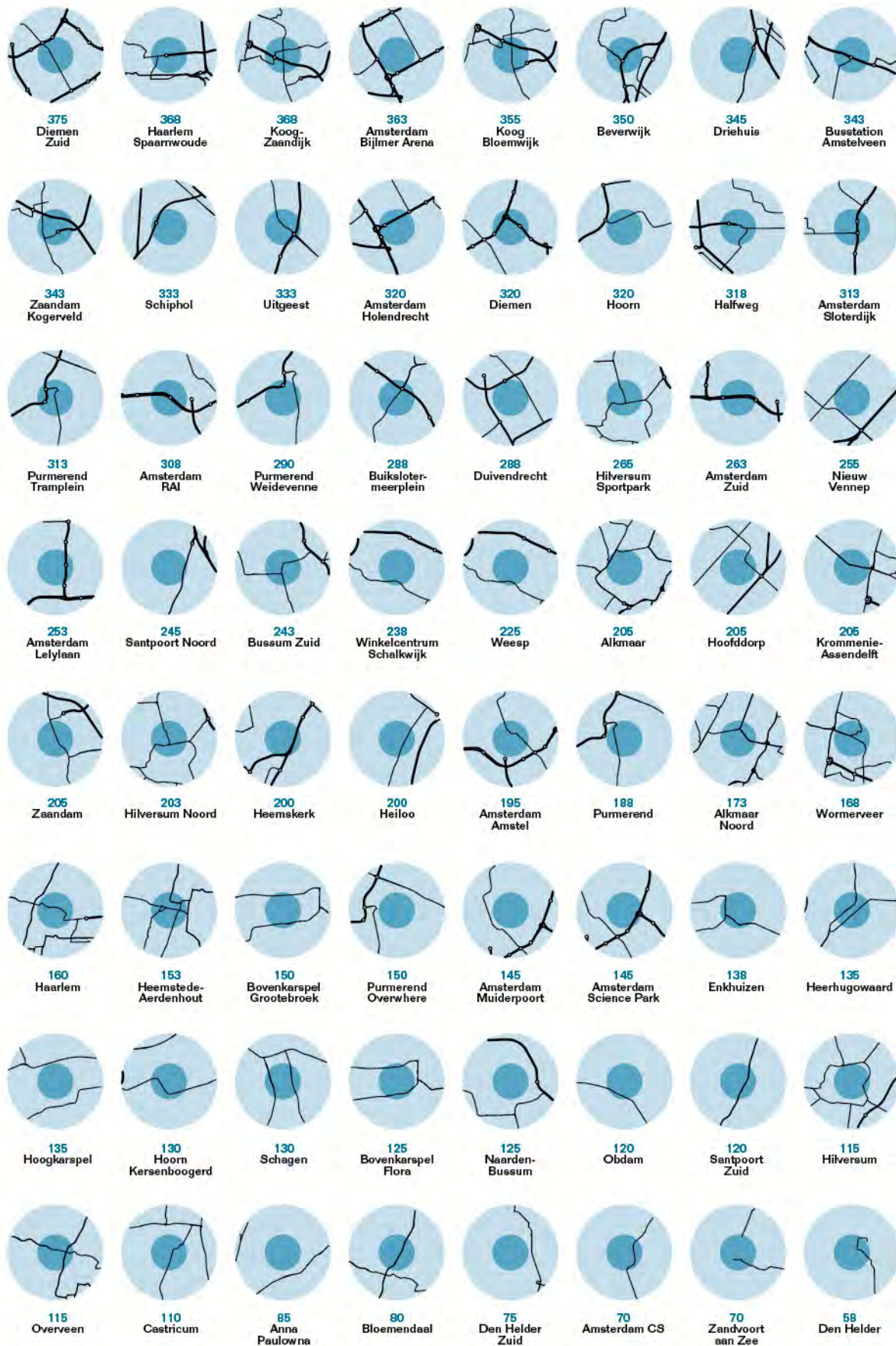
F = Frequentie
 R = Aantal richtingen

De positie in het ov-netwerk geeft aan hoe goed de plek bereikbaar is met de trein en onderliggend openbaar vervoer. Voor de waardering van deze indicator is gebruik gemaakt van de methode die werd ontwikkeld voor *Ruimte en Lijn* en op haar beurt weer ontleend is aan eerdere studies. De aanwezigheid van HSL, intercity en sprinters wordt gewaardeerd, maar ook de aanwezigheid

van hoogwaardig onderliggend openbaar vervoer (metro/R-net), streekbussen, trams en stadsbussen. Snellere verbindingen worden daarbij hoger gewaardeerd. Hoe meer modaliteiten aanwezig zijn des te beter de verbindingswaarde van de knoop is. Daarnaast wordt ook de frequentie en het aantal richtingen meegenomen waarin met de verschillende modaliteiten gereisd kan worden.

Hoe hoger de frequentie en het aantal richtingen, des te hoger de ontsluitingswaarde van de knoop is. Frequentieverhoging van de treinen of het laten stoppen van de buurtbus bij de knoop heeft dus direct invloed op de score voor de positie in het ov-netwerk. Een hoge score betekent dat de knoop met veel verschillende ov-modaliteiten in een hoge frequentie bereikbaar is.





POSITIE IN HET WEGENNETWERK

$$= \text{SCORE (SA + S + RW1 + RW2 + (PA / IU) \times 100)}$$

$$+ \sum (R \times 0,5 \times \text{SCORE})$$

SA = Aanwezigheid snelwegafslag 1200m score: 75
 S = Aanwezigheid snelweg 3200m score: 50
 RW1 = Aanwezigheid regionale weg 1200m score: 25

RW2 = Aanwezigheid regionale weg 3200m score: 10
 (PA / IU) × 100 > 5% score: 50
 (PA / IU) × 100 > 2,5% score: 25

PA = Aantal parkeerplaatsen auto
 IU = In- en uitstappers
 R = Aantal richtingen

Voor verschillende functies, bijvoorbeeld kantoren of ziekenhuizen maar ook voor verschillende woonmilieus, is juist ook een goede autobereikbaarheid van belang. Multimodale bereikbaarheid, dus bereikbaarheid zowel per auto als per openbaar vervoer, is voor veel bedrijven een belangrijke vestigingsfactor. De positie in het wegennet geeft aan hoe goed de plek bereikbaar is met de auto. Net als de positie in het ov-netwerk is ook de waardering voor deze indicator gebaseerd op de

methode die in *Ruimte en Lijn* is gebruikt. De score geeft de positie van het station in het regionale en nationale wegennetwerk aan. De aanwezigheid van snelwegen, regionale wegen en snelwegafslagen binnen een bepaalde straal wordt gewaardeerd. Ook het aantal richtingen van waaruit het stationsgebied over deze wegen te benaderen is, wordt meegenomen in de score. Daarnaast is aan de waardering vanuit *Ruimte en Lijn* nu ook de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen

toegevoegd. Hiervoor is het aantal aanwezige parkeerplaatsen uit de *Quick Scan OV-knooppunten Noord-Holland* (Grontmij & Inno-V, 2012) afgezet tegen het aantal in- en uitstappers op het station. Het verbeteren van de P+R faciliteiten of het beter verbinden van het station met regionale wegen en snelwegen heeft direct invloed op de score voor de positie in het wegennetwerk. Hoe hoger de score, des te beter de knoop daadwerkelijk multimodaal bereikbaar is.



NABIJHEID

=

$$\frac{(IW + WN + BZ) \text{ 300 M}}{(IW + WN + BZ) \text{ 1200 M}} \times 100$$

IW = Inwoners
WN = Werknemers
BZ = Bezoekers

Naast Density, Diversity, Destination en Design is Distance één van de vijf D's die effect hebben op de behoefte tot reizen en het aantal verplaatsingen (Cervero & Lee, 2007). Als functies zich dichtbij een knooppunt bevinden, zullen inwoners, werknemers en bezoekers eerder gebruik maken van het openbaar vervoer. Ook stijgt bijvoorbeeld de vastgoedwaarde van kantoren als deze zich binnen 500 meter van een NS station bevinden (de Graaff, Debrezion & Rietveld, 2007). Eén van de redenen daarvoor is dat de bereikbaarheid van kantoren aanzienlijk toeneemt als ze dichtbij het station gelegen zijn. De afstand die mensen bereid zijn te reizen van hun huis naar het knooppunt is groter

dan die van het knooppunt naar de uiteindelijke bestemming. Daarom is het slim om bestemmingsfuncties zoals werk en voorzieningen dicht bij een knoop te concentreren (Boomen & Venhoeven, 2012). Ook de verhouding tussen het aantal functies gelegen op korte afstand van het station ten opzichte van het aantal functies in het gehele stationsgebied zegt iets over de centrumfunctie van de knoop. Een stationsgebied kan een levendige ontmoetingsplek worden als het daadwerkelijk als centrum voor zijn omgeving fungeert.

De nabijheid is berekend door het aantal inwoners, werknemers en bezoekers binnen een straal van

300 meter (de directe stationsomgeving), af te zetten tegen het aantal inwoners, werknemers en bezoekers binnen een straal van 1200 meter. Nabijheid wordt uitgedrukt in een percentage waarbij 100 procent betekent dat alle activiteiten in een straal van 1200 meter rondom een station zich bevinden in de eerste 300 meter. Een lage score betekent dat van alle activiteiten die zich binnen 1200 meter van het station afspelen, zich maar weinig bevinden in de directe nabijheid van het station. Amsterdam CS bijvoorbeeld scoort om die reden erg laag op de factor nabijheid.



■ Inwoners, werknemers, bezoekers binnen 300m straal
■ Inwoners, werknemers, bezoekers binnen 1200m straal



INTENSITEIT

$$= \frac{(IW + WN + BZ)}{IG}$$



IW = Inwoners
 WN = Werknemers
 BZ = Bezoekers
 IG = Invloedsgebied (ha)

Intensiteit staat voor de hoeveelheid mensen die gebruik maken van het invloedsgebied. Hoe hoger de dichtheid van mensen, hoe meer potentiële reizigers. Een hoge dichtheid draagt ook bij aan het draagvlak dat nodig is voor voorzieningen. Tegelijkertijd genereren ruimtelijke ontwikkelingen met een hoge dichtheid minder verplaatsingen per woning dan ontwikkelingen met een lage dichtheid (Cervero & Lee, 2007). Hoge dichtheden zorgen er namelijk voor dat de gemiddelde afstand tussen woning, werkplek en voorzieningen kleiner wordt. Je zou dus kunnen stellen dat een hogere dichtheid de ontplooiingsmogelijkheden van gebruikers op een duurzame manier bedient.

In *Ruimte en Lijn* is de inwoner- en werknemer-dichtheid gebruikt als een van de plaatskenmerken. Dit onderzoek voegt daar de bezoekers van regionale voorzieningen aan toe. Op basis van een selectie van regionale voorzieningen, zoals theaters, bioscopen, beurzen en evenementenhallen, ziekenhuizen, scholen, toeristische attracties en natuurlijk winkelgebieden, is een inschatting gemaakt van het aantal bezoekers dat elk type voorziening genereert.

Niet elke voorziening levert direct meer treinreizigers op. Vooral instellingen voor hoger onderwijs en in iets mindere mate ook culturele

voorzieningen genereren veel reizigers per openbaar vervoer. Voor gezondheidszorg en kantoren is ook de bereikbaarheid per auto van belang (Goudappel Coffeng, 2011). Al deze typen van regionale voorzieningen dragen bij aan de levendigheid van een plek.

De intensiteit is berekend door het totaal van inwoners, werknemers en bezoekers van regionale voorzieningen te delen door het oppervlak van het invloedsgebied van de ov-knoop. Hoe hoger de score, des te hoger is de dichtheid aan activiteiten rondom het knooppunt.



■ Inwoners
 ■ Werknemers
 ■ Bezoekers



MENGING

$$\frac{1}{N} \sum \frac{\text{MINIMUM (IW, WN)}}{\text{MAXIMUM (IW, WN)}} \times 100$$

IW = Inwoners

WN = Werknemers

N = Aantal vierkanten 100 x 100 meter met waarde

Een hoge mate van functiemenging draagt bij aan een divers gebruik van de knoop. Arbeidsplaatsen trekken reizigers aan in de ochtendspits, voorzieningen trekken door de dag heen bezoekers, en woningen zorgen voor reizigers die juist vanuit de knoop vertrekken in de ochtendspits. Verschillende functies zorgen dus voor verschillende reismotieven op verschillende momenten. Meer menging zorgt daarnaast voor een lagere reisbehoefte omdat de gemiddelde afstand tussen woning, werkplek en voorzieningen kleiner is: er zijn minder verplaatsingen nodig als je alles om de hoek hebt. Menging

is daarom belangrijk voor een duurzame stad. Niet in de laatste plaats draagt menging ook bij aan de leefbaarheid en een fijn verblijfsklimaat en daarmee aan de kwaliteit van de plek.

De mengingsintensiteit geeft de verhouding tussen inwoners en werknemers weer. Een hoge mengingsintensiteit betekent dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in een gebied gelijk is. Een station met aan de ene kant van het spoor een kantoorgebied en aan de andere kant woningen is in de beleving echter helemaal

niet gemengd. Daarom laat de score, net als in *Ruimte en Lijn*, de menging op lokaal niveau zien. Per vlak van 100 x 100 meter (CBS, 2012) is bekeken wat het lokale mengingspercentage is en van hieruit is de gemiddelde menging per stationsgebied berekend.

De hoogste functiemenging op lokaal schaalniveau is te vinden rondom Amsterdam Centraal, met een score van 35%.



TWAALF KNOOPPUNT MILIEUS

GEbruik DE TAXONOMIE VAN KNOOP-PLAATSVLINDERS OM TE ONTDEKKEN
WAT ELK KNOOPPUNT MILIEU NODIG HEEFT.

De relatie tussen knoop en plaats biedt uiteenlopende kansen voor nieuwe ontwikkelingen. Een sprinterstation dat midden in het centrum van een dorp ligt, biedt andere mogelijkheden dan een intercystation aan de stadsrand vlakbij een snelwegafslag.

Een verscheidenheid aan locaties waar knoop en plaatswaarde in balans zijn, gecombineerd met gewenste woon- en werkmilieus leveren de soorten (taxonomie) van kansrijke vlinders op. Ze maken inzichtelijk welke ontwikkelingen tegelijkertijd aansluiten bij de Nederlandse context en de kwalitatieve marktvraag. Elk type vlinder staat voor een specifiek knooppuntmilieu: een plek waar wonen, werken en voorzieningen op een bepaalde manier samen komen. Behalve de vorm en kleur van de vlinders hebben de milieus ook een naam om ze zo goed mogelijk aan te kunnen duiden. De variatie van knooppuntmilieus langs een lijn en in een netwerk kan bijdragen aan het beter functioneren ervan, omdat de knopen zich complementair aan elkaar kunnen ontwikkelen en elkaar daardoor aanvullen in plaats van beconcurreren.

De twaalf knooppuntmilieus zijn ideaaltypische situaties. In werkelijkheid hebben veel knooppunten zich nog bij lange na niet ontwikkeld tot een van de kansrijke ideaaltypes. Het verschil tussen de huidige vlinder en de vlinder behorend bij één van de kansrijke knooppuntmilieus schetst direct de opgave voor het knooppunt.

Om de verschillende kwaliteiten en ontwikkelrichtingen voor knooppunten te verzilveren moeten ze wel afgestemd zijn op de marktvraag. Daarom is de vraag naar woonmilieus en de vraag naar werkmilieus in kaart gebracht.

Uit het onderzoek *Vraaggestuurd Bouwen* (Companen, 2012) blijkt dat er tot 2040 met name vraag is naar wonen in centrummilieus van diverse dichtheden: 'centrum-stedelijk plus', 'centrum-stedelijk', en 'centrum-dorps'. Volgens dit onderzoek is er op dit moment nog een tekort aan plancapaciteit voor al deze milieus. Hetzelfde geldt voor het centrum-kleinstedelijke woonmilieu. Centrummilieus zijn door hun sterke menging en hun centrumfunctie uitermate geschikt voor knooppunten en vice versa.

Daarnaast is er ook een aanzienlijke vraag naar de woonmilieus 'stedelijk vooroorlogs', 'stedelijk naoorlogs compact' en 'stedelijk naoorlogs grondgebonden'. Woonmilieus met een min of meer

gelijke dichtheid en mate van menging zijn in het vlindermodel samengebracht in één kolom.

De kwalitatieve marktvraag voor werken en voorzieningen is nog niet onderzocht voor Noord-Holland. Wel is een aantal trends zichtbaar (zie hiervoor ook de paragraaf trends in hoofdstuk 1). Kantoren bij ov-knooppunten worden steeds aantrekkelijker: ov-bereikbaarheid is voor kantoorgebruikers een vrijwel even belangrijk locatiecriterium als autobereikbaarheid (BCI, 2004). Daarnaast zorgt de flexibilisering van arbeid ervoor dat knooppunten steeds meer ontmoetingsplekken worden. Kleine bedrijven en zzp'ers zijn op dit moment een hard groeiende groep. Die kiezen vaak juist voor kleinere kantoren in de binnenstad of werken thuis of onderweg (Goudappel Coffeng, 2011).

In de rapportage *Aanzet voor een kantorenstrategie voor Zuid-Holland* (Stec Groep, 2010) wordt onderscheid gemaakt tussen een aantal verschillende kantorenmilieus. Deze milieus sluiten aan bij indelingen zoals ze ook door veel marktpartijen worden gebruikt. Vrijwel alle milieus hebben een goede ov-bereikbaarheid als uitgangspunt. Vooral voor meer intensieve werkmilieus geldt dat ze multimodaal bereikbaar moeten zijn, dus goed ontsloten zowel voor openbaar vervoer als voor de auto. Daarnaast vragen deze werkmilieus om zoveel mogelijk functiemenging met wonen en voorzieningen, zodat een levendig gebied ontstaat dat niet uitgestorven is na zessen. Ook regionale voorzieningen met een aanzienlijk aantal bezoekers hebben baat bij een goede positie in het wegennet. Daarnaast is voor beide bestemmingfuncties ook de afstand tot het station (de nabijheid) een belangrijke factor.

Onderzocht is welke woon- en werkmilieus goed samengaan, en welke kansen dit biedt voor elk van de knooppuntmilieus en de bijbehorende vlinders. Zo past het werkmilieu 'binnenstedelijke centrumlocatie' bij het woonmilieu 'centrum stedelijk' en 'centrum stedelijk plus'. Deze komen het beste tot hun recht bij de knooppuntmilieus Grootstad en Binnenstad. De 'regionale ov-knooppuntenlocatie' en 'bedrijven in woonwijken' passen juist weer beter bij milieus met wat lagere woningdichtheden.

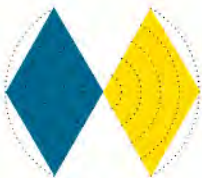
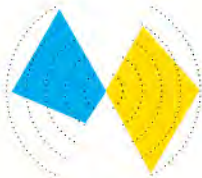
De kleur van de vlinders in de taxonomie geeft aan wat wenselijk is bij elk knooppuntmilieu. De kleur van de knoopvleugel geeft aan of het een internatio-

nale (hsl), randstedelijke (intercity) of regionale (sprinter) knoop is. De kleur van de plaatsvleugel geeft aan of er vooral gewoond wordt (herkomst), of het een plaats betreft waar het aandeel wonen en werken min of meer gelijk is (herkomst en bestemming, oftewel gemengd), of dat het een plaats is waar vooral gewerkt wordt en voorzieningen te vinden zijn (bestemming). De groene vleugel is een extra kans voor het knooppunt: dit betekent dat de knoop, door de nabijheid van een bijzonder landschap, de unieke kans heeft om zich verder te ontwikkelen tot een Buitenpoort. Deze landschapelijke hubfunctie kan zich binnen verschillende milieus voordoen. Vooral het Centrumdorp, OV Kwartier, Hubdorp en Poortkwartier kunnen ook een Buitenpoort zijn als ze dichtbij een bijzonder landschap gelegen zijn.

WONEN

WERKEN & VOORZIENINGEN

84
HET VLINDERMODEL

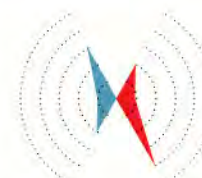
	Centrum stedelijk plus	Centrum stedelijk	Centrum kleinstedelijk
Grootstedelijke toplocatie	 Wereldstad		
Binnenstedelijke centrumlocatie	 Grootstad	 Binnenstad	
Randstedelijke ov-knooppuntenlocatie		 Metropolaan Centrum	
Regionale ov-knooppuntenlocatie / regionale voorzieningen		 Regionaal Centrum	
Kleinschalige bedrijvigheid (in woonwijken)			 Buitenstad

■ HSL station

■ Intercity station

■ Sprinter station

WONEN

Stedelijk vooroorlogs / Stedelijk naoorlogs compact	Stedelijk naoorlogs grondgebonden / Kleinstedelijk / Groen stedelijk / Groen kleinstedelijk	Centrum dorps	* Landschap
 Moderne Stad	 Poortkwartier	 Hubdorp	 Buitenpoort
	 OV Kwartier	 Centrumdorp	↕

■ Bestemming: vooral werken en voorzieningen

■ Gemengd: wonen, werken en voorzieningen

■ Herkomst: vooral wonen

■ Nabijheid Landschap

TWAALF KNOOPPUNT MILIEUS

WERELDSTAD



GROOTSTAD



BINNENSTAD



METROPOLITAAN CENTRUM



REGIONAAL CENTRUM



MODERNE STAD



POORTKWARTIER



HUBDORP



BUITENSTAD



OV KWARTIER



CENTRUMDORP



BUITENPOORT





- 1 Van belang voor Nederlandse internationale concurrentiepositie: internationale hoofdkantoren
- 2 Hoogwaardig gemengd stedelijk gebied met hoge kwaliteit openbare ruimte
- 3 Maximaal multifunctioneel:
 - A topsegment kantoren
 - B hoge kwaliteit wonen
 - C hoogwaardig voorzieningenniveau: hotels, vergader- en congrescentra, winkels, cultuur, horeca.
- 4 Hoge dichtheid van wonen in het centrum stedelijk plus woonmilieu
- 5 Zeer hoge dichtheid van werkgelegenheid
- 6 Beeldbepalende kantoorgebouwen, landmarks

- 7 Internationale aantekingskracht door goede internationale bereikbaarheid
 - A hal station
 - B goed verbonden met vliegveld
- 8 Uitstekende autobereikbaarheid
 - A snelwegafslag nabij
 - B voldoende parkeergelegenheid (ondergronds)
- 9 Goed ontaloten door onderliggend openbaar vervoer

GROOTSTAD



- 1 In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht
- 2 Multifunctioneel:
 - A Wonen in hoge dichtheid in het centrum stedelijk plus woonmilieu,
 - B Zeer hoogwaardig voorzieningenniveau (cultuur, winkels, horeca etc.)
 - C Veel werkgelegenheid.
- 3 Middensegment kantoren en kleinschalige en middelgrote dienstverlening en instellingen met een lokaal en regionaal verzorgingsgebied, onderwijs
- 4 Diversiteit aan bezoekers: toeristen, dagjesmensen, studenten, werknemers etc.
- 5 Hoogwaardige uitstraling: mix van historisch en modern

- 6 Autobereikbaarheid in dit type binnenstedelijke centrummilieu is vaak slecht, vaak onvoldoende parkeerplaatsen
- 7 Uitstekende ov-bereikbaarheid (trein, metro, tram, bus)
- 8 Naast openbaar vervoer met name gericht op de voetganger en het langzaam verkeer

BINNENSTAD



- 1 Middelgrote tot grote stad
- 2 Multifunctioneel:
 - A Wonen in gemiddelde tot hoge dichtheid in centrum stedelijk woonmilieu
 - B Hoogwaardig voorzieningenniveau (cultuur, winkels, horeca etc)
 - C Veel werkgelegenheid.
- 3 Middensegment kantoren en kleinschalige en middelgrote dienstverlening en instellingen met lokaal en regionaal verzorgingsgebied, onderwijs.
- 4 Diversiteit aan bezoekers: recreanten, winkelend publiek, bewoners, werknemers.
- 5 Hoogwaardige uitstraling: mix van historisch en modern

- 6 Autobereikbaarheid in dit binnenstedelijke centrummilieu is vaak slecht, vaak onvoldoende parkeerplaatsen
- 7 Uitstekende ov-bereikbaarheid (trein, metro, tram, bus)
- 8 Naast openbaar vervoer met name gericht op de voetganger en het langzaam verkeer

235
ALKMARR

249
AMSTERDAM
MAURPOORT

291
HAARLEM

305
HILVERSUM

333
PUURMEREND

337
PUURMEREND
THAMEREN

357
ZAANDAM

84
VLINDERMODEL

102
TWAALF
KNOOPPUNTJES

METROPOLITAAN CENTRUM ♦♦



- 1 Multimodale knooppunten die zeer goed bereikbaar zijn
 A Per auto (ontsluiting en parkeergelegenheid)
 B Per openbaar vervoer (intercity stations)
 2 Middelgrote tot grote stad
 3 Multifunctioneel:
 A Wonen in gemiddelde tot hoge dichtheid in centrum stedelijk woonmilieu
 B Veel werkgelegenheid
 C Mix van detailhandel, horeca en leisure.
 4 Hoge menging van wonen, werken en voorzieningen op lokaal schaalniveau is gewenst maar niet altijd mogelijk door bijvoorbeeld infrastructurele barrières en hinderzones.

- 5 Regionale hoofdkantoren en regionale voorzieningen
 6 Diversiteit aan bezoekers, toeristen, winkelend publiek, bewoners, werknemers
 7 Hoogwaardige en moderne uitstraling
 8 Zeer goed ontaloten door onderliggend openbaar vervoer

255
AMSTERDAM
SLOTERDIJK

291
AMSTERDAM
BLIJKER-ARENA

REGIONAAL CENTRUM



- 1 Multimodale knooppunten die zeer goed bereikbaar zijn
 - A Per auto (ontsluiting en parkeergelegenheid)
 - B Per openbaar vervoer (sprinter stations)
- 2 Middelgrote tot grote stad
- 3 Multifunctioneel:
 - A Wonen in gemiddelde tot hoge dichtheid in centrum stedelijk of kleinstedelijk woonmilieu
 - B Werkgelegenheid
 - C Mix van detailhandel, horeca en recreatieve voorzieningen.
- 4 Multimodale bereikbaarheid biedt kansen voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en regionale voorzieningen

- 5 Diversiteit aan bezoekers: recreanten, winkelend publiek, bewoners, werknemers
- 6 Hoogwaardige en moderne uitstraling
- 7 Goed ontaloten door onderliggend openbaar vervoer

AMSTERDAM RAI
251

BEVERWIJK
251

BUSSTATION
AANSTEEVEN
271

OUVERBOECHE
297

HOORN
315

MODERNE STAD



- 1 Goed bereikbaar
- A Per auto (ontsluiting en parkeergelegenheid)
- B Per openbaar vervoer (sprinter stations)
- 2 Nadruk op wonen: vooroorlogse en naoorlogse stadsuitbreidingen met hoge dichtheid (woonmilieu stedelijk naoorlogs compact en stedelijk vooroorlogs)
- 3 Voorzieningen geclusterd in wijkwinkels centra of hoofdstraten.
- 4 Door multimodale bereikbaarheid en hoge dichtheid potentie voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en regionale voorzieningen.
- 5 Ontwikkeling is vaak herstructurering
- 6 Goed fietsen netwerk met fietsvoorzieningen

* Indien grenzend aan recreatiegebieden/
landschap extra potentie als buitenpoort

245
AMSTERDAM
HOLLENDRECHT

247
AMSTERDAM
LEIJLAAN

253
BUSSTATION
ERPELLEIN

238
DIJENEN
ZUID

293
HAARLEM
SPANNAWOUDE

301
HEERHOGWALD
SPORTPARK

308
HILVERSUM
SPORTPARK

311
HOOFDOP
OPP

353
WINKELCENTRUM
SCHALKWAL

84
VLINDERMODEL

102
TWAALF
KNOOPPUNTJES

POORTKWARTIER



1 Goed bereikbaar

A Per auto (ontsluiting en parkeergelegenheid)
B Per openbaar vervoer (sprinter stations)

2 Nadruk op wonen: naoorlogse stadsuitbreidingen met lage dichtheid (woonmilieu stedelijk naoorlogse grondgebonden, kleinstedelijk, groen-stedelijk, groen-kleinstedelijk)

3 Voorzieningen zijn geclusterd in wijkwinkelcentra of hoofdstraten.

4 Door multimodale bereikbaarheid potentie voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en regionale voorzieningen, toeristische voorzieningen

5 Goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen

6 Ontsloten door onderliggend openbaar vervoer

* Indien grenzend aan recreatiegebieden/
landschap extra potentie als buitenpoort

281
DIEMEN

307
HILVERSUM NOORD

319
KOOG ALEWYJLIK

321
KOOG ZAANDIJK

338
PUNTEREND
WEDERENDE

358
ZAANDAM
KOGVELD

84
VLINDERMODEL

102
TWAALF
KNOOPPUNTJES

HUBDORP X



1 Goed bereikbaar

A Per auto (ontlating en parkeergelegenheid)
B Per openbaar vervoer (sprinter stations)

2 Ontaloten door onderliggend openbaar vervoer

3 Zeer goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen

4 Dorpscentrum

5 Multifunctioneel:

A Wonen in lage dichtheid (woonmilieu centrumdorp),
B Mix van dagelijkse voorzieningen en horeca

6 Multimodale bereikbaarheid biedt kansen voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en regionale voorzieningen, toeristische voorzieningen

* Als grenzend aan recreatiegebieden/landschap biedt dit extra potentie als buitenpoort

273
BUSSTATION ZUID

285
ORIEÏN

295
HAALVEG-
ZWAARBURG

341
SANTPOORT
NOORD

349
UITRECHT

351
WIJES

BUITENSTAD



- 1 Herkomststation
- 2 Kleine stad, kleinere stedelijke kern
- 3 Multifunctioneel:
 - A Wonen in vrij lege tot gemiddelde dichtheid (woonmilieu centrum kleinstedelijk)
 - B Mix van detailhandel, horeca
- 4 Kleinschalige bedrijvigheid vooral lokaal georiënteerd
- 5 Diversiteit aan bezoekers: bewoners, fiets- en wandeltoerisme
- 6 Bereikbaar per openbaar vervoer (sprinter stations) maar minder goede autobereikbaarheid
- 7 Fiets en onderliggend openbaar vervoer belangrijk

253
AMSTERDAM
SCIENCEPARK

253
BLIEMENDAL

277
DEN HELDER

299
HEERLEN-
AERENHOUT

325
NAARDEN
RUSSUM

331
OVERVEEN

351
ZANDVOORT
AANZEE

84
VLINDERMODEL

102
TWAALF
KNOOPPUNTJES

OV KWARTIER



- 1 Herkomststation
- 2 Nadruk op wonen; Naoorlogse stadsuitbreidingen met lage dichtheid (woonmilieu stedelijk naoorlogse grondgebonden, kleinstedelijk, groen-stedelijk, groen-kleinstedelijk)
- 3 Lokale voorzieningen (bijvoorbeeld zorgcentrum, kinderopvang) geclusterd bij het station
- 4 Bereikbaar per openbaar vervoer (sprinterstation), maar minder goede autobereikbaarheid
- 5 Goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen
- 6 Aangesloten op onderliggend openbaar vervoer

Vaak grenzend aan recreatiegebieden/landschap, dus extra potenties als buitenpoort

237
ALKMAAR NOORD

265
BOVENKARSPEL
FLORA

279
DEN HELDER ZUID

297
HEEMSKERK

317
HOORN
KENSENBODDEBOED

335
PURMEREND
OVERWIJDE

84
VLINDERMODEL

102
TWAALF
KNOOPPUNTJES

CENTRUM-DORP



- 1 Herkomststation
- 2 Dorpscentrum
- 3 Multifunctioneel:
 - A Wonen in lage dichtheid (woonmilieu centrum dorp)
 - B Mix van dagelijkse voorzieningen en horeca
- 4 Kleinschalige bedrijvigheid vooral lokaal georiënteerd.
- 5 Bereikbaar per openbaar vervoer (sprinter stations), maar minder goede autobereikbaarheid
- 6 Zeer goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen
- 7 Aangesloten op onderliggend openbaar vervoer

Als grenzend aan recreatiegebieden/landschap biedt dit extra potentie als buitenpoort

BOVENKARPEL
GROOTE BROEK

328

WOONERVEN

355

BUITENPOORT



- 1 Landschap/recreatiegebied is vrijwel direct vanaf het station toegankelijk en beleefbaar: recreatieve bestemming
- 2 Sterke (visuele) relatie tussen station en landschap
- 3 Station meestal gelegen op overgang tussen stedelijk gebied met woon-/werkfuncties en landschap
- 4 Voorzieningen gericht op recreatie (parkeervoorzieningen, fiets- / bootverhuur, informatievoorziening, café, pannenkoekenhuis etc.)
- 5 Bij goede autobereikbaarheid is ook combinatie met regionale voorzieningen bijvoorbeeld op gebied van leisure mogelijk
- 6 Bereikbaar per openbaar vervoer (sprinterstation)

- 7 Zeer goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen
- 8 Heldere routeaanduiding

* Buitenpoort is altijd een extra bovenop een van de andere milieus

CORRIDORS

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BILAGEN



De corridor is het ideale schaalniveau om knooppuntontwikkeling te coördineren. Per type corridor is de opgave en noodzaak tot interne afstemming verschillend. Door de vraag naar wonen en werken naast de huidige situatie en de plancapaciteit te leggen, wordt duidelijk hoe kansrijk de verschillende knooppuntmilieus binnen de corridors zijn en welke opgaven ze met zich mee brengen.

Het levert een eerste aanzet op om het werken in corridors in de Nederlandse praktijk te brengen: een concreet ontwikkelperspectief van ruimte en mobiliteit voor elk van de Noord-Hollandse corridors en hun knooppunten.

INTEGRALE GEBIEDSSTRATEGIE

KIES DE CORRIDOR ALS HET IDEALE SCHAALNIVEAU VOOR HET COÖRDINEREN VAN KNOOPPUNTONTWIKKELING.

In Nederlandse steden is over het algemeen nog geen sprake van een systematische integratie tussen verstedelijking en openbaar vervoer. Veel stations worden ruimtelijk niet of onvoldoende benut en veel ruimtelijke ontwikkelingen vinden nog steeds ver van het station plaats. Daarmee gaan potentiële bereikbaarheid, duurzaamheid en agglomeratievoordelen verloren. Nederland kent wel voorbeelden van de integratie van vastgoed- en stationsontwikkeling, maar deze beperken zich veelal tot de directe stationslocaties (Chorus, 2012).

Toonaangevende voorbeelden uit het buitenland laten zien dat voor een succesvolle integratie van verstedelijking en openbaar vervoer een visie nodig is die de gehele grootstedelijke regio omvat en consistent jaren lang wordt volgehouden. Dat het merendeel van de verplaatsingen in Nederland zich binnen de regio afspeelt, onderstreept het belang van dit schaalniveau (Ruimtelijk Planbureau, 2006). Er is dus een benadering nodig die dagelijkse activiteiten- en verplaatsingspatronen op de schaal van de regio kan coördineren. De corridor lijkt hiervoor de beste basis (Chorus, 2012). Onder corridor wordt hier verstaan de combinatie van een regionaal verbindende spoorlijn en de locaties rondom de haltes van deze lijn.

De corridor is om verschillende redenen een geschikt vertrekpunt voor het opstellen van een integrale gebiedsstrategie (Bertolini & Rietveld, 2008). Binnen een corridor kunnen herkomstlocaties (woongebieden) en bestemmingslocaties (werkgebieden en concentraties van voorzieningen) in samenhang worden ontwikkeld in een integrale strategie. Dit kan bijdragen aan het beter benutten van het spoor door tegenspitsverkeer op gang te brengen, bijvoorbeeld door scholen een plek te geven op het midden of aan het einde van de corridor, op enige afstand van het centrum. In Tokio en Hong Kong zijn hiervan excellentie voorbeelden te vinden (Chorus, 2012).

Binnen een corridor kunnen ruimtelijke plannen ook goed op elkaar worden afgestemd. Dit voorkomt destructieve concurrentie tussen gemeenten en bevordert synergie tussen stationsgebieden. Daarnaast is het mogelijk om verschillende vormen van vervoer als onderdeel van ketenverplaatsingen beter op elkaar aan te laten sluiten.

Ook in bestuurlijke zin lijkt de corridor het meest werkbaar schaalniveau om afstemming te organiseren tussen verstedelijking en openbaar vervoer.

Een focus op individuele stationsgebieden zou een integrale gebiedsstrategie tegenwerken, terwijl een focus op het hele netwerk het nog complexer zou maken om op regionaal niveau afstemming te kunnen organiseren.

CORRIDORINDELING IN NOORD-HOLLAND

In Noord-Holland zijn er corridors op allerlei schaalniveaus. Zo fungeert de spoorlijn Alkmaar — Maastricht als corridor op nationaal niveau, terwijl de toekomstige Noord-Zuidlijn in Amsterdam een corridor op lokaal niveau is. Binnen dit onderzoek is de corridor een regionaal verbindende spoorlijn afgebakend op basis van de veronderstelde vervoersrelaties tussen twee centra.

Voor Noord-Holland resulteert dit in acht corridors:

1. Heerhugowaard — Amsterdam: Zaanccorridor
2. Enkhuizen — Amsterdam
3. Den Helder — Alkmaar
4. Amsterdam — Leiden: Schipholcorridor
5. Amsterdam — Amersfoort/Utrecht: Gooicorridor
6. Amsterdam — Utrecht
7. Amsterdam — Uitgeest/Zandvoort/Leiden: Corridor Zuid-Kennemerland
8. Amsterdam — Lelystad

Vrijwel alle corridors sluiten aan op de Ring Amsterdam, de draaischijf van het spoorwegnetwerk binnen de provincie Noord-Holland. Vervoerskundig functioneert de ring van Amsterdam nog niet als ring, maar gezamenlijk vormen de stations op de ring wel dé bestemming Amsterdam. Corridors beginnen of eindigen altijd op station Amsterdam Centraal of Amsterdam Zuid, de twee grootste bestemmingen op de ring waartussen in de toekomst de Noord-Zuidlijn zal gaan rijden. Een aantal corridors vertakt in meerdere richtingen.

Naast de corridors zijn er tangentiële verbindingen die de spoorcorridors naar Amsterdam met elkaar verbinden:

- De verbinding Hoorn — Alkmaar is een tangentiële verbinding tussen de corridors Heerhugowaard — Amsterdam en Enkhuizen — Amsterdam, met alleen station Obdam daartussen. De vervoersstromen op deze corridor zijn zo klein (slechts een beperkt deel reist vanuit Hoorn naar Alkmaar) dat hier nauwelijks van een vervoersrelatie kan worden gesproken.
- De Zuidtangent is ook een tangentiële verbinding. Het is geen spoorlijn, maar een buslijn die echter wel op regionale schaal opereert. Op de Zuidtangent liggen de ov-knooppunten Busstation Amstelveen en Winkelcentrum Schalkwijk, die in deze studie zijn meegenomen.

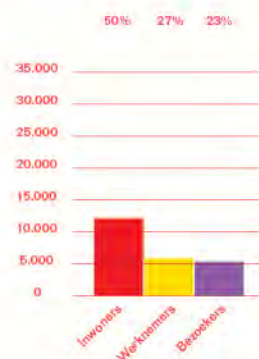
Naast de Zuidtangent zijn er binnen het regionale ov-systeem nog een aantal andere buscorridors te onderscheiden o.a.:

1. Buscorridor Purmerend — Amsterdam met de knooppunten Purmerend Tramplein en Buikslotermeerplein, die binnen deze studie zijn meegenomen.
2. Buscorridor Almere — Amsterdam
3. Buscorridor Huizen — Hilversum — Amsterdam

Naast de vier grote busknoten (Purmerend Tramplein, Buikslotermeerplein, Winkelcentrum Schalkwijk en Busstation Amstelveen) zijn de buscorridors in deze studie niet verder uitgewerkt. De capaciteit van een buslijn ligt per uur een stuk lager dan van een metro of spoorlijn. Het ligt daarom voor de hand om vooral te verdichten rondom metro en treinstations (Goudappel Coffeng, 2011).

WOONCORRIDORS

AMS Sloterdijk — Enkhuizen

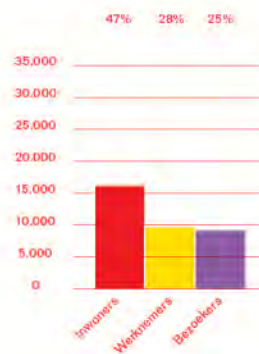
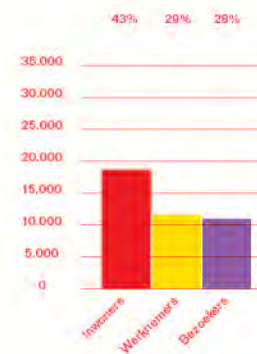


GEMENGDE CORRIDORS

AMS Sloterdijk — Heerhugowaard

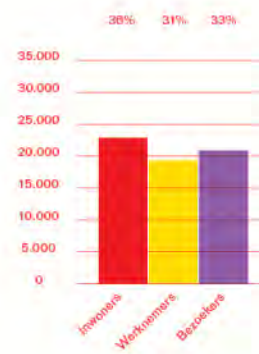


AMS Zuid — Lelystad

AMS Sloterdijk — Uitgeest /
Zandvoort / LeidenAMS Zuid / AMS Muiderpoort —
Utrecht / Amersfoort

BESTEMMING CORRIDORS

Alkmaar — Den Helder

AMS Sloterdijk /
AMS Zuid — LeidenAMS Zuid /
AMS Muiderpoort — Utrecht

TYPEN CORRIDORS

MAAK ONDERSCHIED IN VERSCHILLENDE TYPEN CORRIDORS EN DE OPGAVEN DIE DAARBIJ HOREN

Dit onderzoek presenteert voor het eerst een concreet ontwikkelperspectief van ruimte en mobiliteit op de schaal van de corridor. Het is een aanzet om afstemming binnen de corridor in de praktijk te brengen. Daarvoor zijn de corridors in Noord-Holland getypeerd aan de hand van de stations die zich op de lijn bevinden. Het aantal inwoners (herkomst) en het aantal werknemers en bezoekers van regionale voorzieningen (bestemming) rond de stations is in kaart gebracht. Door deze aantallen per corridor bij elkaar op te tellen worden de verschillen tussen corridors onderling goed zichtbaar. Grofweg zijn drie typen te onderscheiden. Per type corridor is de opgave en de noodzaak tot interne afstemming in bijvoorbeeld fasering en programma verschillend.

WOON CORRIDOR

Dit is een corridor waar meer dan de helft van het totaal aantal inwoners, werknemers en bezoekers bestaat uit inwoners. Er is dus relatief weinig werkgelegenheid en er zijn relatief weinig voorzieningen. De stations met werkgelegenheid en voorzieningen bevinden zich vaak aan het einde of aan het begin van de corridor. De overige stations zijn voornamelijk woonstations. In de meeste gevallen is een duidelijke spitsrichting zichtbaar. De corridor Amsterdam — Enkhuizen is bijvoorbeeld een echte wooncorridor.

OPGAVE & AFSTEMMING

De ruimtelijke opgave in dit type corridor gaat voornamelijk over het afstemmen van woningbouwplannen en woonmilieus. Binnen de functie wonen, kan de corridor een divers palet aan woonmilieus aanbieden. Lokale voorzieningen zoals scholen en winkels kunnen het beste dichtbij de stations worden gesitueerd. Op deze manier gaan de knooppunten meer functioneren als centra voor hun omgeving.

De overstapkwaliteit bij het station moet goed zijn: veel mensen komen met de fiets of de auto naar het station om de trein te nemen naar werk of school. Het is belangrijk dat er voldoende en gemakkelijk vindbare P+R voorzieningen en fietsenstallingen zijn, evenals heldere en veilige fietsroutes naar het station.

Vanuit vervoerskundig oogpunt, ligt in dit type corridor een opgave om de bestemmingfunctie rondom stations te stimuleren. De corridor zal door het toevoegen van werkgelegenheid en voorzieningen een meer gemengd karakter krijgen.

GEMENGDE CORRIDOR

Dit is een corridor waarin mensen wonen, maar waar ook een relatief aanzienlijk aantal werknemers en voorzieningen te vinden is. Het aantal inwoners bedraagt ongeveer 45 procent van het totaal aan inwoners, werknemers en bezoekers. Het aantal werknemers en bezoekers samen is dus groter dan het aantal inwoners. De stations met werkgelegenheid en voorzieningen bevinden zich meestal niet alleen op de uiteinden van de lijn, maar meer verspreid over de gehele corridor. Vaak is nog wel een duidelijke spitsrichting zichtbaar doordat de inwoners nog steeds de grootste groep zijn.

Een typische gemengde corridor is de corridor Amsterdam — Amersfoort/Utrecht met zowel herkomststations als een aanzienlijk aantal bestemmingen verspreid over de gehele lijn.

OPGAVE & AFSTEMMING

De ruimtelijke opgaven zijn grotendeels hetzelfde als die van de wooncorridor: het afstemmen van woningbouwplannen, centreren van lokale voorzieningen bij de stations, en versterken van de ketenmobiliteit. Voor een gemengde corridor geldt echter nog een aantal extra opgaven. Met name de stations met veel werkgelegenheid en voorzieningen dienen op zoveel mogelijk manieren goed bereikbaar te zijn. Daarom wordt de multimodale bereikbaarheid van stations voor deze corridor belangrijker. Ook is het belangrijk dat bestemmingen zich zo dicht mogelijk bij het station bevinden. Routes van het station naar voorzieningen of werkgelegenheid moeten duidelijk zijn, en aantrekkelijk vormgegeven.

Vanuit vervoerskundig oogpunt ligt hier de opgave om herkomsten en bestemmingen evenwichtig over de corridor te verspreiden. Door het verder toevoegen van werkgelegenheid en voorzieningen kan de tegenspitsrichting beter worden benut. Uiteindelijk zal dit bijdragen aan een efficiënt gebruik van de corridor in de spits- en daluren.

BESTEMMING CORRIDOR

Deze corridor bestaat voornamelijk uit stationsgebieden die een bestemming op zich zijn. Het zijn gebieden met meer werknemers en bezoekers dan inwoners. Dit is ook terug te zien in het totaalplaatje: het aantal inwoners binnen de gehele corridor is minder dan 40 procent van het totaal. Het aantal werknemers en bezoekers is dus aanzienlijk hoger.

De Schipholcorridor (Amsterdam — Leiden) en de corridor Amsterdam — Utrecht zijn echte bestemmingcorridors. Maar ook de corridor Den Helder — Alkmaar in de Kop van Noord-Holland is een bestemmingcorridor. Langs de lijn Den Helder — Alkmaar bevinden zich met name scholen, winkelgebieden en een aantal op vrije tijd gerichte voorzieningen zoals bioscopen. Daarmee is deze corridor een backbone van bestemmingen voor de verder landelijke Kop van Noord-Holland.

OPGAVE & AFSTEMMING

De ruimtelijke opgaven zijn gelijk aan die van de gemengde corridor: afstemmen van woningbouwplannen, versterken van de ketenmobiliteit (loop- en fietsroutes en aansluitend openbaar vervoer) en de multimodale bereikbaarheid benutten. Daarnaast is het de opgave om de nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen te verbeteren door ze te concentreren bij de stations. In dit type corridor gaat het niet alleen om het afstemmen van woonmilieus, maar vooral ook om het afstemmen van voorzieningen en werkgelegenheid (kantoren). Het doel is om uiteindelijk tot een corridor te komen waarin wonen, werken en voorzieningen in balans zijn en gezamenlijk een groot deel van het palet aan milieus beslaan. De bestemmingcorridor komt dan steeds dichterbij de 'ideale corridor'.

Vanuit vervoerskundig oogpunt ligt hier de opgave om functiemenging rondom stations te stimuleren. Woningen, voorzieningen en werkgelegenheid dragen samen bij aan een efficiënter gebruik van de corridor in spits- en daluren.

IDEALE CORRIDOR

Vervoerskundig geredeneerd is de ideale corridor een corridor waar wonen, werken en voorzieningen gelijkwaardig verdeeld zijn. Woningen genereren reizigers in de ochtendspits, terwijl bedrijven juist reizigers aantrekken. Daarnaast genereren voorzieningen juist weer reizigers in de daluren. Een menging tussen deze drie zorgt dat het netwerk efficiënt benut wordt in zowel de spits (geen eenzijdige spitsrichting) als in de daluren (minder lege treinen).

Ook ruimtelijk is een menging van wonen, werken en voorzieningen gewenst. Functiemenging zorgt voor een levendige omgeving op alle uren van de dag. Voorzieningen dragen bij aan de levendigheid en zijn daarom van cruciaal belang. Een diversiteit aan woon- en werkmilieus langs de knooppunten zorgt voor een divers gebruik van de corridor. Daarnaast moeten de knopen elkaar uiteindelijk versterken in plaats van concurreren. Een ideale corridor functioneert als een daily urban system. De knooppunten langs de lijn vormen samen een complete stad met een grote diversiteit aan milieus waarbinnen alles te vinden is wat een mens in zijn dagelijks leven nodig heeft.

Van alle Noord-Hollandse corridors komt de corridor Amsterdam — Utrecht het dichtst in de buurt van een ideale corridor. Inwoners, werknemers en bezoekers zijn vrij gelijkwaardig over de corridor verdeeld. Of deze corridor ook al genoeg diversiteit biedt om daadwerkelijk als een *daily urban system* te functioneren is vervolgens de vraag.

DE NOORD-HOLLANDSE CORRIDORS

ZET KNOOPPUNTONTWIKKELING IN VOOR HET OPLOSSEN VAN GROTE RUIMTELIJKE OPGAVEN

In Noord-Holland zijn zowel wooncorridors als gemengde en bestemmingcorridors te vinden. Als de opgave voor wonen en werken naast de geïnventariseerde plancapaciteit wordt gelegd, wordt duidelijk hoeveel binnen de bestaande plannen gerealiseerd zou kunnen worden en hoe kansrijk daarmee de knooppuntmilieus in de corridor zijn. De kansen en daarbij behorende specifieke opgaven voor de corridor zijn op een aantal thema's weergegeven: wonen, werken, voorzieningen, ketenmobiliteit en recreatie.

Drie scenario's voor wonen

De provincie Noord-Holland wil stedelijke gebieden optimaal benutten, de landschappen openhouden, en ruimte bieden voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen door de ruimte rond ov-knooppunten beter te benutten. Om die reden zou de ambitie dan ook moeten zijn om minimaal 50 procent van de nieuw te bouwen woningen tot 2040 rondom de ov-knooppunten te realiseren.

Er is een inschatting gemaakt van de mogelijkheden voor het realiseren van nieuwe woningen binnen de bestaande plancapaciteit tot 2030. De plannen zijn ingevuld met verschillende dichtheden. Per scenario is een andere mix van dichtheden gebruikt. Zo is het mogelijk de bandbreedte van de plannen scherp te krijgen en daarmee een ambitie vast te stellen. (Zie bijlage 8: 3 scenario's: bandbreedte wonen)

1. In scenario 1, het minimumscenario, is de beschikbare plancapaciteit ingevuld met de bestaande gemiddelde dichtheid die nu in het stationsgebied van het plan aanwezig is. In dit minimum scenario is het mogelijk 25 procent van de woningbouwopgave, ca 60.600 woningen, bij de knooppunten te realiseren.
2. In scenario 2, het marktvraagscenario, zijn de plannen ingevuld volgens de marktvraag met de dichtheid voor het specifieke woonmilieu. Bij een goede afstemming op de vraag is het mogelijk om bijna 90.000 woningen rondom de ov-knooppunten te bouwen. Dit is bijna 38 procent van de totale vraag die alleen al binnen de bestaande plancapaciteit voor wonen te realiseren is.
3. In scenario 3, het verdichtingsscenario, zijn de plannen ingevuld met een hoge dichtheid. In dit extreme scenario kan 54 procent van de woningbouwopgave bij de knooppunten worden gerealiseerd. Dit zijn ongeveer 128.200 woningen.

De bandbreedte van de plannen ligt hiermee ongeveer tussen de 60.000 en 128.000 woningen. Zoals in scenario 2 aangetoond, is het daarbij mogelijk om bijna 38 procent (ca 90.000 woningen) van de kwalitatieve marktvraag binnen de huidige plangebieden bij de knooppunten te realiseren. Op een aantal plaatsen zullen dan wel belemmeringen als milieu-contouren en BBG-contour moeten worden opgelost.

Als knooppuntontwikkeling leidend wordt in de ruimtelijke ordening, dan moet ze ook een oplossing bieden voor de grote ruimtelijke opgaven, zoals de woningbehoefte in de Randstad en de grootschalige leegstand van kantoren. Om de opgaven en kansen in de Noord-Hollandse corridors inzichtelijk te krijgen is eerst de bandbreedte van het aantal mogelijk te realiseren woningen bepaald aan de hand van drie scenario's. Met de resultaten van deze drie scenario's is het mogelijk een haalbare ambitie vast te stellen. Vervolgens is de opgave per corridor bepaald. Hiervoor is de vraag naar wonen en kantoren per regio omgezet naar een vraag per corridor.

De geïnventariseerde plannen lopen tot ongeveer 2030, terwijl de inschatting van de marktvraag tot 2040 loopt. Als de plancapaciteit tot 2040 verder wordt geoptimaliseerd en er vol wordt ingezet op ontwikkelingen rondom bestaande ov-knooppunten, dan zou het realiseren van 50 procent van de woningbouwopgave haalbaar moeten zijn.

Ambitie en opgave per corridor

Binnen het onderzoek Vraaggestuurd bouwen (Companen, 2012) en Snoeien om te bloeien (Plabeka, 2011) is de vraag naar wonen en kantoren tot 2040 onderzocht per regio. Een corridor overschrijdt echter de grenzen van de regio en vaak liggen er ook meerdere corridors binnen één regio. Om iets te kunnen zeggen over de opgaven en kansen voor nieuwe woningen en werkgelegenheid per corridor is de vraag per regio omgezet naar de vraag per corridor.

Ambitie en opgave voor wonen

Tot 2040 is er een te verwachten vraag naar 239.800 nieuwe woningen (Companen, 2012). Inzetten op knooppuntontwikkeling betekent dat minimaal de helft daarvan (119.900 nieuwe woningen) rondom knooppunten gerealiseerd zou moeten worden. Deze ambitie is volgens bovenstaande scenario's haalbaar, mits de plancapaciteit tot 2040 verder wordt geoptimaliseerd..

Van opgave per regio naar opgave per corridor (zie bijlage 13: vraag wonen van regio naar corridor):

- Door de centrumfunctie en een hoge mate van menging van wonen, werken en voorzieningen, passen centrummilieus zeer goed bij de ontwikkeling van ov-knooppunten. Daarom is de volgorde van geschiktheid voor ov-knooppunten: centrum stedelijk plus, centrum stedelijk, centrum kleinstedelijk en centrum dorps, gevolgd door de andere milieus op volgorde van dichtheid.
- De vraag is uiteindelijk zo verdeeld dat de verschillende milieus nog steeds allemaal voorkomen.
- Vervolgens is de marktvraag per regio omgezet naar een vraag per corridor. Daartoe is eerst de vraag per regio verdeeld over het aantal stations in de regio. Deze stations, met

ieder een gelijk deel van de vraag, zijn weer verdeeld over de corridors in de regio. Bij stations die in meerdere corridors gelegen zijn, is de vraag naar frequentie over de corridors verdeeld. Daarbij is rekening gehouden met een frequentie van zes treinen per uur op de PHS corridors. Zaandam ligt bijvoorbeeld zowel in de Zaancorridor als in de corridor Enkhuizen — Amsterdam. De Zaancorridor is een PHS-corridor met een toekomstige frequentie van zes treinen per uur. Op de corridor Enkhuizen — Amsterdam rijdt slechts tweemaal per uur een trein. Het deel van de vraag op knooppunt Zaandam is daarom voor driekwart op de Zaancorridor geprojecteerd en voor een kwart op de corridor Enkhuizen — Amsterdam.

Het resultaat is een vertaling van de vraag per regio naar de vraag per corridor, waarin het totaal aantal woningen gelijk is aan 50 procent van de marktvraag tot aan 2040. (zie tabel op de volgende pagina)

De grootste woningvraag ligt in Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam Zuid. De Amsterdamse ring heeft dan ook de grootste opgave. Een totaal van 33.660 nieuwe woningen (14 procent van de vraag) is verdeeld over de corridors (zie bijlage 13). De corridors met veel Amsterdamse knooppunten, zoals de Gooicorridor en de Schipholcorridor, krijgen hierdoor automatisch een groter deel van de Amsterdamse vraag. Wanneer het deel van de Amsterdamse vraag niet kan worden opgelost binnen de Amsterdamse knooppunten, schuift deze door naar de corridors. Juist de knooppunten op de corridors bieden kansen om ook buiten Amsterdam meer stedelijke milieus te maken. Dit zijn de plekken die vaak al midden in verstedelijkt gebied liggen en baat hebben bij een gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen. De PHS-corridors hebben door hun toekomstige hoge frequentie de meeste potentie om te voorzien in de Amsterdamse vraag.

Ambitie en opgave voor kantoren

De totale vraag naar kantoren in het Noord-Hollandse deel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt geschat op 2.617.000 m² tot 2040 (Plabeka, 2011). Een aanzienlijk deel van deze vraag kan wor-

den opgevuld met courante leegstand: leegstaande kantoren die geschikt zijn voor hergebruik. Platform Bedrijven en Kantoren Metropoolregio Amsterdam (Plabeka) schat deze courante leegstand op ongeveer 50 procent van het totaal aantal leegstaande kantoren. De inschatting van de vraag houdt echter weinig rekening met structurele veranderingen op de kantorenmarkt zoals de invoering van het Nieuwe Werken, het belang dat gehecht wordt aan duurzaamheid en de toename van het aantal thuiswerkende zzp'ers. De uitbreidingsvraag voor kantoren zal door deze veranderingen aanzienlijk lager uitvallen.

Onderzoek toont aan dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer voor bedrijven bijna even belangrijk is geworden als bereikbaarheid met de auto (BCI, 2004). Daarnaast zorgt de flexibilisering van arbeid ervoor dat knooppunten steeds meer gaan fungeren als ontmoetingplek. Kleine bedrijven en zzp'ers zijn op dit moment de hardst groeiende groep die vaak juist voor kleinere kantoren kiest op binnenstedelijke locaties of voor werken thuis of onderweg (Goudappel Coffeng, 2011).

Multimodale bereikbaarheid is bovendien belangrijk omdat het de toegang tot arbeid vergroot. De leegstandrisico's voor kantoren zijn lager bij intercitystations (ABN Amro, 2011) en kantoren in de directe nabijheid van een station hebben een hogere vastgoedwaarde (Graaff, Debrezion & Rietveld, 2007).

Dit alles pleit ervoor om in de toekomst werkgelegenheid vooral te concentreren op duurzaam bereikbare locaties. Dat zijn locaties die niet alleen met de auto maar ook goed per openbaar vervoer te bereiken zijn en die gekenmerkt worden door een hoogwaardig en gemengd stedelijk milieu.

Net als de marktvraag naar woningen is ook de vraag naar kantoren per regio omgezet naar een vraag per corridor. Hiervoor zijn de huidige leegstand en de totale vraag naar kantoren tegen elkaar afgezet.

Van opgave per regio naar opgave per corridor:

- Uitgangspunt is transformatie van alle leegstaande kantoren buiten de ov-knooppunten en de binnenstad van Amsterdam.
- Vervolgens is een inschatting gemaakt van de courante leegstand rondom de stations op basis van het meest kansrijke knooppuntmilieu. De meest kansrijke milieus voor kantoren zijn de zeer goed multimodaal bereikbare stations (Wereldstad en Metropoli-taan Centrum) en de gemengde binnensteden (Grootstad en Binnenstad).
- Het Nieuwe Werken heeft een daling van het aantal vierkante meters per arbeidsplaats tot gevolg (CPB, 2012). Het Plabeka gaat uit van het traditionele oppervlak van 24 m² per werknemer. In plaats van 24 m² per werknemer, is nu rekening gehouden met 20 m² per werknemer. Daarmee daalt de totale vraag naar kantoren met 17 procent.

- De vraag naar kantoren is per regio voor 80 procent verdeeld over de multimodaal bereikbare knooppunten en voor 20 procent over de overige knooppunten
- De vraag per regio en de (courante) leegstand per station is vervolgens verdeeld over de corridors op basis van frequentie (net als bij de marktvraag voor wonen). Dit levert een vraag en hoeveelheid leegstand per corridor op.
- Na het aftrekken van de courante leegstand op de corridor blijft een vraag naar nieuwbouw van kantoren over.

Dit betekent het volgende voor de opgave voor kantoren. Leegstaande kantoren die niet in de buurt van een ov-knooppunt liggen zullen zoveel mogelijk moeten worden getransformeerd naar andere functies of zelfs gesloopt. De verwachting is dat van de leegstaande kantoren in de Amsterdamse binnenstad (een kwalitatief hoogwaardig, gemengd, binnenstedelijk milieu) een groot deel courant is. Maar zelfs wanneer alle leegstaande kantoren buiten de stationsgebieden en de Amsterdamse binnenstad worden onttrokken aan de bestaande voorraad blijft er nog een aanzienlijke transformatieopgave over binnen de knooppunten. Dit vraagt om prioritering van kantoorlocaties.

Er zullen dus, afhankelijk van het meest kansrijke knooppuntmilieu, in meer of mindere mate kantoren getransformeerd moeten worden rondom ov-knooppunten. Op kansrijke plekken, dus goed tot zeer goed multimodaal bereikbaar, of gelegen in gemengde binnenstedelijke milieus, is een grotere courante leegstand te verwachten. Deze zou bij een verbetering van het milieu weer ingevuld kunnen worden. Voor de overige, minder goed bereikbare stations geldt dat een groot deel van de leegstaande kantoren aan de bestaande voorraad zal moeten worden onttrokken, om plaats te maken voor ander programma.

De vraag naar nieuw te bouwen kantoren op de corridors is beperkt, doordat de vraag voor een deel kan worden opgevuld met courante leegstand. De vraag naar nog nieuw te bouwen kantoren bedraagt ongeveer 1.115.000 m² bvo en bevindt zich met name in en rondom Amsterdam.

Vergelijking met de Plabeka-afspraken en monitor plancapaciteit

Volgens de jaarlijkse monitor van de provincie Noord Holland wordt er op dit moment ongeveer 1.400.000 m² aan kantoren gepland, hiervan ligt 70 procent binnen de invloedssfeer van ov-knooppunten. De vraag naar nieuwe kantoren bedraagt, na het aftrekken van de inschatting van courante leegstand, ongeveer 1.115.000 m². Dit betekent dat er dus nog steeds te veel plannen voor nieuwe kantoren zijn. Alleen al de bestaande plannen rondom ov-knooppunten zijn vrijwel voldoende om aan de vraag te voldoen. De focus bij het bouwen

CORRIDORS 141

van nieuwe kantoren zou om die reden alleen nog maar op de ov-knooppunten moeten liggen, en alleen op die ov-knooppunten die multimodaal bereikbaar zijn.

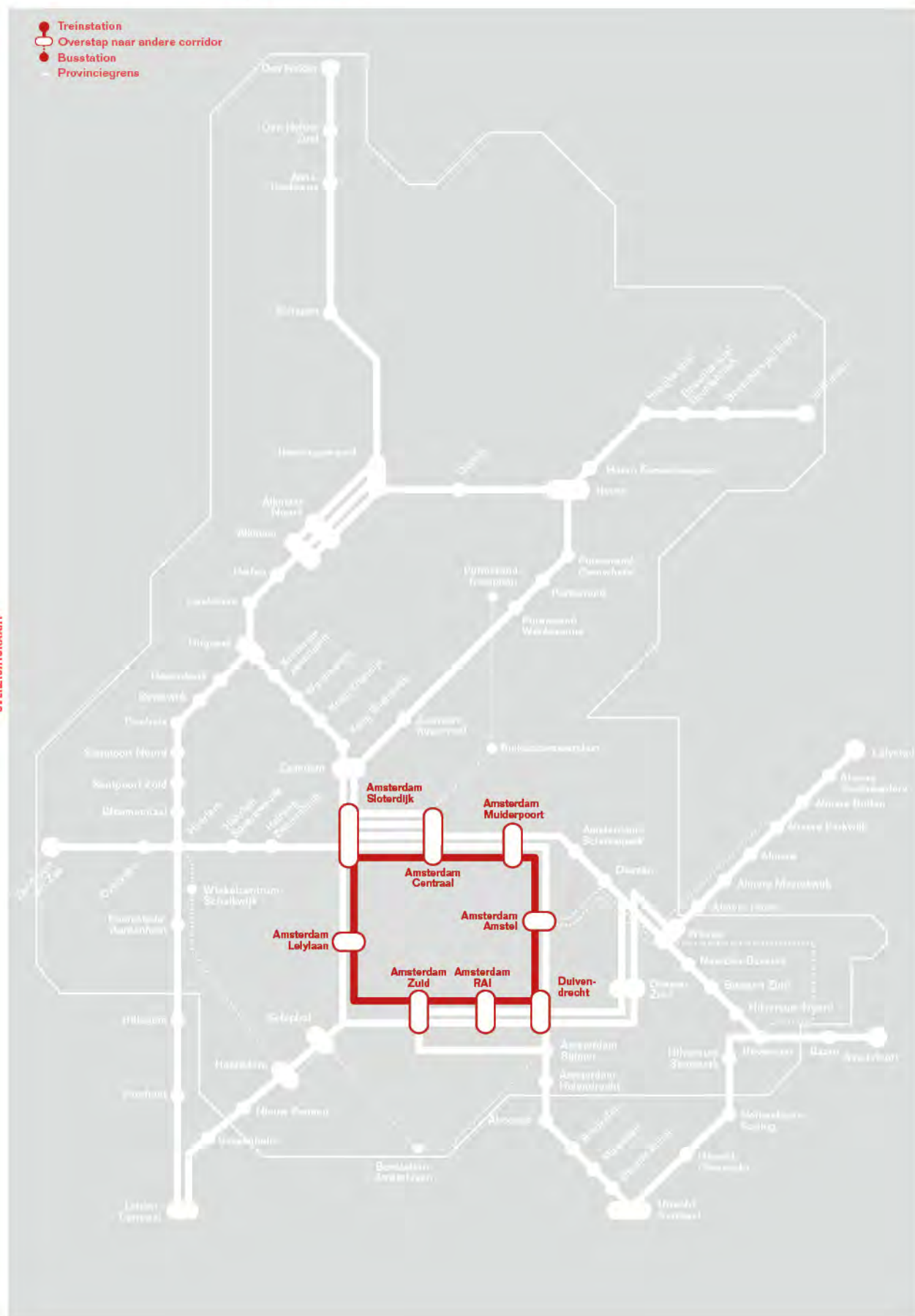
Het is belangrijk om te bepalen wat de meest geschikte locaties zijn om nog nieuwe kantoren te bouwen. Daarbij zal naast het bereikbaarheids-aspect voorsal ook de kwalitatieve vraag naar kantoormilieus meegenomen moeten worden. Deze kwalitatieve vraag is tot nu toe nog niet duidelijk in beeld gebracht. Een focus op een (beperkt aantal) multimodale knooppunten waar nog nieuwe kantoren gebouwd kunnen worden, betekent in ieder geval dat binnen de huidige plannen voor kantoren een verschuiving plaats zal moeten vinden.

Mogelijk: confrontatie opgave en plancapaciteit

Per corridor is berekend in hoeverre de huidige plancapaciteit kan voorzien in de ambitie om 50 procent van de kwalitatieve marktvraag voor wonen rondom ov-knooppunten te realiseren. Daarvoor zijn eerst de kenmerken van de huidige situaties per station geanalyseerd en samengebracht in het vlindermodel. Vervolgens is gekeken naar welke woonmilieus vraag is in de corridor en wat dit per station betekent voor het meest kansrijke type. Net als bij de vraag naar wonen en kantoren is ook de plancapaciteit over de corridors verdeeld op basis van frequentie.

OPGAVE WONEN

Zaancorridor	16.806 woningen	=	7%
Corridor Enkhuizen — Amsterdam	18.483 woningen	=	8%
Corridor Den Helder — Alkmaar	2.830 woningen	=	1%
Schipholcorridor	16.791 woningen	=	7%
Gooicorridor	26.844 woningen	=	11%
Corridor Amsterdam — Utrecht	20.331 woningen	=	8%
Corridor Zuid-Kennemerland	12.840 woningen	=	5%
Overige knopen (Amstelveen, Obdam, Schalkwijk)	4.975 woningen	=	2%
TOTAAL	119.900 woningen	=	50%
waarvan op de Ring Amsterdam	33.660 woningen	=	14%



RING AMSTERDAM

Niet alleen Amsterdam Centraal, maar de hele ring van Amsterdam is de belangrijkste bestemming in de provincie Noord-Holland.

Voeg werkgelegenheid, voorzieningen en woningen toe, transformeer een deel van de leegstaande kantoorvoorraad en verbeter tegelijkertijd de koppeling van de gehele ov-keten aan de auto en de fiets. Op deze manier kunnen de stationsgebieden op de ring van Amsterdam uitgroeien tot levendige en gemengde stedelijke bestemmingen die de grote reizigersstromen van en naar de stad goed kunnen opvangen en verspreiden.

Vrijwel alle corridors sluiten aan op de ring van Amsterdam. Deze ring vormt de belangrijkste bestemming van de provincie Noord-Holland. Ruim 15 procent van alle werkplekken in Noord-Holland is te vinden rondom de stations van de Amsterdamse ring. Ook liggen bij een aantal stations aanzienlijke hoeveelheden regionale voorzieningen. Verder wonen er veel mensen rondom de stations op de Amsterdamse ring, vooral rondom de stations Lelylaan, Amstel, Muiderpoort en Amsterdam CS. Muiderpoort is zelfs het station met de hoogste inwonerdichtheid van alle Noord-Hollandse knooppunten. Voor een groot deel bevinden de woningen zich in het woonmilieu stedelijk vooroorlogs, stedelijke naoorlogs compact of centrum stedelijke plus.

Voor de trein functioneert de ring Amsterdam vervoerskundig niet als een echte ringlijn, het is bijvoorbeeld niet mogelijk om met de trein direct van Amsterdam Sloterdijk naar Amsterdam RAI te reizen. De metro vormt een belangrijke aanvulling door wel deze directe verbindingen te bieden. Aan de west- en zuidzijde van de ring lopen, spoor, metro en snelweg parallel aan elkaar. Daarom zijn deze stations goed bereikbaar per auto en trein en goed aangesloten op onderliggend openbaar vervoer, met name de stations Sloterdijk, Lelylaan, Zuid, RAI en Duivendrecht.

Naast het treinnetwerk speelt het metrosysteem van Amsterdam een belangrijke rol voor de ov-bereikbaarheid op en rond de ring van Amsterdam. Een belangrijke toevoeging vormt de in 2017 te openen Noord-Zuidlijn die Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal direct verbindt en zo meer mogelijkheden gaat bieden voor herstructurering van het hele ov-netwerk en de benutting van stations rond de ring. De Noord-Zuid lijn zal met name de positie van Amsterdam Centraal, Amsterdam RAI en Amsterdam Zuid in het ov-netwerk versterken.

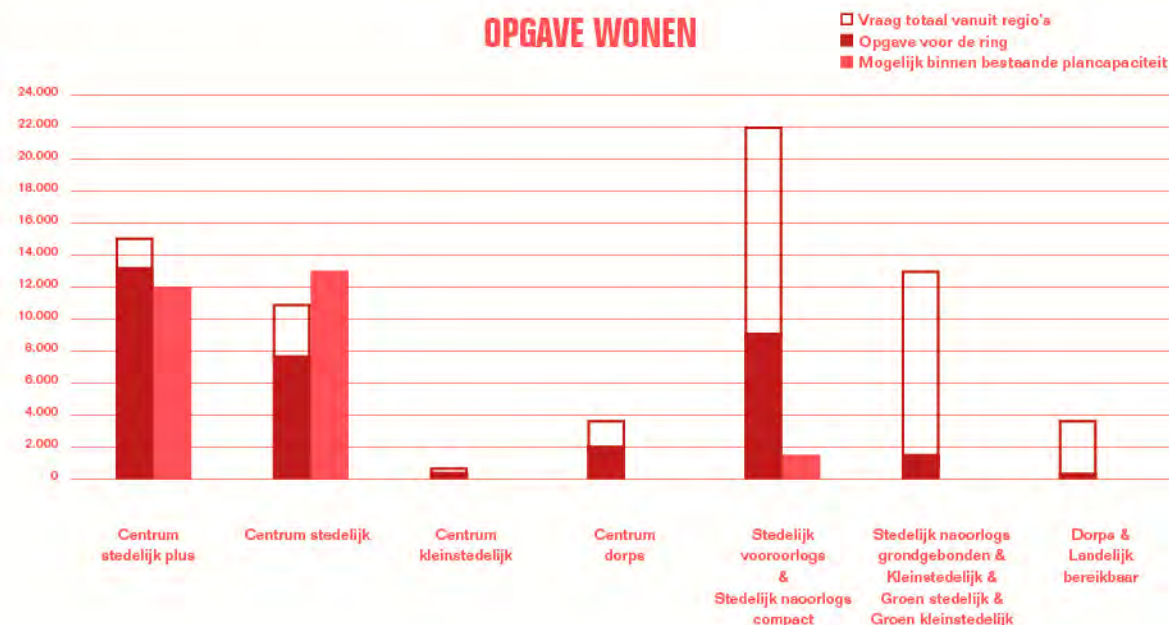
OPGAVEN

De aantrekkingskracht van de stad Amsterdam is groot en neemt waarschijnlijk alleen maar verder toe (Jansen & Slot, 2011). De verwachting is dan ook een grote woningbouwopgave voor de Amsterdamse regio tot aan 2040 met ruim 90.000 woningen alleen al binnen de gemeente Amsterdam (Companen, 2012). De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren zou een opgave betekenen van ongeveer 33.660 nieuwe woningen rond de ring (zie bijlage 13). Daarbij is vooral behoefte aan de woonmilieus centrum-stedelijk plus, centrum-stedelijk en compact stedelijk. De ring van Amsterdam leent zich goed voor deze types woonmilieus.

Ook de nog aanwezige vraag naar kantoren bevindt zich met name in Amsterdam (Plabeka, 2011), en dan vooral rond multimodaal ontsloten locaties. Nieuwe kantoren zouden dan ook alleen nog op multimodaal bereikbare locaties gebouwd moeten worden. De vraag naar kantoren is nog behoorlijk meer dan de huidige leegstand rondom de stations in de ring. (zie bijlage 11 en 12)

Leegstaande kantoren op andere, slecht bereikbare locaties zullen aan de huidige kantoorvoorraad moeten worden onttrokken door middel van sloop of transformatie. Zo kan de potentie van de goed bereikbare kantoorlocaties op de ring ten volle benut worden. De opgave is van deze locaties hoogwaardige gemengde stedelijke milieus te maken waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Dit is mogelijk door enerzijds de niet courante leegstand naar andere functies te transformeren, en anderzijds de leegstaande voorraad op te waarderen zodat die voldoet aan de kwalitatieve vraag. Uiteindelijk kunnen ook weer nieuwe kantoren worden gebouwd.

OPGAVE WONEN



MOGELIJK

Binnen de Ring van Amsterdam ligt 446 ha aan bestaande plancapaciteit. Dit is 14 procent van het totale invloedsgebied van de stations. Meer dan de helft van deze plancapaciteit is bestemd voor gemengde plannen met wonen en werken en/of voorzieningen. Met name de plannen rond de stations Sloterdijk en Duivendrecht hebben een groot aandeel in de plancapaciteit op de Ring. Maar ook rondom de andere stations ligt een aanzienlijke capaciteit.

Binnen de bestaande plancapaciteit is al veel te bereiken: het is mogelijk om bijna 25.000 woningen rondom knooppunten op de ring te realiseren. Toch is nog extra plancapaciteit nodig om daadwerkelijk 50 procent van de vraag bij deze knooppunten te

Wonen

In de Staderegio is veel vraag naar het type woonmilieu centrum-stedelijk plus. Het is vrijwel onmogelijk om dit woonmilieu buiten Amsterdam te creëren, daarom is het belangrijk om juist op de ring in te zetten op centrum-stedelijke woonmilieus die uitstekend met het centrum verbonden zijn. Het centrummilieu wordt als het ware uitgerold in de ringzone.

De stations met de meeste plancapaciteit (Amsterdam Sloterdijk en Duivendrecht) hebben een goede ov-bereikbaarheid. De ruimtelijke benutting (intensiteit) van de stationsomgeving is echter niet in balans met die goede ov-bereikbaarheid. Door woonprogramma toe te voegen kunnen deze gebieden veel beter benut worden maar de belemmeringen van snelwegen, vliegverkeer rond Schiphol en de haven maken het niet gemakkelijk om deze woningen ook daadwerkelijk te realiseren.

Door de aanwezige functiemenging en de aansluiting op een centrum stedelijk plus woonmilieu heeft Amsterdam Amstel kansen om zich te ontwikkelen tot een knooppunt van het type Grootstad. Momenteel wordt aan de Amstel het Amstelkwartier gebouwd, een gemengde woon-werklocatie in de ringzone van Amsterdam op korte afstand van station Amsterdam Amstel. Dit project is een belangrijke aanvulling op de werkgelegenheid rond het station. Voor het stedelijke openbaar vervoer vormt station Amstel een cruciaal knooppunt voor de overstap tussen trein, metro, bus en tram. Het is bovendien vanuit een groot deel van de binnenstad zeer goed bereikbaar met de fiets.

Door de ligging nabij de ring A10 en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is station Amsterdam Lelylaan een interessante locatie voor verdere ruimtelijke ontwikkeling. Ook ligt het zeer goed in het stedelijke ov-net van Amsterdam. De ruimte rond dit station biedt nog veel kansen voor verdere ontwikkeling, bijvoorbeeld in het type Moderne Stad waar veel vraag naar is.

Werken

Vooral rondom de stations Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid staan op dit moment veel kantoren leeg. In Sloterdijk, en in mindere mate ook op de Zuidas, hebben kantoorlocaties nog te veel een monofunctioneel karakter. Hoewel deze locaties zeer goed bereikbaar zijn, is kantoorleegstand er toch een aanzienlijk probleem.

realiseren. Wanneer dit niet meer mogelijk is kunnen ook de corridors een rol spelen in het opvangen van de naar verwachting grote woningvraag in de Amsterdamse regio. Door hun toekomstige hoge frequentie hebben de PHS-corridors hiervoor de meeste potentie.

KANSRIJK

De frequentieverhoging in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en OV SAAL (Schiphol — Amsterdam — Almere — Lelystad) zal het mogelijk maken om grotere stromen reizigers per trein naar de Amsterdamse ring te brengen. Belangrijk is dat mensen vanaf de ring snel met metro, tram, lopend of op de (ov-)fiets hun bestemming kunnen bereiken.

aan de auto en fiets. Dat betekent het bieden van voldoende P+R plekken, met name bij de multimodaal bereikbare stations, en voldoende stallingmogelijkheden voor fietsen. Vooral het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en de fiets-parkeervoorzieningen vormt een grote opgave voor de stad en rond de ring – zeker als de reizigersstroom verder toeneemt. Het fietsverkeer vormt een cruciale schakel in het voor- en natransport van de verschillende ov-knooppunten in de stad.

Landschap

Vanuit het landschap bekeken ligt station Amsterdam RAI op een bijzondere plek. Amstelpark en de Amstelscheg liggen op loopafstand van dit station. Station RAI zou daarom niet alleen in moeten zetten op het uitbouwen als stedelijke locatie en Regionaal Centrum maar ook op de functie van Buitenpoort met de Amstelscheg als belangrijk recreatielandschap naast de stad. Station RAI is wat dit betreft uniek op de Amsterdamse Ring. Het is mogelijk om hier een directe link te leggen met het open landschap ten zuiden van Amsterdam en dat is een aanvulling op het stedelijk aanbod in de stad.

Amsterdam en knooppuntontwikkeling

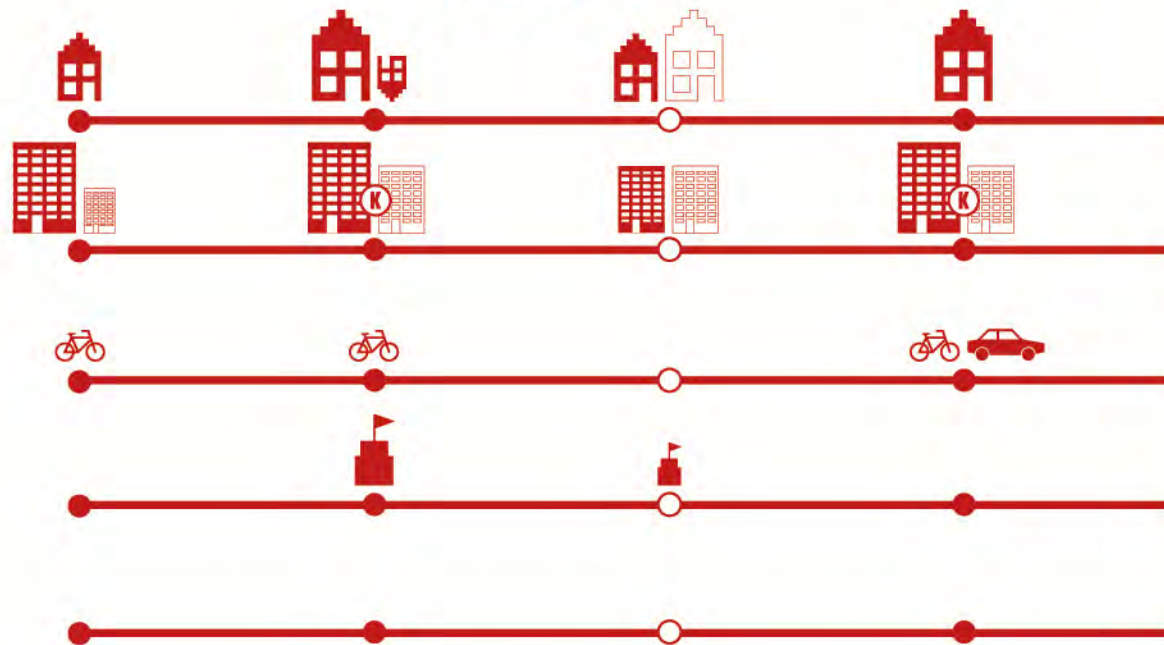
De gemeente Amsterdam is volop bezig met knooppuntontwikkeling. In dat kader wordt gekeken naar alle treinstations in Amsterdam maar ook naar de metro-knooppunten en vier van de busstations. Samen vormen zij het hoogwaardige ov-netwerk van Amsterdam.

Naast een inhoudelijke analyse, het benoemen van kansen en het definiëren van een helder toekomstperspectief, wordt nu gewerkt aan een concreet handelingsperspectief met (proces) stappen van korte termijn naar langere termijn. Dit gebeurt aan de hand van de positionering in ruimte en netwerk, de programmering en huidige investeringen, en de identiteit van knooppunten. Voorop staat een proces op gang brengen dat het toekomstperspectief van knooppunten handen en voeten geeft. De inzet richt zich op het beter bundelen, benutten en coördineren van aanwezige energie, initiatieven, stakeholders en geld op het juiste moment en op het juiste schaalniveau. Door samen met stakeholders vanuit een helder toekomstperspectief terug te redeneren naar het heden, kan een actieprogramma worden bepaald en concreet gemaakt.

HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



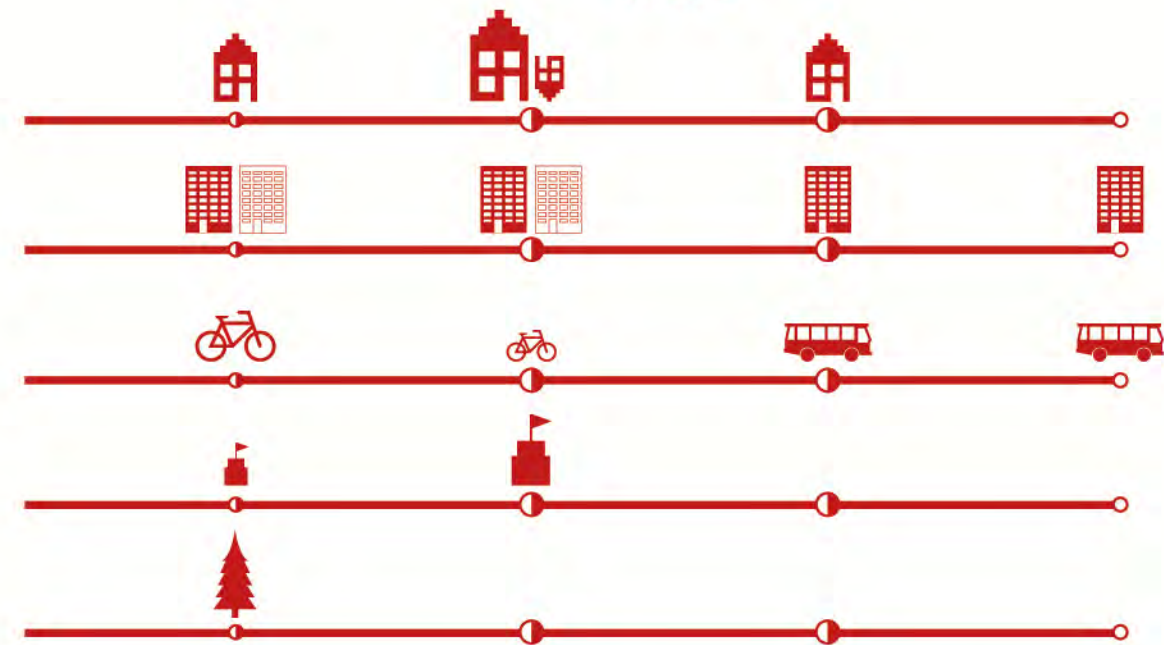
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN

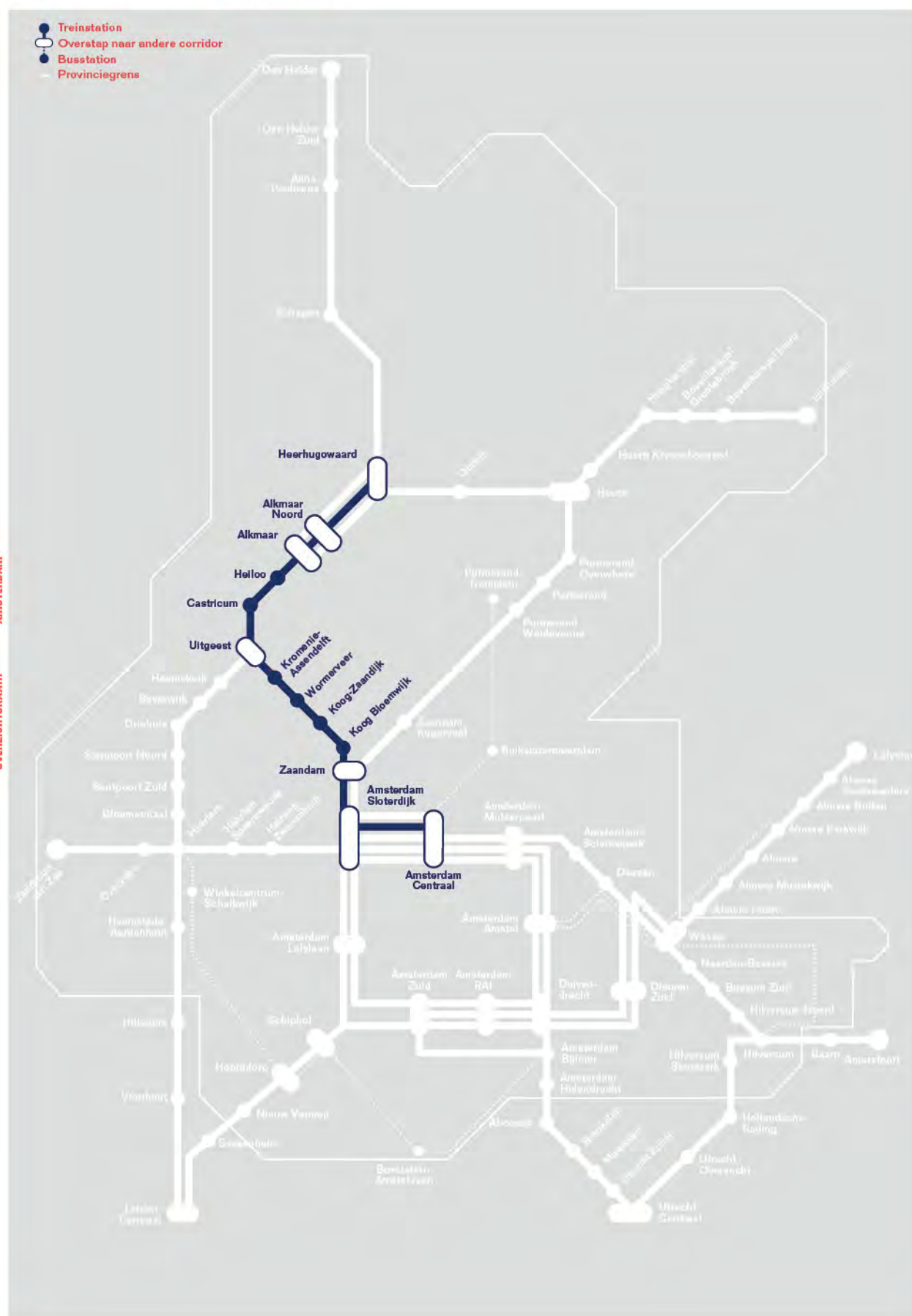


KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



FLAP

KNOOPPUNTEN
A—Z



ZAAN- CORRIDOR

De geplande frequentieverhoging biedt kansen voor versterking van de hele Zaan-corridor: meer gemengd programma en nieuwe woningen in de stedelijke milieus. Benut deze kansen, zodat de Zaancorridor, met haar eigen karakter een unieke bijdrage levert aan de metropoolontwikkeling van de Amsterdamse regio en daar ook zelf de vruchten van plukt.

De Zaancorridor verbindt de regio's Alkmaar en de Zaanstreek met Amsterdam. De Zaanstreek wordt gekenmerkt door haar industriële karakter. Van oudsher is hier een sterke samenhang tussen de nijverheid en industrie langs de Zaanoevers en de stad Amsterdam als centrum van handel. De open veenweidegebieden, zoals te vinden bij Wormerveer, zijn typisch voor het landschap van de Zaanstreek. Sommige gebieden maken deel uit van de Stelling van Amsterdam. Castricum is direct verbonden met het Noordhollands Duinreservaat. Het historische Alkmaar en het moderne Heerhugowaard vormen samen steeds meer één stedelijke agglomeratie met centra die vooral complementair kunnen zijn.

De Zaancorridor (Amsterdam — Alkmaar — Heerhugowaard) is een gemengde corridor, met alleen bestemmingen op de uiteinden van de lijn. Het zwaartepunt is Amsterdam. Vervoerskundig is de corridor dan ook niet in balans. Er is een duidelijke spitsrichting naar Amsterdam zichtbaar (Goudappel Coffeng, 2012) terwijl op het midden van de lijn vooral stations liggen met wonen in vrij lage dichtheden in weinig diverse woonmilieus. Bijna 50 procent van de gebieden binnen de invloedssfeer van de stations op de Zaancorridor valt onder het centrum-dorpse woonmilieu.

OPGAVEN

Er ligt een flinke woningbouwopgave voor de regio's van de Zaancorridor. De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er in deze corridor ongeveer 16.800 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Er is vooral veel vraag naar het centrum-dorpse woonmilieu maar ook in de vraag naar meer stedelijke woonmilieus zou deze corridor kunnen voorzien. In deze corridor is geen vraag naar (centrum) kleinstedelijke milieus.

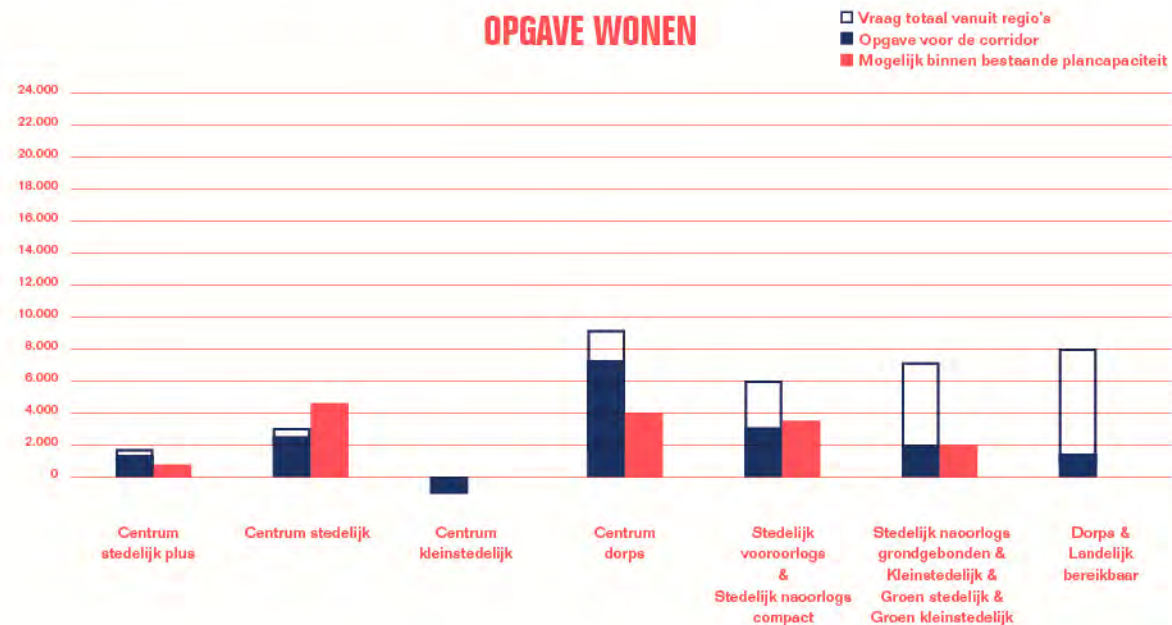
De vraag naar kantoren is iets minder dan de huidige leegstand. De verwachting is dat van de huidige leegstand rondom de stations op de Zaancorridor ongeveer 76 procent courant is (zie bijlage 11 en 12). Hierdoor is de vraag naar nieuwe kantoren maar zeer beperkt. Nieuwe kantoren zullen een plek moeten krijgen bij de multimodaal bereikbare stations.

MOGELIJK

Binnen de Zaancorridor ligt 575 ha. aan plancapaciteit. Dit is 10 procent van het totale invloedsgebied van de stations. Bijna driekwart van deze ontwikkelruimte is bestemd voor wonen of gemengde gebieden met wonen. De grote transformatiegebieden zijn te vinden bij Heerhugowaard, Alkmaar, Zaandam, Koog Zaandijk en Amsterdam Sloterdijk. Nieuwe uitbreidingen zijn gepland bij Krommenie Assendelft, Heiloo en de Broekhornpolder in Heerhugowaard.

Als de bestaande plannen binnen de stationsgebieden goed worden afgestemd op de vraag is een aanzienlijk deel van de vraag realiseerbaar binnen de bestaande plancapaciteit. Met name voor Heerhugowaard betekent dit een grootschalige herziening van de woningbouwplannen, naar bijvoorbeeld een meer compact stedelijk woonmilieu. Daarnaast wordt in de corridor te veel gerealiseerd in het centrum-stedelijke woonmilieu. Dit kan wel het tekort aan centrum stedelijk plus gedeeltelijk oplossen.

Om daadwerkelijk 50 procent van de woningbouwopgave bij de stations te realiseren is een extra woningbouwcapaciteit van minimaal 2.500 woningen noodzakelijk.



KANSRIJK

De frequentieverhoging in het kader van PHS van acht naar twaalf treinen per uur (zes sprinters en zes intercity's) biedt kansen voor de Zaancorridor. Door deze frequentieverhoging kunnen meer reizigers worden vervoerd. De bereikbaarheid van elk station op de lijn per openbaar vervoer zal verbeteren. Dit biedt kansen voor verdichting en een meer gemengd programma. Daarnaast kan de Zaancorridor, juist door de effecten van PHS, een belangrijke rol gaan spelen in de woningbouwopgave van de provincie Noord-Holland en vooral die van Amsterdam.

Wonen

De kansen voor wonen in de Zaancorridor liggen in de stedelijke milieus. De frequentieverhoging in het kader van PHS zou moeten worden afgestemd met ruimtelijke ontwikkeling en verdichting rond een aantal stations. De bestaande grote vraag naar centrum-dorpse woonmilieus in de corridor en de omringende regio's zou kunnen worden ingewisseld met de vraag naar stedelijk vooroorlogse milieus en naoorlogs compacte milieus die nu in de regio's, maar buiten de corridor geprojecteerd zijn. De Zaancorridor beslaat een groot deel van het stedelijk gebied in de regio. De stedelijke milieus zijn daarom lastiger te realiseren buiten het invloedsgebied van de Zaancorridor, terwijl dorpse milieus daar wel goed mogelijk zijn.

Kantoren

De leegstand van kantoren in deze corridor is groter dan de vraag. Er moet daarom vooral worden ingezet op transformatie van incurante panden en het geschikt maken van leegstaande panden op de juiste locaties. Castricum, Wormerveer en Krommenie-Assendelft kennen wat leegstand. Omdat deze plekken minder goed multimodaal bereikbaar zijn ten opzichte van andere locaties is het beter om hier in te zetten op transformatie van leegstaande kantoorpanden.

Ook Zaandam heeft een behoorlijke leegstand. Zaandam is echter bezig uit te groeien tot een binnenstedelijke centrumlocatie met veel ruimtelijke kwaliteit. Daardoor is het de verwachting dat bedrijven zich hier wel willen vestigen. Hier dient dus met name onderzocht te worden hoe de leegstaande kantoren weer kunnen voldoen aan de huidige (kwalitatieve) vraag. Dezelfde opgave geldt voor Amsterdam CS.

Nieuwe kantoren kunnen het beste een plek krijgen op multimodaal bereikbare locaties. Amsterdam Sloterdijk is door haar uitstekende bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer de kantoorlocatie van deze corridor. Toch is ook hier veel leegstand. Door het toevoegen van wonen en voorzieningen, door transformatie van een deel van de leegstaande kantoren en door een impuls te geven aan de kwaliteit van de openbare ruimte, kan hier een levendig milieu ontstaan waar bedrijven zich weer willen vestigen.

Voorzieningen

Het toevoegen van alleen maar woningen zal de eenzijdige spitsrichting naar Amsterdam nog verder versterken. Daarom is het van belang dat nieuwe woongebieden een gemengd programma krijgen met naast woningen ook werkgelegenheid en/of voorzieningen.

Uitgeest ligt op een vork in het treinnetwerk en is ook goed met de auto te bereiken. Deze bijzondere positie biedt kansen voor regionaal programma bijvoorbeeld op het gebied van gezondheidszorg of leisure.

In Heerhugowaard brengt de komst van het nieuwe ziekenhuis nu al een transformatie teweeg van de bedrijvzone tussen het station en de locatie van het toekomstige ziekenhuis. Deze zone is bezig zich te ontwikkelen tot een gebied met meer zorggerelateerde voorzieningen. Voor de corridor zou het beter zijn om het ziekenhuis dichtbij het station te realiseren, waar het zowel met de auto als met het openbaar vervoer uitstekend bereikbaar zou zijn. De huidige geplande locatie ligt te ver van het station. Dit maakt een snelle en frequente ov-verbinding tussen het nieuwe ziekenhuis en het station noodzakelijk.

De Zaanse Schans ligt binnen het stationsgebied van Koog Zaandijk en trekt ruim 1 miljoen bezoekers per jaar. Daarmee staat het in de top tien van best bezochte dagattracties in Nederland. Slechts enkele toeristen gebruiken de trein om deze attractie te bezoeken. Er ligt dus een opgave om de Zaanse Schans beter te verbinden met het station. Rondom Koog Zaandijk is ook veel plancapaciteit aanwezig die benut kan worden om de toeristisch recreatieve functie van Koog Zaandijk te vergroten.

Ketenmobiliteit

Veel stations op de Zaancorridor zijn behalve met de trein ook goed bereikbaar met de auto. Dit biedt kansen voor het versterken van de ketenmobiliteit en het versoepelen van de overstap tussen auto en openbaar vervoer. De stationsgebieden kunnen zich verder ontwikkelen tot plekken die niet alleen met de trein, maar met veel verschillende vervoermiddelen te bereiken zijn en waar het gemakkelijk is om over te stappen van het ene naar het andere vervoermiddel. Een verbetering van de ketenmobiliteit biedt ook perspectieven voor nieuw programma.

Er liggen kansen voor regionale P+R voorzieningen op de knooppunten Alkmaar, Alkmaar Noord, Heerhugowaard en Uitgeest (Goudappel Coffeng, 2012). Deze stations liggen nog voor de file en zijn goed bereikbaar met de auto door een ligging nabij N-wegen of de A9. Zeker met de komst van PHS, bieden deze stations zeer goede treinverbindingen naar Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal.

Landschap

Het station van Castricum ligt direct aan het duingebied, hemelsbreed nog geen vier kilometer van het strand. De weg naar het strand ligt echter een heel stuk van het station verwijderd. Castricum zou

zich kunnen ontwikkelen tot een recreatieve poort naar de duinen met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes en – in ieder geval in de zomer – een goede ov-verbinding naar het strand. Ook bij Wormerveer, direct aan het typisch Noord-Hollands veenweidegebied en met de rivier de Zaan aan de noordzijde van het station, liggen kansen voor een ontwikkeling tot echte Buitenpoort.

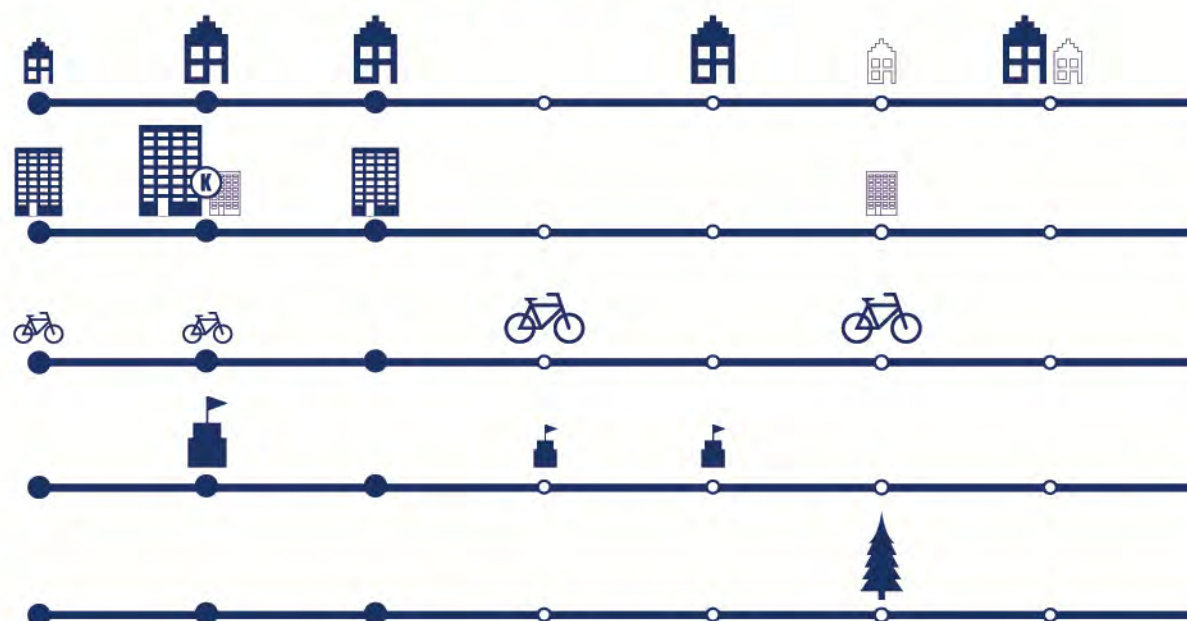
Overig

In het onderzoek 22 stations in het Hollandse Noordkwartier toont H.J. Engel aan dat het openen van nieuwe stations kan zorgen voor extra woningbouwcapaciteit rondom ov-knooppunten. Dit is bijvoorbeeld mogelijk aan de noordzijde van Heerhugowaard ter plaatse van de voormalige halte Middenweg. Niet alleen biedt een station op deze plek mogelijkheden voor nieuwe woningbouw, ook de bestaande bebouwing profiteert doordat die binnen de invloedssfeer van het nieuwe station komt te liggen (Engel, 2011). Om dezelfde reden wordt ook de huidige halte Onze Lieve Vrouwe ter Nood aan de zuidkant van Heiloo genoemd als potentiële locatie voor een nieuw station. Deze halte wordt op dit moment slechts een paar keer per jaar gebruikt voor bedevaart, maar bestrijkt een gebied waar nu een flinke uitbreiding is geprojecteerd.

HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



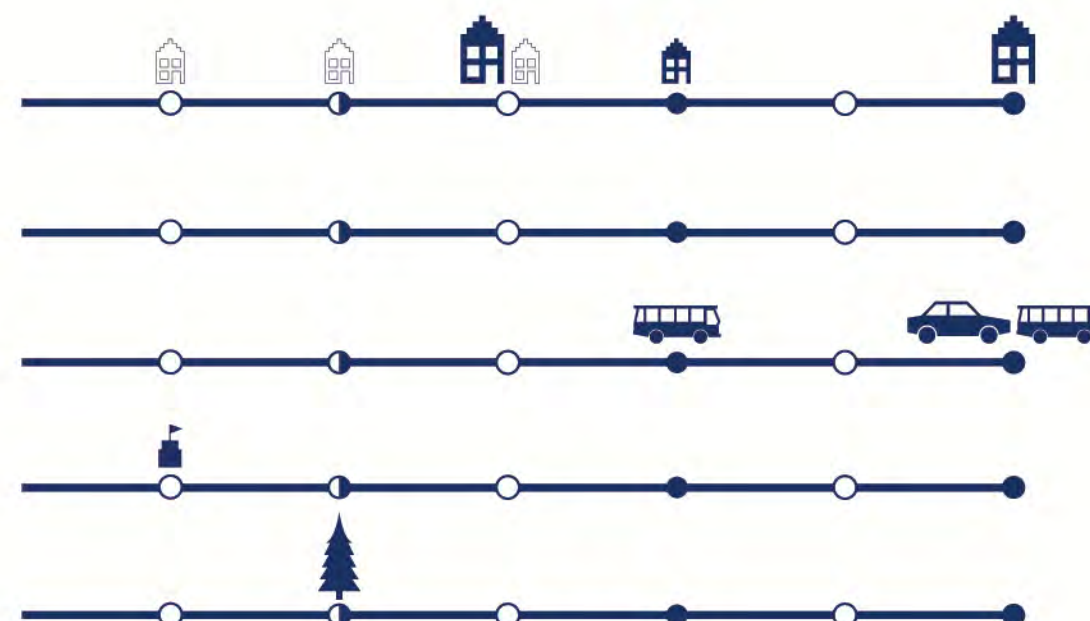
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



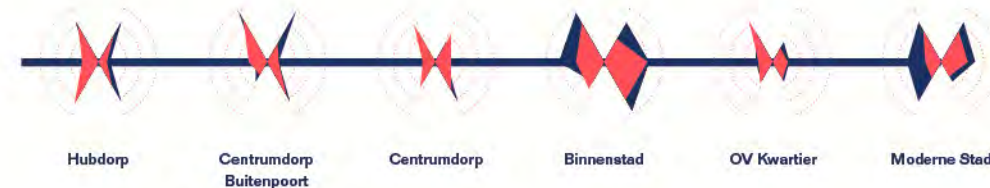
HUIDIGE SITUATIE

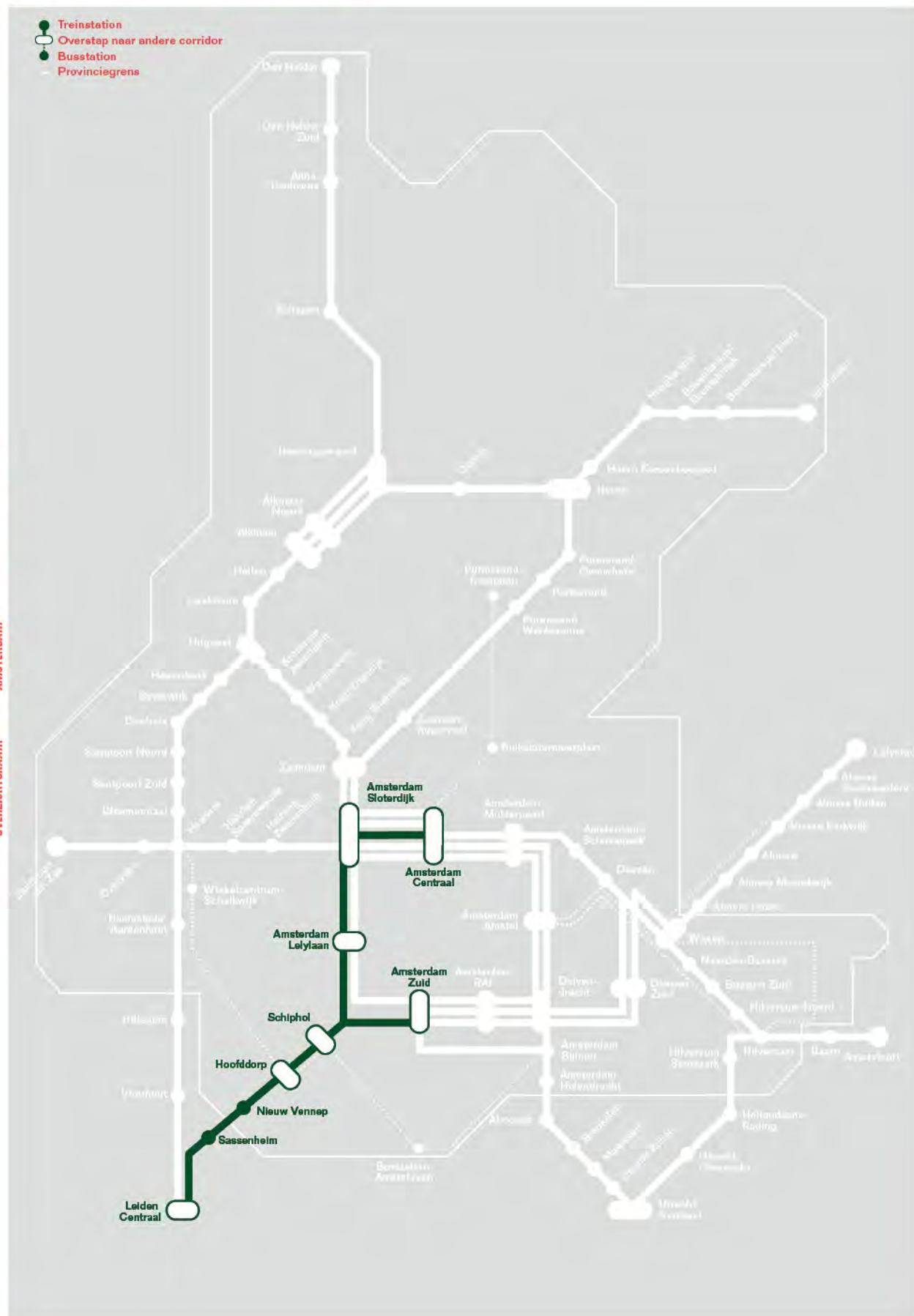


OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE





SCHIPHOL-CORRIDOR

De Schipholcorridor is zowel een nationale als een regionale bestemming. Door regionaal en nationaal verkeer te scheiden kan de doorstroom rondom Schiphol verbeteren. Voeg daarnaast stedelijke woonmilieus en voorzieningen toe op plekken waar dat kan en transformeer ook hier een deel van de leegstaande kantoren zodat de monofunctionele kantoorgebieden verlevendigen.*

*De opgeven en kansen zijn bekeken vanuit het perspectief van de corridor. Om die reden zijn de stations in de provincie Zuid-Holland meegenomen in deze studie. Over de geconstateerde kansen en opgeven zal nadrukkelijk afstemming moeten plaatsvinden tussen de provincies en gemeenten om zo tot een gezamenlijk gedragen visie op deze corridor te komen.

De Schipholcorridor verbindt een van de belangrijkste luchthavens van Europa direct met de Zuidas, Amsterdam Sloterdijk, het hoogstedelijke centrum van Amsterdam en – via de Haarlemmermeer – met de kennisstad Leiden. De corridor kenmerkt zich door een grote hoeveelheid infrastructuur. Naast het gewone spoor lopen hier ook de HSL spoorlijn en de A4/A44. Bovendien ligt hier de luchthaven Schiphol met zes start- en landingsbanen. Het landschap rondom deze corridor bestaat voornamelijk uit het karakteristieke weidse droogmakerijenlandschap. Tussen Nieuw-Vennep en Leiden verandert dit naar veenweidegebied dat onderdeel is van het Groene Hart.

De Schipholcorridor is een echte bestemmingcorridor met bestemmingen als Leiden, Hoofddorp, Amsterdam Zuid, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam CS en natuurlijk Schiphol. Dit is de enige corridor in Noord-Holland met meer arbeidsplaatsen dan inwoners. Met name in het midden bevinden zich relatief maar weinig woningen. De Ke-contour van Schiphol vormt als wettelijk voorgeschreven geluidscontour een belangrijke belemmering voor woningbouw.

De Schipholcorridor verbindt de internationale toegangspoort van Nederland (Schiphol) met de internationale hoofdbestemming (Amsterdam) en wordt gezien als een zogenaamde airport corridor. Het grote aantal arbeidsplaatsen rondom de stations en de luchthaven maakt de corridor ook tot een regionale bestemming. Lokale, regionale, nationale en internationale verbindingen komen hier samen en daardoor zijn de meeste stations goed bereikbaar met zowel auto als trein, bus, tram of metro.

De capaciteit van het spoor wordt op dit moment maximaal benut. In beide richtingen is de corridor vrij zwaar belast en zijn de treinen gevuld (Goudappel Coffeng, 2011). De viersporige Schipholtunnel vormt een knelpunt voor uitbreiding van het spoornetwerk.

Daarnaast mengt het woon-werkverkeer zich hier met het verkeer van en naar de luchthaven. Schiphol is niet alleen een bestemming, maar voor veel treinreizigers ook een overstappunt.

OPGAVEN

De woningbouwopgave voor Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam Zuid, en daarmee dus voor de Schipholcorridor, is groot. De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er in deze corridor ongeveer 16.800 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Bijna de helft van deze vraag zit in het meest stedelijke woonmilieu: centrum-stedelijk plus. Daarnaast is er veel vraag naar stedelijk vooroorlogse en stedelijk naoorlogse compacte woonmilieus.

In deze corridor is eveneens een behoorlijke vraag naar kantoren. Na aftrek van de courante leegstand in de corridor blijft een vraag over van ongeveer 323.000 m² nieuwbouw van kantoren (zie bijlage 11 en 12). Nieuwe kantoren zullen een plek moeten krijgen bij de multimodaal bereikbare stations.

MOGELIJK

Binnen het Noord-Hollandse deel van de Schipholcorridor ligt 463 ha aan bestaande plancapaciteit. Dit is 15 procent van het totale invloedsgebied van de stations en daarmee een aanzienlijke opgave. Minder dan de helft van deze plancapaciteit is gericht op wonen. Zowel in Sloterdijk als in Hoofddorp speelt de transformatie van een kantorengedebied naar een meer multifunctioneel gebied waar ook woningen een plek kunnen krijgen. In Hoofddorp worden nog op

grote schaal kantoren en bedrijvigheid gepland. De vraag is of dit hiervoor de juiste locatie is. Hoofddorp is minder goed bereikbaar dan een aantal andere locaties op de corridor. Daarnaast is het vanwege de Ke-contour moeilijk om hier het gewenste gemengde milieu met wonen te realiseren.

Als de bestaande plannen binnen de stationsgebieden worden afgestemd op de vraag is slechts 22 procent van de vraag realiseerbaar binnen de bestaande plancapaciteit. Om daadwerkelijk 50 procent van de woningbouwopgave bij stations te realiseren is extra woningbouwcapaciteit nodig voor ongeveer 9.350 woningen in vooral het centrum-stedelijk plus woonmilieu. Het is de vraag of er voor deze grote hoeveelheid extra woningen wel plaats is binnen de Schipholcorridor. De 20 Ke-contour blijft een grote belemmering. Misschien is het nodig uit te wijken naar een andere

(PHS-)corridor waar gemakkelijker extra plancapaciteit kan worden gevonden.

KANSRIJK

De frequentieverhoging in het kader van PHS en OV SAAL van acht naar twaalf treinen biedt kansen voor de Schipholcorridor. Er kunnen meer reizigers worden vervoerd. Die frequentieverhoging is cruciaal om Schiphol regionaal goed te verbinden.

De scheiding van regionaal en nationaal treinverkeer kan de doorstroom rondom Schiphol verbeteren met een goed regionaal vervoerssysteem tussen Schiphol en Amsterdam, aangevuld met sterke achterlandverbindingen naar Eindhoven, Nijmegen, Rotterdam en andere grote steden.

Wonen

Gezien de enorme woningbouwopgave voor de Stadsregio Amsterdam Zuid is het toevoegen van stedelijk woonmilieu één van de belangrijkste opgaven op deze corridor. Het toevoegen van woningbouw maakt de corridor meer gemengd met een beter evenwicht tussen inwoners en arbeidsplaatsen. Ook versterkt woningbouw de tegenspanningsbeweging op het spoor. Daarnaast kunnen de monofunctionele kantoorgebieden door het toevoegen van woningen levendiger en dynamischer worden. De Schipholcontour vormt echter een belemmering die woningbouw lastig en op sommige locaties zelfs onmogelijk maakt. Waar wonen niet mogelijk is moet worden nagedacht over andere functies die het gebied meer gemengd kunnen maken, zoals hotels.

In deze corridor is een grote vraag naar de woonmilieu centrum-stedelijk plus, stedelijk naoorlogse compact en stedelijk vooroorlogse. Lelylaan en Hoofddorp kunnen als Moderne Stad voorzien in een aantrekkelijke compact stedelijke woonomgeving met (regionale) voorzieningen, nabij het station. Aan de vraag naar het woonmilieu centrum stedelijk plus zal vooral Amsterdam Zuid tegemoet moeten komen. Wellicht dat het bouwen van extra woningen in een centrum-stedelijk milieu bij bijvoorbeeld Amsterdam Sloterdijk een deel van de vraag naar woningen in een centrum-stedelijk plus milieu kan overnemen.

Kantoren

Op deze corridor zijn veel leegstaande kantoren te vinden, vooral op de monofunctionele kantoorlocaties in Hoofddorp en Sloterdijk. De goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en de aanwezigheid van de luchthaven maken deze corridor wel geschikt voor kantoorprogramma. Schiphol, Amsterdam Zuid en Sloterdijk zijn de kantoorlocaties in deze corridor. Nieuw kantoorprogramma kan het beste op deze locaties worden gebouwd.

Voorzieningen

In deze corridor speelt een opgave om de levendigheid en ruimtelijke kwaliteit rondom de stations te vergroten. Voorzieningen vergroten de levendigheid en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte en dragen bij aan levendige plinten. Ook vergroten voorzieningen de bestemmingfunctie van het station. Bij veel stations is de factor nabijheid nog heel laag. De centra van bijvoorbeeld Nieuw Vennep, Hoofddorp en Sassenheim zullen veel beter

verbonden moeten worden met de stations door middel van aantrekkelijke en heldere routes. De nabijheid kan ook verbeteren door meer functies direct rond het station te situeren.

Vrijwel alle stations op de Schipholcorridor zijn multimodaal bereikbaar en daarmee interessant voor regionale voorzieningen. Met name in Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan en Nieuw Vennep blijft de potentie voor regionale voorzieningen nog onvoldoende benut.

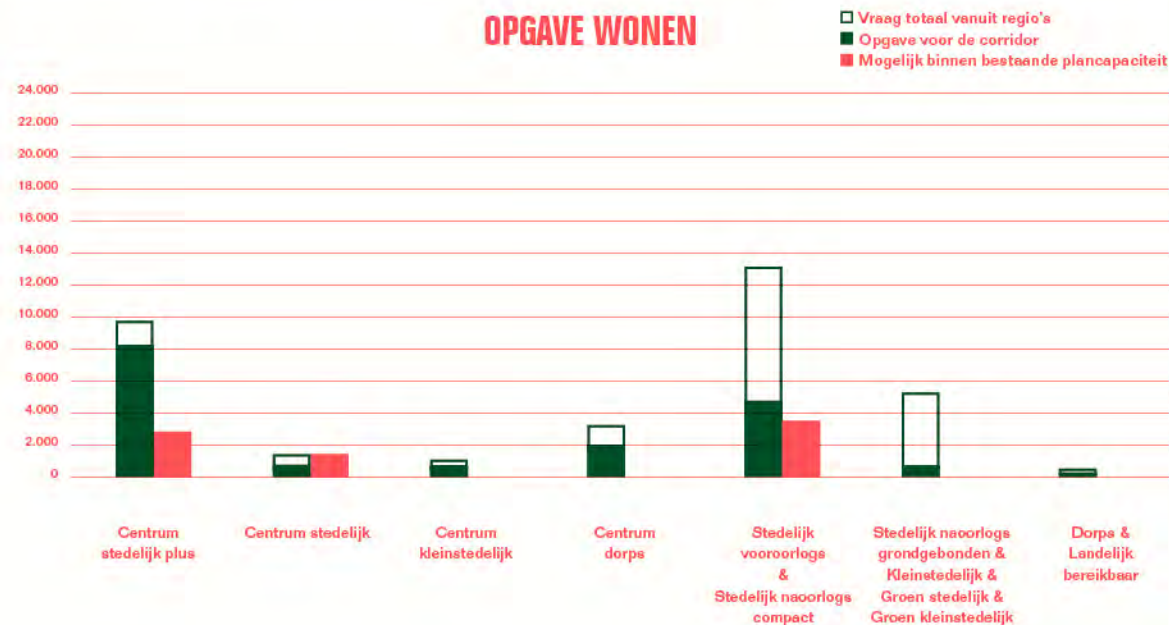
Ketenmobiliteit

Vrijwel alle stations op de Schipholcorridor zijn niet alleen met de trein maar ook met de auto goed bereikbaar. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de ketenmobiliteit en de overstap van auto op openbaar vervoer. Goudappel Coffeng (2012) schetst in haar studie kansen voor regionale P+R locaties bij Hoofddorp en Schiphol. Deze stations liggen meestal net voor de file voorbij Schiphol, maar zijn niet geheel filevrij. Ze liggen redelijk dichtbij een snelweg aansluiting (vooral Schiphol), en er is vanuit beide stations een directe treinverbinding naar een aantal belangrijke bestemmingen in Amsterdam. Daarnaast zijn beide stations ook gelegen aan de Zuidtangent, zodat ook Haarlem en Bijlmer-Arena vlot bereikbaar zijn. Beide knopen hebben al veel arbeidsplaatsen, wat congestie op het lokale wegennet tot gevolg heeft. Dit zal nog worden versterkt door extra P+R locaties. Het lokale wegennet moet dus eerst op orde worden gebracht voordat P+R hier gestimuleerd kan worden. Ook bij Sassenheim en Nieuw Vennep liggen mogelijkheden voor regionale P+R voorzieningen, vooral als door frequentieverhoging in het kader van PHS de transferkwaliteit van beide stations groter wordt. Daarnaast geldt voor vrijwel alle stations dat de fietsvoorzieningen en de fietsbereikbaarheid dienen te worden verbeterd.

Landschap

Het station van Sassenheim, aan de rand van de bollenstreek, grenst direct aan het landschap. Het ligt op iets meer dan een kilometer afstand van de Kagerplassen, het oudste watersportgebied van Nederland met veel mogelijkheden voor alle typen watersport en recreatie. Sassenheim kan uitgroeien tot de Buitenpoort van de Schipholcorridor.

OPGAVE WONEN



BLAAG 11: VRAAG KANTOREN VAN REGIO NAAR CORRIDOR 392

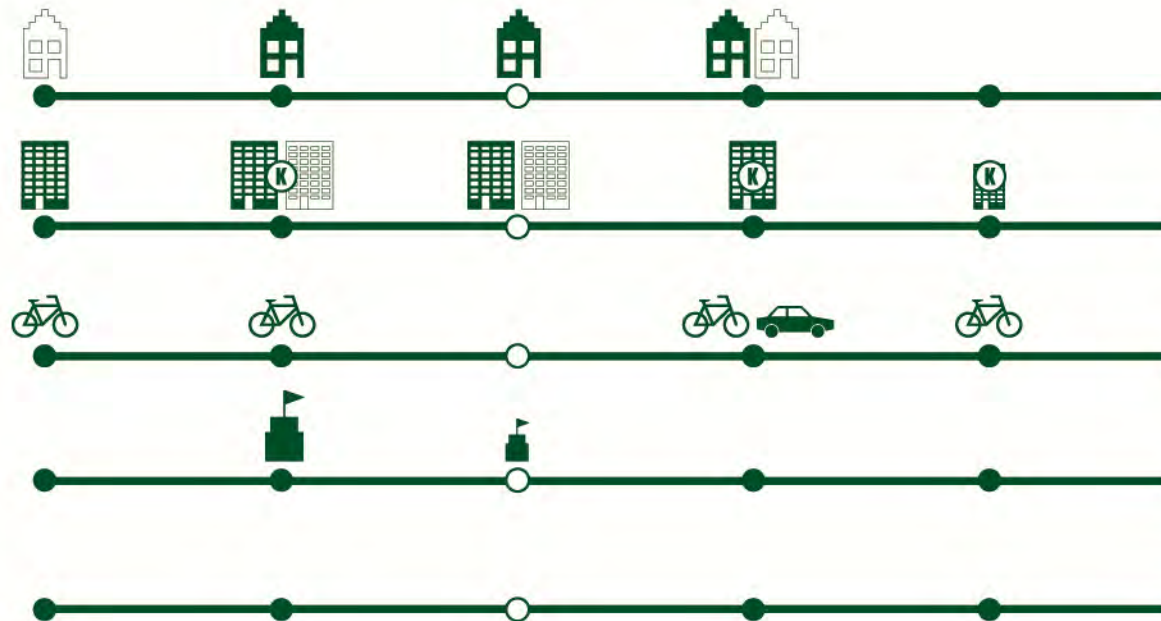
BLAAG 12: OPGAVE LEEGSTAANDE KANTOREN PER CORRIDOR 394

BLAAG 13: VRAAG WONEN VAN REGIO NAAR CORRIDOR 396

HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



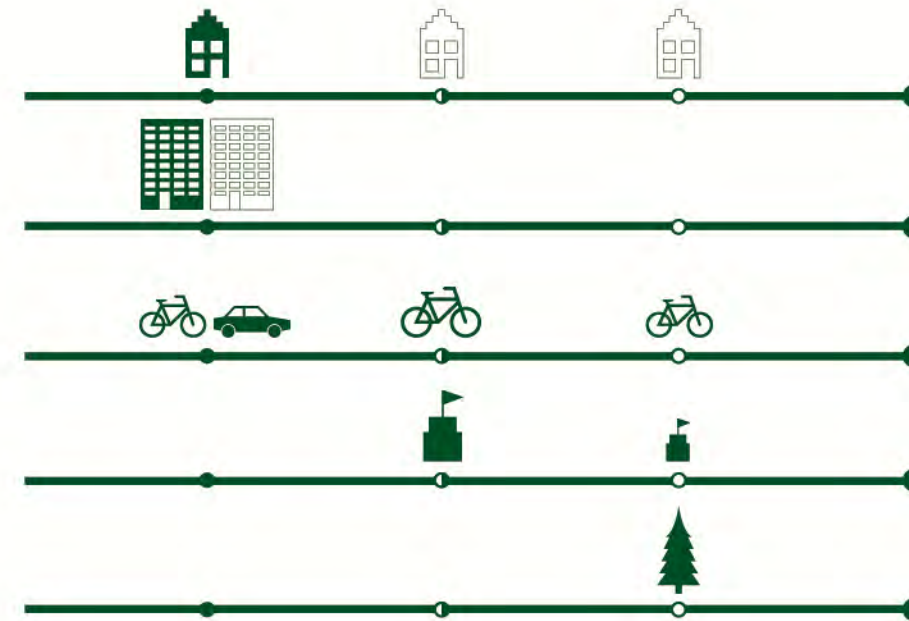
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



HUIDIGE SITUATIE



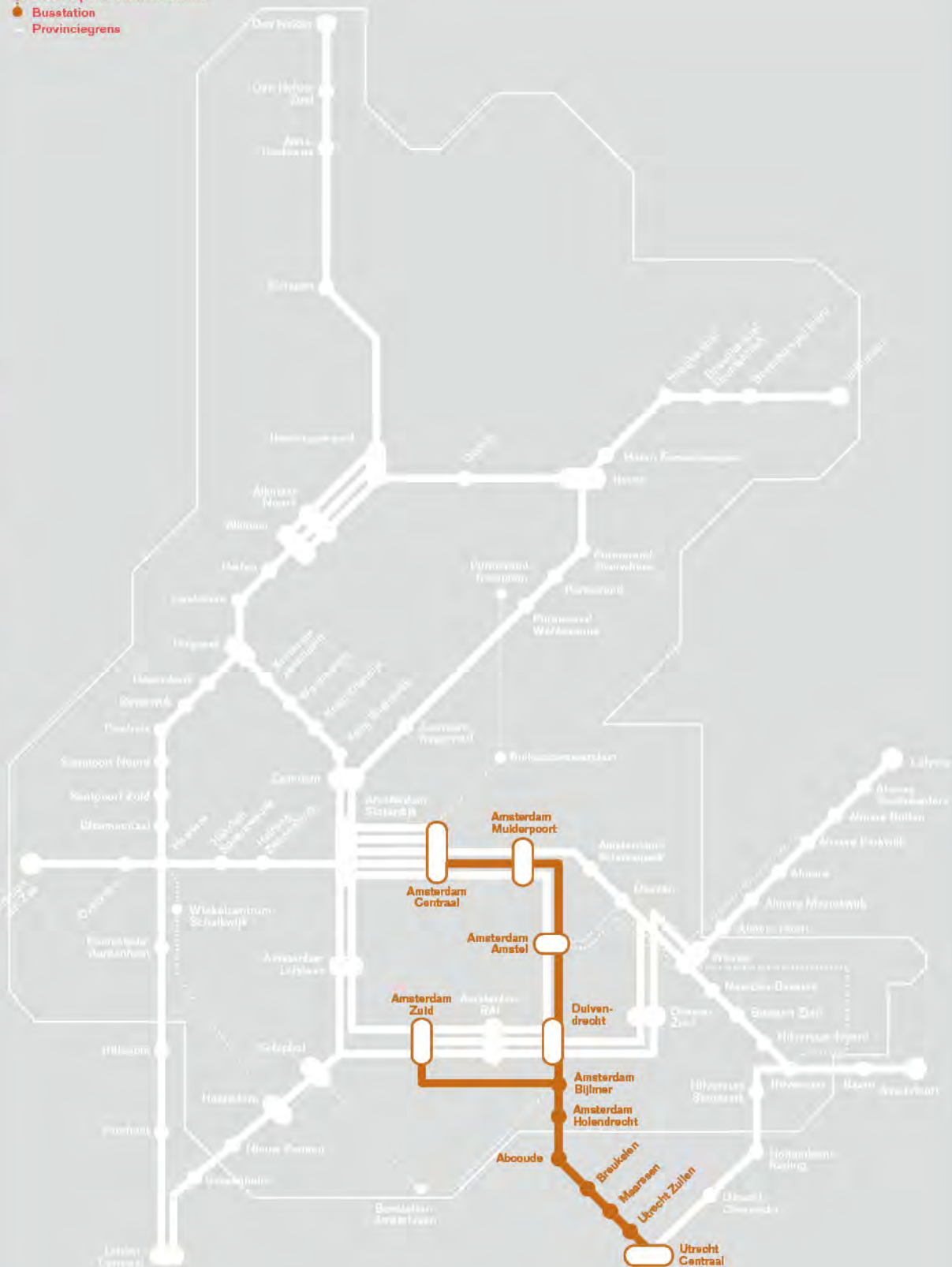
OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



- Treinstation
- Overstop naar andere corridor
- Busstation
- Provinciegrens



AMSTERDAM — UTRECHT

De strategische ligging tussen de twee sterke vrijwel gelijkwaardige centra van werkgelegenheid in combinatie met de goede multimodale bereikbaarheid en geplande frequentieverhoging bieden kansen voor gedifferentieerd ruimtelijk programma op deze corridor. Benut deze kansen en gebruik de al aanwezige diversiteit om de corridor Amsterdam — Utrecht te laten functioneren als een *daily urban system*.

*De opgaven en kansen zijn bekeken vanuit het perspectief van de corridor. Om die reden zijn de stations in de provincie Utrecht meegenomen in deze studie. Over de geconstateerde kansen en opgaven zal nadrukkelijk afstemming moeten plaatsvinden tussen de provincies en gemeenten om zo tot een gezamenlijk gedragen visie op deze corridor te komen.

De corridor Amsterdam — Utrecht verbindt de centra van Utrecht en Amsterdam met elkaar. Vanuit Utrecht vertakt de corridor zich voorbij station Amsterdam Bijlmer Arena en voert via de Utrechtboog direct naar Amsterdam Zuid, en via de stations Duivendrecht en Amsterdam Amstel naar Amsterdam CS. Dit is een van de weinige corridors die twee duidelijke en vrijwel gelijkwaardige centra kennen, net als de corridor Rotterdam — Den Haag.

Parallel aan de corridor ligt de A2, een van de oudste, drukste en belangrijkste snelwegen van het land. Het is de backbone van Nederland en een van de belangrijkste economische ontwikkelingsassen. Door de ligging parallel aan de A2, zijn de meeste stations op deze corridor ook goed met de auto bereikbaar. De corridor Amsterdam — Utrecht doorsnijdt het Groene Hart, één van de Nationale Landschappen dat door een gevarieerd, overwegend landelijk karakter van grote toegevoegde waarde is voor de omringende stedelijke gebieden.

De corridor Amsterdam – Utrecht is een bestemming-corridor. Het midden van de lijn heeft geen bestemmingen: In Abcoude en Breukelen is de dichtheid laag en wordt gewoond in centrum-dorpse woonmilieus. Dit maakt de corridor wel divers: hoogstedelijke en dorpse woonmilieus wisselen elkaar af.

Opvallend aan deze corridor is dat de hoeveelheid inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers behoorlijk in balans is. Deze gelijkwaardige verdeling zorgt ervoor dat de corridor op alle momenten van de dag goed gebruikt wordt. Er is dan ook een vrij evenwichtige reizigersstroom in beide richtingen met nog maar weinig ruimte in de treinen (Goudappel Coffeng, 2012). Consequentie is dat toevoeging van programma op deze corridor lastig is tenzij de capaciteit wordt

vergroot. Frequentieverhoging in het kader van PHS kan hierin verandering brengen.

OPGAVEN

De corridor overschrijdt de grens tussen Noord-Holland en Utrecht. Voor ontwikkeling en het optimaal benutten van alle kansen op deze corridor is samenwerking tussen de twee provincies en verschillende gemeenten noodzakelijk.

De woningbouwopgave voor Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam Zuid, en daarmee voor de corridor Amsterdam — Utrecht, is groot. De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er in deze corridor ruim 20.000 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Ook is op dit moment alleen nog rekening gehouden met de Noord-Hollandse vraag naar nieuwe woningen. Deze vraag richt zich vooral op de stedelijke woonmilieus: centrum-stedelijk plus, centrum-stedelijk, stedelijk vooroorlogs en stedelijk naoorlogs compact.

Ook is er op deze corridor nog een behoorlijke vraag naar kantoren. Na aftrek van de courante leegstand blijft een vraag naar nieuwbouw van kantoren over van ongeveer 277.800 m² (zie bijlage 11 en 12). Nieuwe kantoren zullen een plek moeten krijgen bij de multimodaal bereikbare stations.

MOGELIJK

Binnen het Noord-Hollandse deel van de corridor Amsterdam — Utrecht ligt 306 ha aan bestaande plancapaciteit. Dit is 11 procent van het totale invloedsgebied van de stations. Meer dan de helft van de plancapaciteit is gericht op wonen, gemengd met

andere functies. Ruim een derde deel van de plancapaciteit ligt rondom station Duivendrecht in het plan voor 'de nieuwe kern'. Door milieufactoren en versnipperd grondeigendom zal het een grote uitdaging zijn om dit ambitieuze plan van de gemeente Ouder Amstel te realiseren.

Als de bestaande plannen binnen de stationsgebieden goed worden afgestemd op de vraag is 34 procent van de vraag realiseerbaar binnen de bestaande plancapaciteit. Om 50 procent van de woningbouwopgave bij stations te realiseren is een extra woningbouwcapaciteit nodig voor ongeveer 6.500 woningen in vooral het knooppuntmilieu Moderne Stad (stedelijk naoorlogs compact).

Wonen

De corridor Amsterdam — Utrecht ligt strategisch tussen twee vrijwel gelijkwaardige centra van werkgelegenheid. Deze locatie en de goede bereikbaarheid maken de corridor zeer interessant voor verstedelijking. Een aantal stationsgebieden biedt daarvoor specifieke kansen:

- Knooppunt Duivendrecht is in onbalans. Het is een echt overstapstation waar metro en trein samenkomen en dat ook nog eens goed bereikbaar is met de auto. Bovendien ligt het op het kruispunt van twee PHS-corridors, wat de bereikbaarheid en overstapfunctie van deze plek verder kan vergroten. Ruimtelijk wordt Duivendrecht echter onderbenut. Dit kan alleen veranderen als er naast de 'knoop' op deze plek ook 'plaats' gemaakt wordt. Duivendrecht heeft de knooppunkwaliteiten van het type Regionaal Centrum, maar benut die nog niet. Door toevoeging van wonen, bedrijvigheid en voorzieningen kan Duivendrecht uitgroeien tot een Regionaal Centrum en daarmee voorzien in de vraag naar centrum-stedelijke woonmilieus op de corridor.
- Station Amsterdam Amstel daarentegen heeft door de al aanwezige functiemenging en aansluiting op het centrum-stedelijk plus woonmilieu kansen om verder uit te groeien tot een knooppunt van het type Grootstad. Daarmee kan Amsterdam Amstel voorzien in een deel van de vraag naar wonen in een centrum-stedelijk plus milieu, dat op dit moment alleen rondom Amsterdam Centraal kan worden gerealiseerd.
- Amsterdam Holendrecht heeft als Moderne Stad met winkels, cultuur en werkgelegenheid, kansen om nog beter te voorzien in de vraag naar het stedelijk naoorlogs compacte woonmilieu.

Kantoren

Op deze corridor zijn veel leegstaande kantoren te vinden. Vooral Amsterdam Bijlmer-Arena en Amsterdam Holendrecht maar ook de Zuidas zijn op dit moment nog te veel monofunctionele kantoorlocaties die met veel leegstand te maken hebben. Amsterdam Bijlmer-Arena heeft zelfs het grootste aantal vierkante meters leegstand van alle Noord-Hollandse knooppunten. Door het toevoegen van woningen en door transformatie van een deel van de leegstaande kantoren, kan hier een levendig milieu ontstaan waar bedrijven zich weer willen vestigen.

De goede multimodale bereikbaarheid in combinatie met een meer gemengd programma zou deze corridor aantrekkelijker moeten maken voor kantoren. Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer-Arena zijn op de schaal van de Randstad uitstekend multimodaal bereikbaar. Nieuw kantoorprogramma kan dus het beste op deze locaties worden gerealiseerd.

Voorzieningen

Veel stations op deze corridor zijn multimodaal bereikbaar en daarom interessant voor regionale voorzieningen. Met name rond station Duivendrecht, maar ook bij Amsterdam Holendrecht en Breukelen wordt de potentie voor regionale voorzieningen nog niet genoeg benut. Het toevoegen van voorzieningen zal de levendigheid rondom deze stations vergroten.

Ketenmobiliteit

De multimodale bereikbaarheid van veel stations op deze corridor biedt kansen voor het verbeteren van de ketenmobiliteit en de overstap van auto op openbaar vervoer. Daarnaast kan bij vrijwel alle stations nog veel verbeterd worden aan de fietsbereikbaarheid en fietsparkeervoorzieningen.

Een aantal knooppunten in deze corridor heeft een aanzienlijke onbalans tussen ruimtelijke benutting (intensiteit) en positie in het ov-netwerk. Dit speelt vooral bij Muiderpoort en Utrecht Zuilen. Een betere verknoping met het stedelijke ov-netwerk kan deze situatie verbeteren. Als station Amsterdam Amstel nog beter wordt aangesloten op het onderliggende openbaar vervoer, kan dit station uitgroeien tot een knooppunt van het type Grootstad.

Landschap

De stations Abcoude en Breukelen liggen beiden middenin het Groene Hart. Station Abcoude ligt direct aan het landschap en heeft daarmee goede kansen om zich te ontwikkelen tot een Buitenpoort die wandelaars, fietsers, watersporters en andere recreanten toegang biedt tot het Groene Hart.

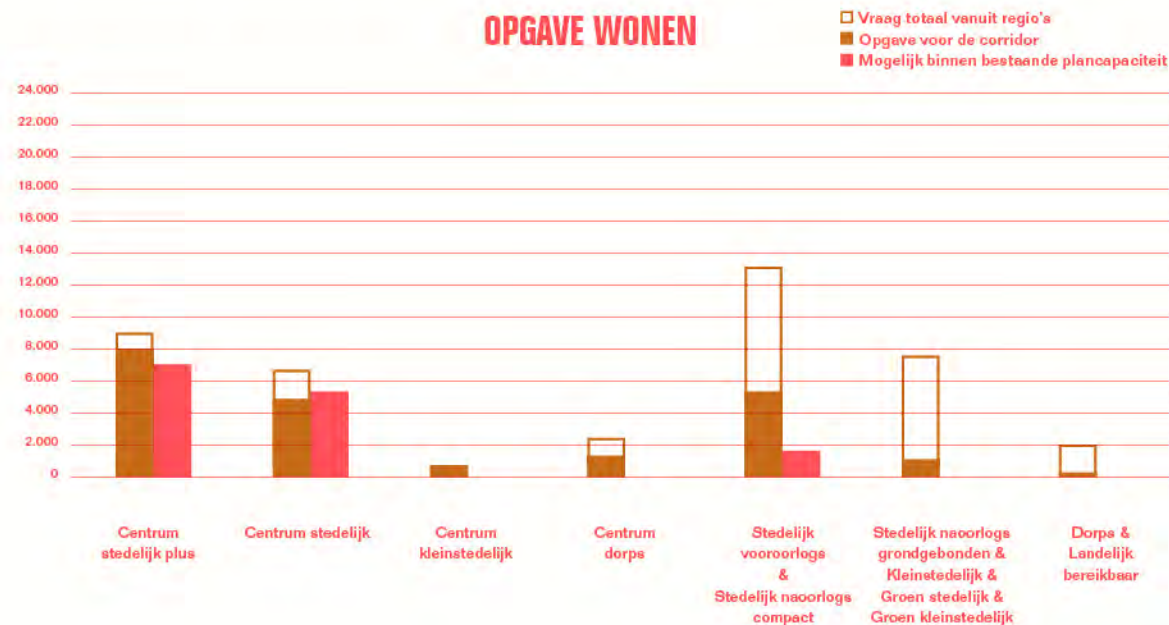
KANSRIJK

De frequentieverhoging in het kader van PHS biedt kansen voor de corridor Amsterdam — Utrecht. Er kunnen extra reizigers worden vervoerd en de bereikbaarheid van elk station op de lijn zal verbeteren. Dit geeft ruimtelijke kansen voor verdichting en nog meer gemengd programma. Ook kan deze corridor, juist door de frequentieverhoging van het treinverkeer, een belangrijke rol gaan spelen in de woningbouwopgave van Amsterdam en Utrecht.

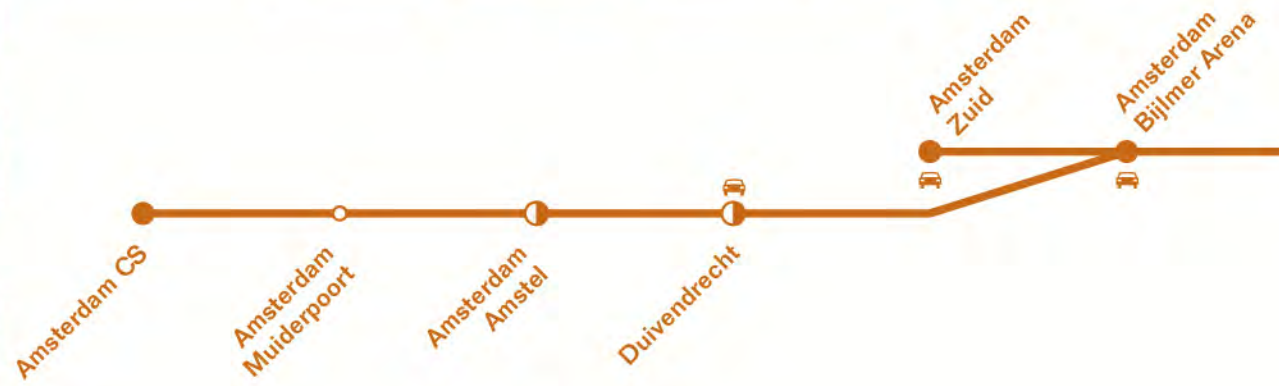
Overig

Tussen de stations Abcoude en Utrecht is er veel open ruimte zonder stations. Hier zijn mogelijkheden voor het toevoegen van knopen met een woningbouwprogramma dat zich zowel richt op Utrecht als op Amsterdam (Goudappel Coffeng, 2011). Toch is het de vraag hoe realistisch dat is op deze plek middenin het Groene Hart waar bestaande kernen en programma ontbreken. Het realiseren van goed toegankelijke nieuwe knooppunten is bovendien lastig door de inklemming tussen spoor, snelweg en kanaal.

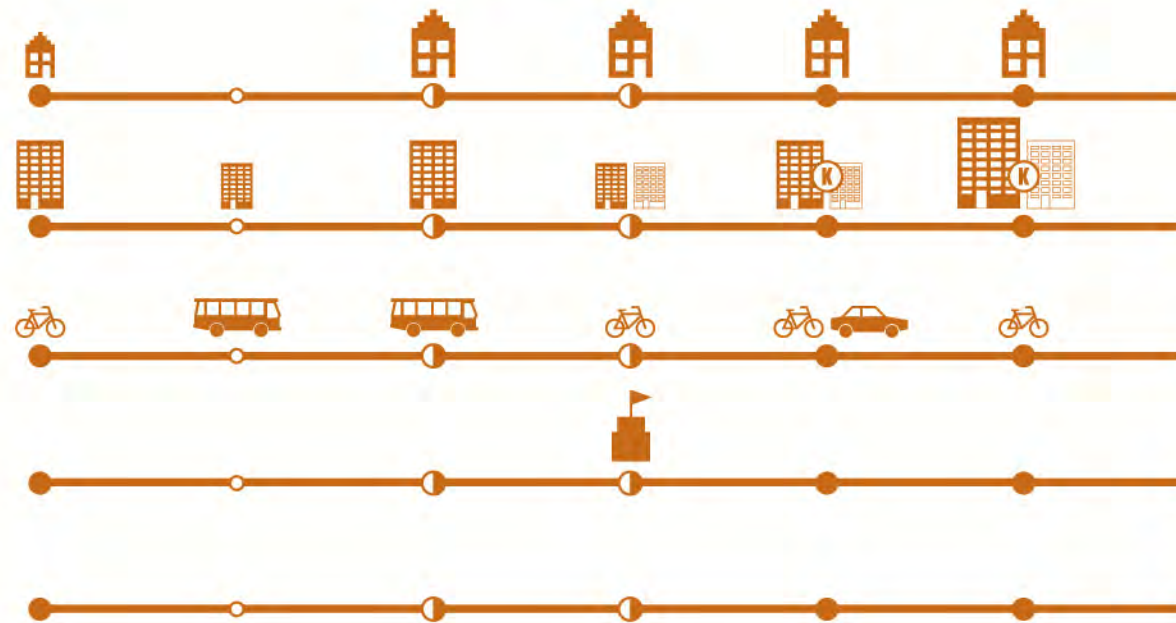
OPGAVE WONEN



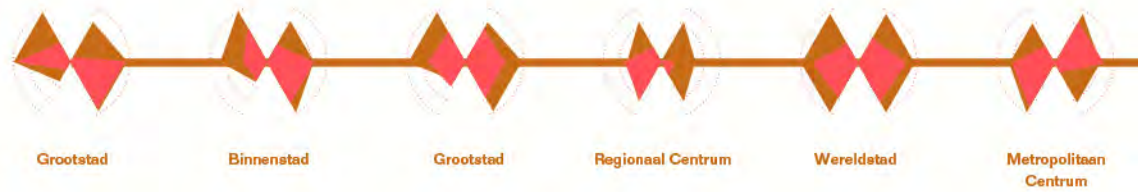
HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



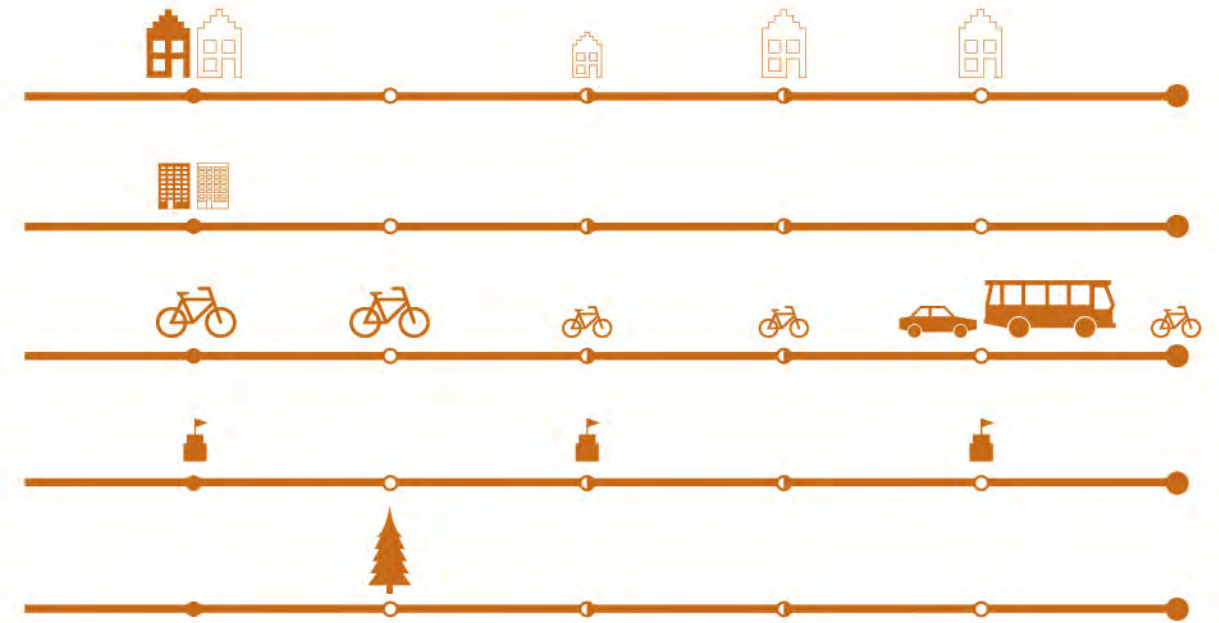
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



AMSTERDAM — ALMERE — LELYSTAD

De toekomstige PHS corridor Amsterdam — Lelystad kan veel beter worden benut. Trek arbeidsplaatsen en regionale voorzieningen aan in Almere. Dit bevordert de tegenspitsrichting en maakt Almere tot een complete stad met een meerzijdige oriëntatie.*

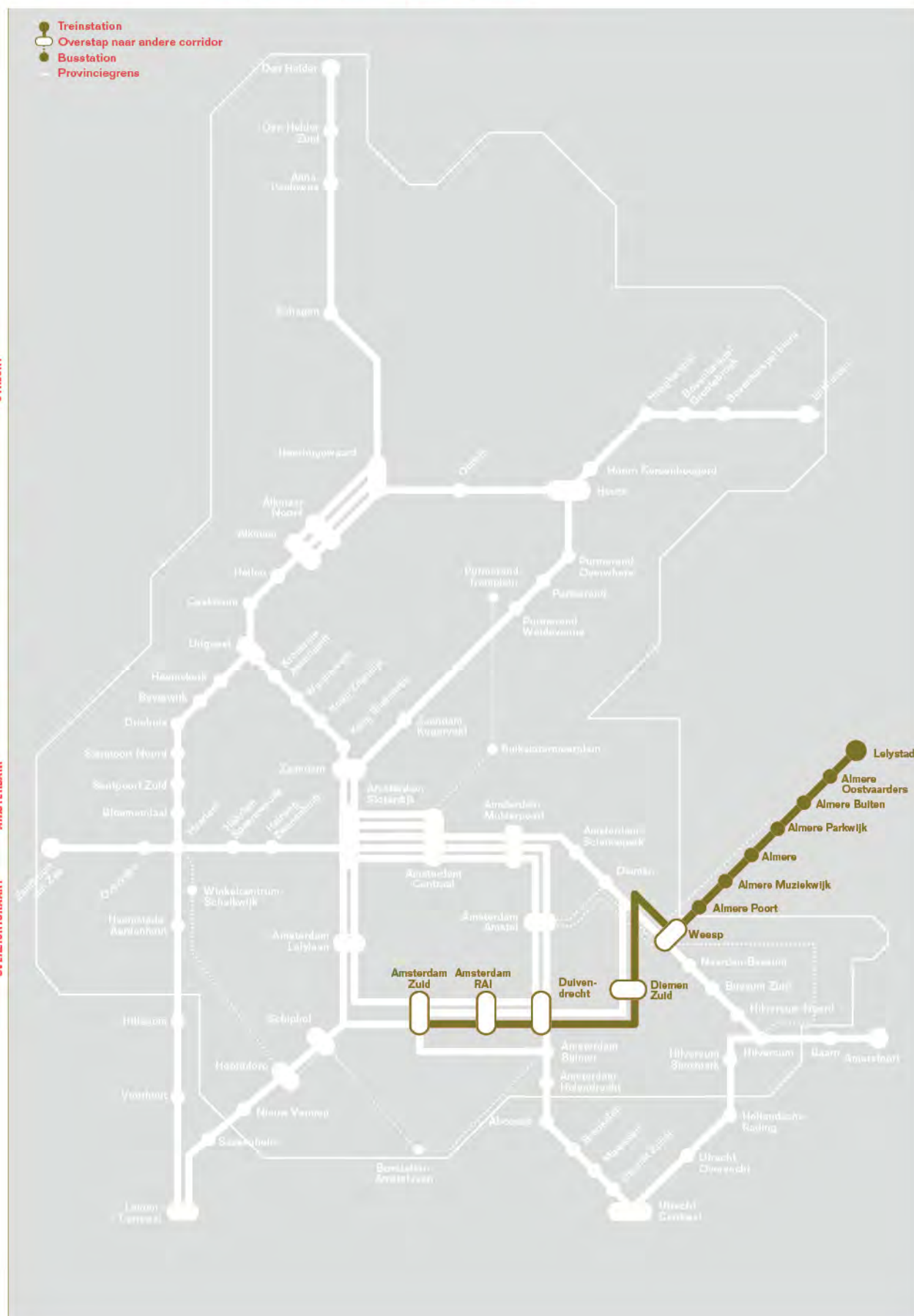
Deze corridor loopt van station Amsterdam Zuid via Weesp naar Almere en Lelystad. Alle Noord-Hollandse stations in deze corridor, liggen ook in de Gooi-corridor. Voor deze corridor is in het kader van PHS een behoorlijke frequentieverhoging gepland van twee naar zes treinen per uur. Dit komt tegemoet aan de groei van treinreizigers vanuit Almere, waar aanzienlijke woningaantallen zijn gepland.

Tussen Almere en Amsterdam zitten de treinen 's ochtends overvol richting Amsterdam terwijl ze de andere kant op vrijwel leeg zijn. De geplande frequentieverhoging zal de huidige problemen grotendeels op kunnen lossen, maar biedt niet direct nieuwe verstedelijkingskansen met een nog grotere reizigersstroom van Almere naar Amsterdam tot gevolg (Goudappel

Coffeng, 2011). Het aantrekken van arbeidsplaatsen en regionale voorzieningen in Almere is een grote kans om het netwerk beter te benutten. Vanwege hun multimodale bereikbaarheid en ligging halverwege de corridor, bieden Almere Poort en Weesp goede kansen voor het realiseren van een gemengd milieu.

Voor gedetailleerdere uitspraken over de opgaven en kansen voor deze corridor, zullen alle stations in Almere en Lelystad op dezelfde manier geanalyseerd moeten worden als nu voor Noord-Holland is gedaan. Het is daarvoor essentieel om over de provinciale grenzen heen te kijken en gezamenlijk tot een visie op deze belangrijke corridor te komen.

*De opgaven en kansen zijn bekeken vanuit het perspectief van de corridor. Over de geconstateerde kansen en opgaven zal nadrukkelijk afstemming moeten plaatsvinden tussen de provincies en gemeenten om zo tot een gezamenlijk gedragen visie op deze corridor te komen.



167
AMSTERDAM —
ALMERE — LELYSTAD

169
ZUID —
KENNEMERLAND

175
GOOI-CORRIDOR

181
AMSTERDAM —
ENKHOVEN

187
ALKMAAR —
DEN HEDER

161
AMSTERDAM —
UTRECHT

155
SCHIPHOL-CORRIDOR

149
ZAANDAM-CORRIDOR

143
RING —
AMSTERDAM

132
CORRIDOR —
OVERZICHTSKAART

ZUID-KENNEMERLAND

De corridor Zuid-Kennemerland kan zowel ruimtelijk als vervoerskundig worden versterkt door op zoek te gaan naar ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande woonkwaliteiten, met Haarlem en Amsterdam op nog geen kwartier afstand. Gebruik ook de unieke mogelijkheden van de grote hoeveelheid natuur- en recreatiegebieden in de directe omgeving van de stations en maak ze beter toegankelijk voor de hele regio.*

*De opgeven en kansen zijn bekeken vanuit het perspectief van de corridor. Om die reden zijn de stations in de provincie Zuid-Holland meegenomen in deze studie. Over de geconstateerde kansen en opgeven zal nadrukkelijk afstemming moeten plaatsvinden tussen de provincies en gemeenten om zo tot een gezamenlijk gedragen visie op deze corridor te komen.



De corridor Zuid-Kennemerland verbindt Amsterdam via Haarlem met Uitgeest en Zandvoort aan Leiden. Na Haarlem vertakt de corridor zich dus in drie richtingen. Kenmerkend voor deze corridor is de ligging nabij de duinen en het strand.

De vele natuur- en recreatiegebieden binnen de invloedssfeer van de stations vormen een belemmering voor nieuwe uitbreidingen, maar bieden wel unieke kwaliteit voor deze corridor. Diverse stations liggen aan de rand van het Nationaal Park Zuid Kennemerland dat bekend staat om haar duinlandschappen, duinmeertjes en diversiteit aan flora en fauna. Haarlem vormt het middelpunt van de corridor en vormt één samenhangend stedelijk gebied met de kleinere kernen Bloemendaal, Heemstede en Santpoort die hun dorps identiteit hebben behouden. Kleinschalige kwaliteit en diversiteit aan woonmilieus is kenmerkend voor de Corridor Zuid-Kennemerland. De invloedsgedieden van de stations overschrijden vaak de gemeentegrenzen, wat samenwerking en een duidelijke visie op de knooppunten nog noodzakelijker maakt.

De corridor Zuid-Kennemerland is een gemengde corridor. Opvallend is dat de bestemmingen op deze corridor zich vooral in oost-westelijke richting bevinden (Amsterdam – Zandvoort). Ze zijn divers van karakter: het strand en circuit bij Zandvoort, de Hogeschool InHolland en het ROC Nova College bij Overveen, het historische centrum met winkels, cultuur en werkgelegenheid in Haarlem, Ikea en de Veerplas bij Haarlem Spaarnwoude, recreatiegebied en evenemententerrein Houtrak bij Halfweg, en het kantorengedied van Amsterdam Sloterdijk. Van Haarlem richting Uitgeest en Leiden heeft de corridor veel meer een woonkarakter met maar weinig arbeidsplaatsen en voorzieningen. De enige uitzondering hierop vormt Beverwijk, waar zich diverse regionale voorzieningen rondom het station bevinden.

Op het lijnstuk Uitgeest — Haarlem concurreren het spoor en de (hov)buslijnen met elkaar doordat ze parallel lopen. (Goudappel Coffeng, 2011) Hierdoor kennen beiden een lage frequentie. Ook de geringe hoeveelheid inwoners en arbeidsplaatsen rondom de stations draagt bij aan de lage frequentie. Niet voor niets heeft dit deel van de corridor de minste in- en uitstappers van heel Noord-Holland. Daarnaast zijn veel stations slecht aangesloten op het onderliggende openbaar vervoer, wat het gebruik van de trein niet stimuleert.

OPGAVEN

Er ligt een flinke woningbouwopgave voor de regio Zuid-Kennemerland. De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er in deze corridor ongeveer 12.840 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Deze vraag is vrij gelijkmatig verdeeld over de verschillende woonmilieus.

De vraag naar kantoren is vrijwel gelijk aan de huidige leegstand. Omdat van de huidige leegstand naar verwachting een groot deel courant is, blijft de vraag naar nieuwe kantoren beperkt (zie bijlage 11 en 12). Nieuwe kantoren zullen een plek moeten krijgen bij de multimodaal bereikbare stations.

De corridor Zuid-Kennemerland ligt op de grens tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Het is belangrijk dat de provincies gaan samenwerken om het zuidelijke deel van de corridor verder te ontwikkelen.

MOGELIJK

Binnen het Noord-Hollandse deel van de corridor Zuid-Kennemerland ligt 343 ha aan bestaande plan-

capaciteit. Dit is slechts 5 procent van het totale invloedsgedied van de stations. Bijna tweederde deel van deze plancapaciteit is bestemd voor wonen of gemengde gebieden met wonen. Van de plannen ligt 105 ha. bij Amsterdam Sloterdijk terwijl er maar weinig plannen zijn voor de gebieden rondom andere stations in deze corridor. Dit maakt de mogelijkheden binnen de bestaande plancapaciteit zeer beperkt.

Als de plannen binnen de stationsgebieden goed worden afgestemd op de vraag, is toch een aanzienlijk deel van de vraag realiseerbaar binnen de bestaande plancapaciteit. Maar om daadwerkelijk 50 procent van de woningbouwopgave bij stations te realiseren is extra woningbouwcapaciteit voor ongeveer 5.000 woningen nodig.

Wonen

De vraag naar nieuwe woningen is in regio Zuid-Kennemerland vrij divers. Om daar zo goed mogelijk aan te voldoen zal ook het stedelijk vooroorlogs en stedelijk naoorlogs compacte woonmilieu op de corridor gerealiseerd moeten worden. Station Haarlem Spaarnwoude heeft de meeste potentie om uit te groeien tot een Moderne Stad. Ten zuiden van het station is het stedelijk vooroorlogs en stedelijk naoorlogs compacte woonmilieu al aanwezig en de bereikbaarheid van dit knooppunt is goed. Daarnaast liggen er plannen voor aanzienlijke transformatie van het bedrijventerrein ten noorden van het station. Er zullen, buiten de bestaande plancapaciteit, meer woningen moeten worden toegevoegd, bijvoorbeeld in plannen die nu als 'gemengd zonder wonen' zijn bestemd, om van Haarlem Spaarnwoude een Moderne Stad te maken. Daarnaast kunnen regionale voorzieningen toegevoegd worden. Deze transformatie vraagt om betere aansluiting op het onderliggend ov-systeem en bijvoorbeeld uitbreiding van P+R voorzieningen.

Stations zoals Heemstede-Aerdenhout en Amsterdam Sloterdijk hebben een heel goede ov-bereikbaarheid. De ruimtelijke benutting (intensiteit) van de stationsomgeving is daar echter niet mee in balans. Door woonprogramma toe te voegen kunnen deze gebieden beter benut worden.

Kantoren

Het aantal leegstaande kantoren is relatief laag in deze corridor. Overveen en Heemstede-Aerdenhout kennen een beperkte leegstand. Omdat deze plekken niet multimodaal bereikbaar zijn, kan hier beter worden ingezet op transformatie. Halfweg en Spaarnwoude zijn wel multimodaal bereikbaar, daarom is het mogelijk om een deel van de leegstaande kantoren op deze plekken weer te vullen. Het is belangrijk om dit eerst op te lossen voordat eventueel nieuwe kantoren gebouwd gaan worden.

Haarlem heeft een behoorlijke leegstand van kantoren. Deze binnenstedelijke centrumlocatie heeft echter veel kwaliteit, waardoor de verwachting is dat bedrijven zich hier wel willen vestigen. Er zal dus met name gekeken moeten worden naar mogelijkheden om de leegstaande kantoren te laten voldoen aan de huidige (kwalitatieve) vraag. Hetzelfde geldt voor Amsterdam CS.

Amsterdam Sloterdijk is door haar uitstekende bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer de kantoorlocatie van deze corridor, maar ook hier is erg veel leegstand. Hier is het de opgave om door het toevoegen van wonen en voorzieningen en door transformatie van een deel van de leegstaande kantoren, een levendig milieu te creëren zodat bedrijven zich weer op deze plek willen vestigen.

Voorzieningen

Uitgeest, Beverwijk, Driehuis, Haarlem Spaarnwoude, Halfweg en Amsterdam Sloterdijk zijn plekken die naast het openbaar vervoer ook goed bereikbaar zijn met de auto. Daarom zijn ze interessant voor functies die bereikbaarheid via beide modaliteiten nodig hebben, zoals gezondheidszorg en leisure. Deze multimodale bereikbaarheid wordt nog niet overal goed benut. Met name de stations Halfweg en Haarlem Spaarnwoude zijn door hun ligging tussen Haarlem en Amsterdam interessant voor het toevoegen van regionale voorzieningen en werkgelegenheid. Maar ook de bijzondere positie van Uitgeest, gelegen op zowel de corridor Zuid-Kennemerland als de Zaan-corridor én goed met de auto te bereiken biedt kansen voor regionaal programma.

De Bezaar in Beverwijk is een grootschalige voorziening die jaarlijks 3,5 miljoen bezoekers trekt en slechts op hemelsbreed 1000 meter afstand ligt van het station. Toch komt een heel groot deel van de bezoekers met de auto. Het verbeteren en aantrekkelijk maken van de route tussen station Beverwijk en de Bazaar kan bezoekers stimuleren om de trein te nemen.

Ketenmobiliteit

Een andere opgave is het verbeteren van de ketenmobiliteit: hov en spoor dienen elkaar zoveel mogelijk te versterken in plaats van te beconcurreren. Buslijnen dienen als voeding voor de treinen, en daarom is het belangrijk dat bussen vooral ook stoppen bij het station. Voldoende fietsenstallingen en P+R plekken dragen ook bij aan een goede voeding van de stations. In Uitgeest liggen kansen voor regionale P&R voorzieningen, omdat dit station nog voor de file ligt (Goudappel Coffeng, 2012). (Ov-)fietsverhuur maakt de diverse bestemmingen en landschappen gemakkelijk bereikbaar vanuit de stations.

Landschap

Veel stations op deze corridor hebben de potentie om zich te ontwikkelen tot een recreatieve hub, een Buitenpoort. Naast hun natuurwaarden hebben de verschillende landschappen ook echt een recreatieve functie. Het strand van Zandvoort alleen al trekt ca 1,5 miljoen bezoekers per jaar. De stations liggen vaak direct aan het landschap, zodat de kansen voor het oprapen liggen: verbeteren van voorzieningen zoals fietsverhuur en horeca of een bezoekerscentrum en het duidelijke aangeven van wandel- en fietsroutes. Ook een aantrekkelijke en duidelijke entree van het station naar de verschillende natuur- en recreatiegebieden is belangrijk. Dit

KANSRIJK

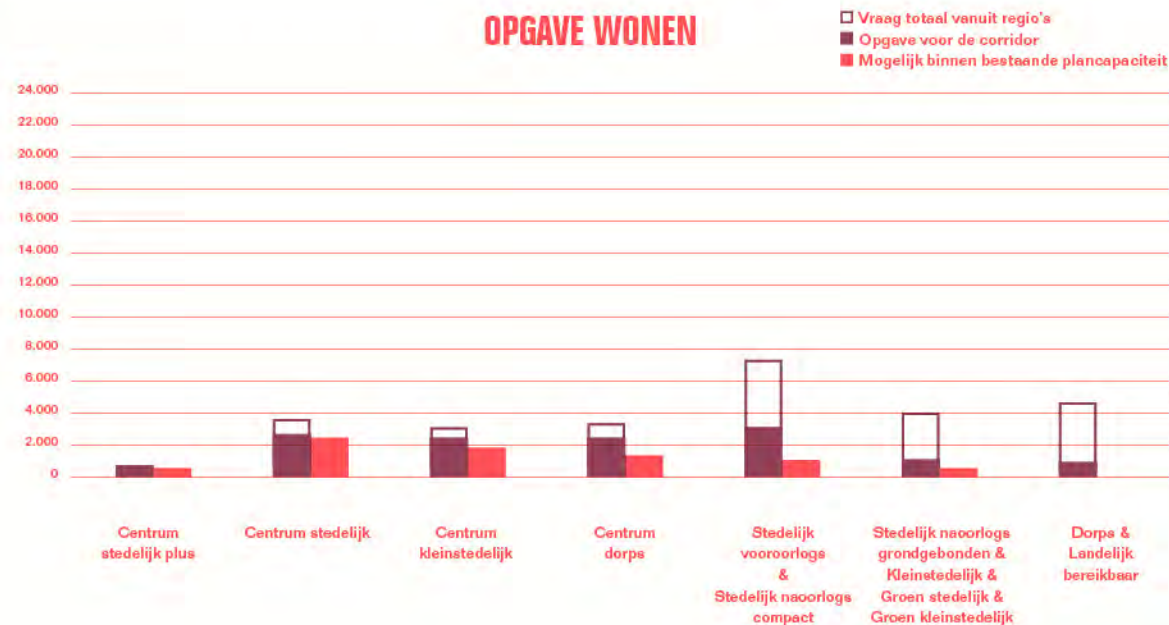
Op deze corridor is in beide richtingen nog ruimte in de treinen, met name in de regionale sprinters. Verstedelijking kan hier dus plaats vinden zonder noodzakelijke verhoging van de treinfrequenties of infrastructurele maatregelen (Goudappel Coffeng, 2012).

De corridor Zuid-Kennemerland is een corridor met veel diversiteit. Vrijwel alle knooppuntmilieus zijn hier te vinden, en er is ook daadwerkelijk vraag naar al deze milieus. Door binnen de bestaande milieus op zoek te gaan naar verdichtingmogelijkheden kan de corridor zowel ruimtelijk als vervoerskundig worden versterkt.

Overig

Tussen Haarlem en Leiden liggen verschillende stations die gesloten zijn vanwege te lage reizigers aantallen. De Keukenhof trekt jaarlijks 787.000 bezoekers en ligt dicht bij het gesloten station Lisse. De Linaeushof in Bennebroek met 300.000 bezoekers per jaar ligt dicht bij het gesloten station Vogelenzang. Door programma aan deze recreatieve bestemmingen toe te voegen kunnen deze stations wellicht worden heropend en kan de sprinterfrequentie omhoog. (Goudappel Coffeng, 2011)

OPGAVE WONEN

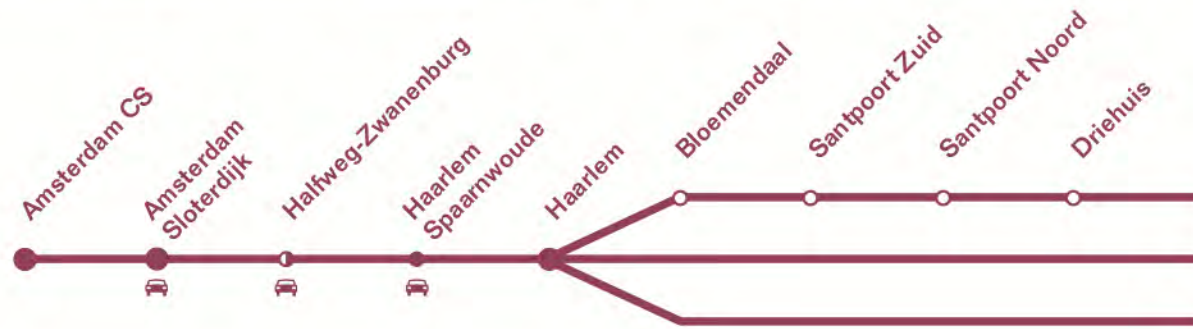


BILAGE 11: VRAAG KANTOREN VAN REGIO NAAR CORRIDOR 382

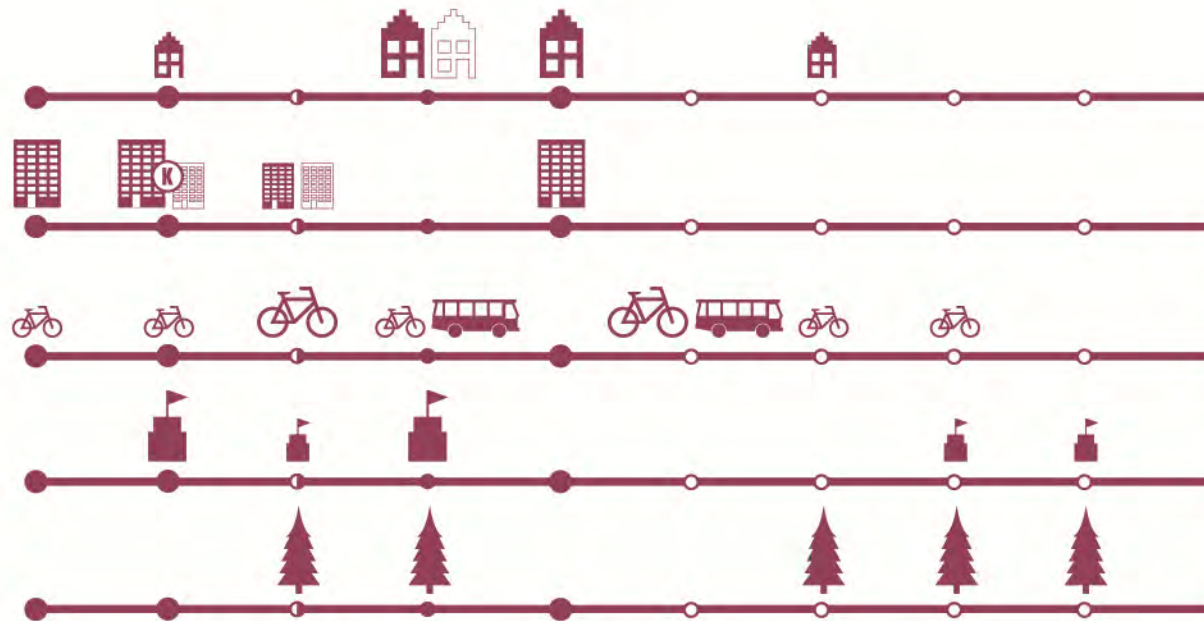
BILAGE 12: OPGEVE LEEGSTAANDE KANTOREN PER CORRIDOR 384

BILAGE 13: VRAAG WONEN VAN REGIO NAAR CORRIDOR 386

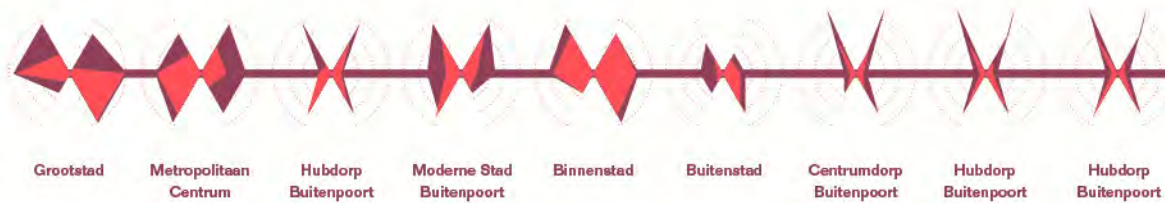
HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



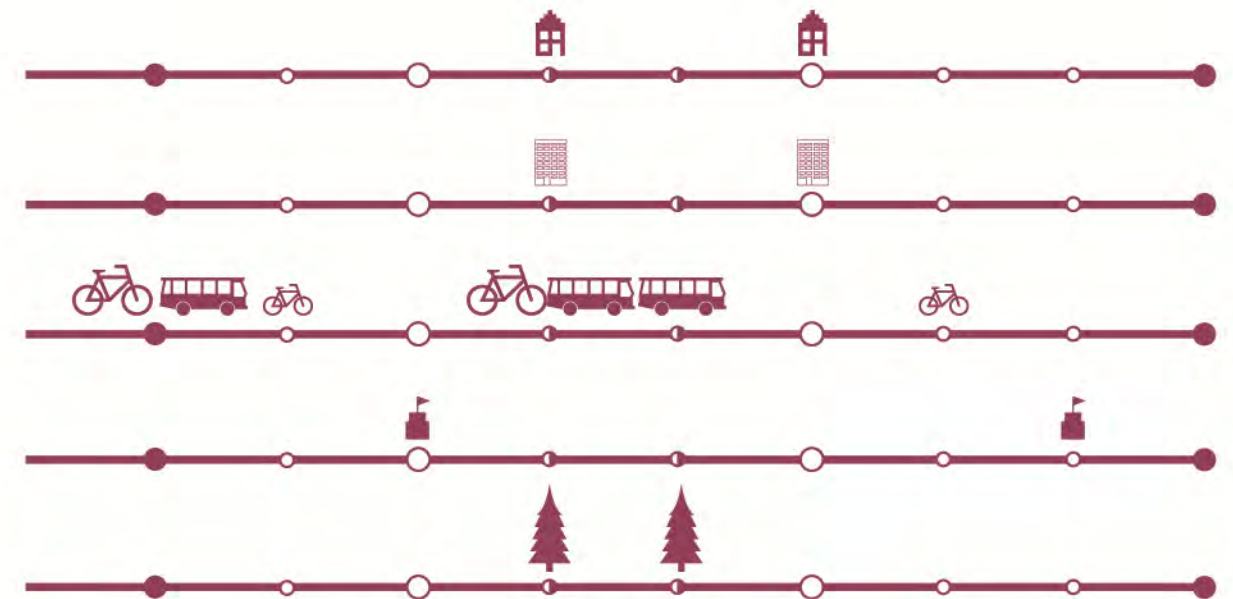
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



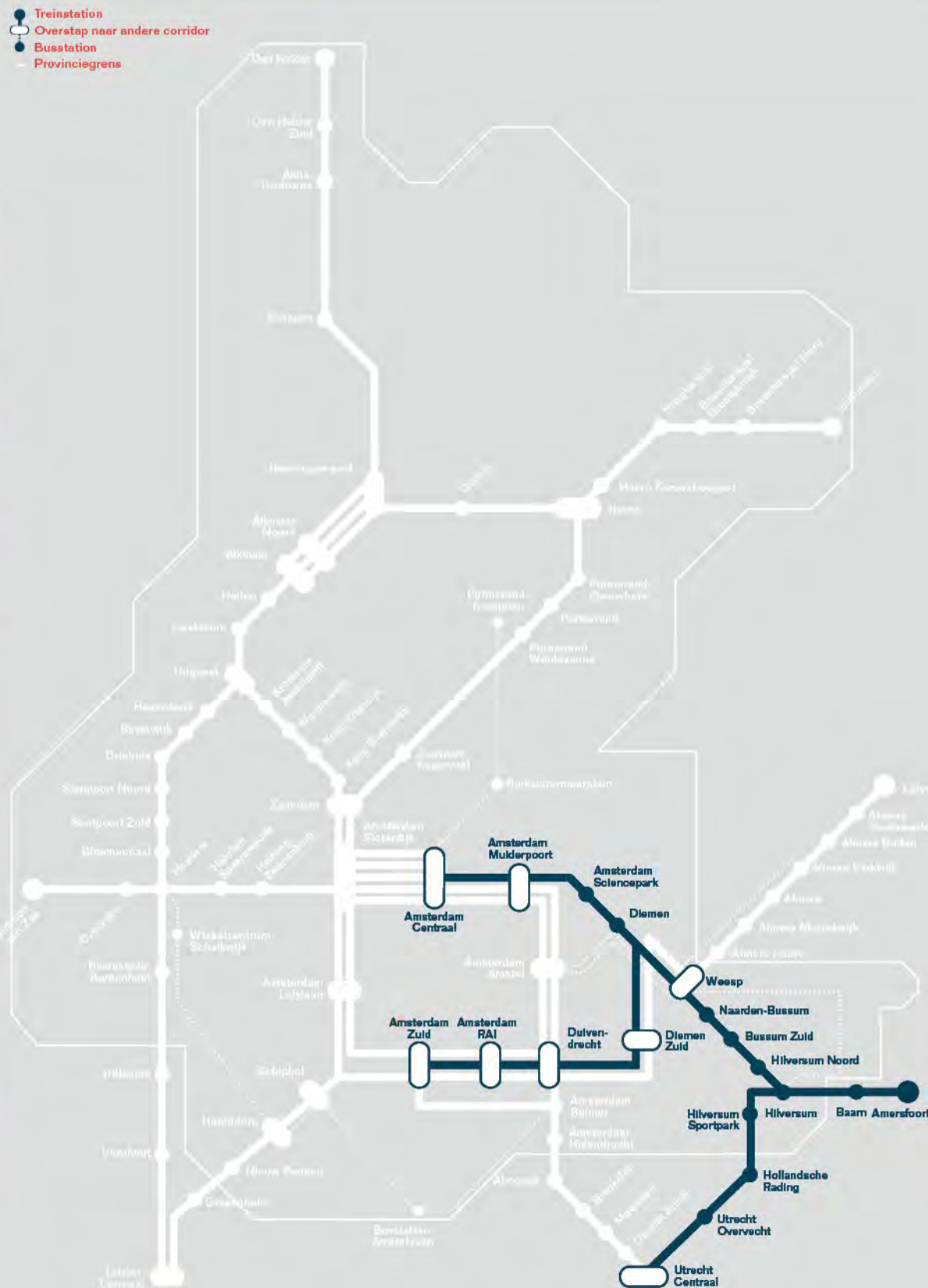
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



GOOI-CORRIDOR

De Gooicorridor is al een vrij stedelijke corridor. Dit maakt het lastig om naast de bestaande plancapaciteit nog veel extra woningen te realiseren. Voeg werkgelegenheid en voorzieningen toe in het Gooi. Dit bevordert de tegenspitsrichting en de levendigheid rondom stations.*

*De opgaven en kansen zijn bekeken vanuit het perspectief van de corridor. Om die reden zijn de stations in de provincie Utrecht meegenomen in deze studie. Over de geconstateerde kansen en opgaven zal nadrukkelijk afstemming moeten plaatsvinden tussen de provincies en gemeenten om zo tot een gezamenlijk gedragen visie op deze corridor te komen.



De Gooicorridor verbindt het Gooi met Utrecht, Amsterdam en Amersfoort. Het Gooi ligt voornamelijk op hogere zandgronden die een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug vormen. De streek heeft een bosrijk karakter met heidegebieden, graslanden en landgoederen. Door haar unieke landschappelijke waarden is een groot deel van het Gooi beschermd natuurgebied. Er ligt een aantal middelgrote kernen met veel villabouw waarvan drie aan de Gooicorridor: Naarden, Bussum en Hilversum. Ter hoogte van Hilversum vertakt de corridor zich in twee richtingen: Amersfoort en Utrecht. Ook richting Amsterdam, ter hoogte van Weesp, splitst de corridor zich in tweeën: via station Diemen Zuid naar Amsterdam Zuid en via station Diemen naar Amsterdam CS.

Ondanks de landelijke kenmerken van het Gooi, heeft de Gooicorridor toch een vrij stedelijk karakter met een grote diversiteit aan woonmilieus en bestemmingen langs de gehele lijn. De Gooicorridor is dan ook een typische gemengde corridor met de nadruk op wonen. Ook de bereikbaarheid met zowel de auto als het openbaar vervoer is in deze corridor vrij goed.

Volgens Goudappel Coffeng (2012) is een duidelijke spitsrichting zichtbaar: veel mensen werken in Amsterdam, maar weinig Amsterdammers werken in Hilversum. Door meer werkgelegenheid of regionale voorzieningen toe te voegen in de tegenspitsrichting kan het netwerk beter worden benut. Woningbouw is niet verantwoord zonder aanpassing van het netwerk, dit komt omdat in de ochtendspits richting Amsterdam zowel de trein als de wegen vol zijn.

OPGAVEN

Er ligt een flinke woningbouwopgave voor de regio's van de Gooicorridor (Amsterdam, Stadsregio Amsterdam Zuid en het Gooi). De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er op deze corridor ongeveer 26.800 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Vooral naar het woonmilieu centrumstedelijk plus is veel vraag, maar ook naar stedelijke en centrum-dorpse milieus.

Ook is er in deze corridor een behoorlijke vraag naar kantoren, vooral in het noordelijke deel. Na aftrek van de courante leegstand blijft een vraag naar nieuwbouw van kantoren over van ongeveer 501.000 m² (zie bijlage 11 en 12). Nieuwe kantoren zullen een plek moeten krijgen bij de multimodaal bereikbare stations.

De Gooicorridor ligt op de grens tussen Noord-Holland en Utrecht. Deze provincies zullen moeten samenwerken om een compleet beeld te krijgen van de opgave en het zuidelijke deel van de corridor verder te ontwikkelen.

MOGELIJK

Binnen het Noord-Hollandse deel van de Gooicorridor ligt 574 ha aan bestaande plancapaciteit. Dit is 11 procent van het totale invloedsgebied van de stations. In driekwart van de plannen zijn woningen gepland.

Duivendrecht en Weesp springen eruit als de twee grote uitbreidingslocaties. Beiden hebben ruim 120 ha aan plancapaciteit. Maar ook rondom de Hilversumse stations ligt in totaal ruim 100 ha aan plancapaciteit. Er zijn aanzienlijke herstructureringsplannen bij Diemen Zuid.

Als de bestaande plannen binnen de stationsgebieden goed worden afgestemd op de vraag is 31

procent van die vraag realiseerbaar binnen de bestaande plancapaciteit. Om daadwerkelijk 50 procent van de woningbouwopgave bij stations te realiseren is een extra woningbouwcapaciteit voor ongeveer 10.100 woningen nodig in vrijwel alle woonmilieus.

KANSRIJK

De frequentieverhoging in het kader van PHS (OV-SAAL) biedt kansen voor het noordelijke deel van de Gooicorridor. De bereikbaarheid per openbaar vervoer van de stations tot en met Weesp zal verbeteren. Daarmee ontstaan ruimtelijke kansen voor het toevoegen van nieuw woningbouwprogramma.

Wonen

Is het mogelijk om binnen deze corridor nog ruim 10.000 extra woningen te realiseren naast de bestaande plancapaciteit? De corridor is al behoorlijk stedelijk en er is vaak niet veel ruimte rondom de stations. Toevoeging van woningbouw is moeilijk zonder aanpassing van het netwerk (Goudappel Coffeng, 2012). Bij Amsterdam Sciencepark en Diemen liggen wel kansen voor verdichting.

Duivendrecht is een knooppunt in onbalans. Het is een echt overstapstation waar metro en treinlijnen samenkomen en dat ook nog eens goed bereikbaar is met de auto. Bovendien ligt het op het kruispunt van twee PHS-corridors wat de bereikbaarheid en overstapfunctie van deze plek verder kan vergroten. Ruimtelijk wordt Duivendrecht echter onderbenut. Dit kan alleen veranderen als er naast de 'knoop' op deze plek ook 'plaats' gemaakt wordt. Duivendrecht heeft de knooppunkwaliteiten van het type Regionaal Centrum, maar benut deze kwaliteiten nog niet. Door toevoeging van wonen, bedrijvigheid en voorzieningen kan Duivendrecht uitgroeien tot een Regionaal Centrum en daarmee voorzien in de vraag naar centrum stedelijke woonmilieus op de corridor.

Door de grote vraag naar centrum-dorps, is Hubdorp een kansrijk type voor Weesp. Het is het enige knooppunt binnen het Noord-Hollandse deel van de corridor dat plancapaciteit heeft om centrum-dorps te bouwen. De ov-bereikbaarheid en intensiteit rondom Weesp passen echter meer bij het type Buitenstad en het woonmilieu centrum-kleinstedelijk, waar beperkt vraag naar is. Wellicht kan een deel van de plannen rondom Weesp daarom meer in het centrum-kleinstedelijke milieu gebouwd worden.

Kantoren

Op deze corridor speelt het probleem van leegstaande kantoren vooral in het noorden: op de ring Amsterdam en bij Diemen Zuid. Maar ook Hilversum kent een aanzienlijk aantal leegstaande kantoren. Afstemming over transformatie naar andere functies en de bouw van nieuwe kantoren is noodzakelijk. Binnen de stationsgebieden van het Gooi liggen al drie keer zo veel plannen voor kantoorruimte (Provincie Noord-Holland, 2012) dan waar vraag naar is.

Er liggen wel kansen op deze corridor in het toevoegen van werkgelegenheid en voorzieningen in het Gooi. Dit bevordert de tegenspitsrichting en het reizen in de daluren.

Voorzieningen

De multimodale bereikbaarheid van stations als Amsterdam RAI, Duivendrecht, Diemen, Diemen Zuid, Bussum Zuid en Hilversum Sportpark wordt op dit moment nog niet genoeg benut. Het toevoegen van regionale voorzieningen zal de levendigheid rondom deze stations vergroten.

Ketenmobiliteit

Een aantal knooppunten op deze corridor heeft een aanzienlijke onbalans tussen intensiteit en de positie in het ov-netwerk. Vooral bij de stations Muiderpoort en Sciencepark is de ruimtelijke benutting van de plek niet in balans met de functie als knoop. Maar ook bij de stations Diemen en Hilversum Noord is onbalans zichtbaar. Het beter verknopen van deze stations met het ov-netwerk van de stad zou dit kunnen verbeteren.

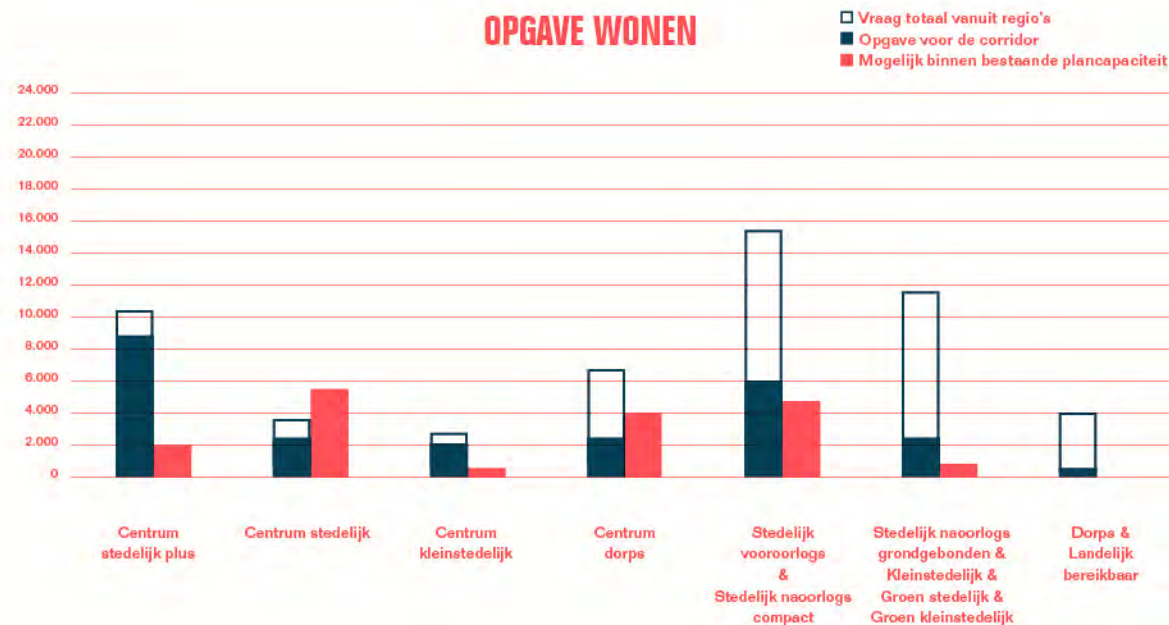
De multimodale bereikbaarheid van veel stations in deze corridor biedt kansen voor het verbeteren van de ketenmobiliteit en de overstap van auto op openbaar vervoer. Daarnaast kan bij veel stations nog aanzienlijk wat verbeterd worden aan fietsbereikbaarheid en fietsparkeervoorzieningen.

Landschap

Een aantal stations grenst vrijwel direct aan een van de vele natuurgebieden die het Gooi rijk is. Zij hebben daarom de potentie om zich te ontwikkelen tot Buitenpoort.

De stations Bussum Zuid en Hilversum Noord kunnen de Bussumerheide, het Spanderswoud en de Westerheide ontsluiten. Het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen deze twee poorten is een van de opgaven. Ook station Hollandsche Rading, gelegen in de bosgebieden tussen Hilversum en Utrecht kan verder ontwikkeld worden tot Buitenpoort.

OPGAVE WONEN

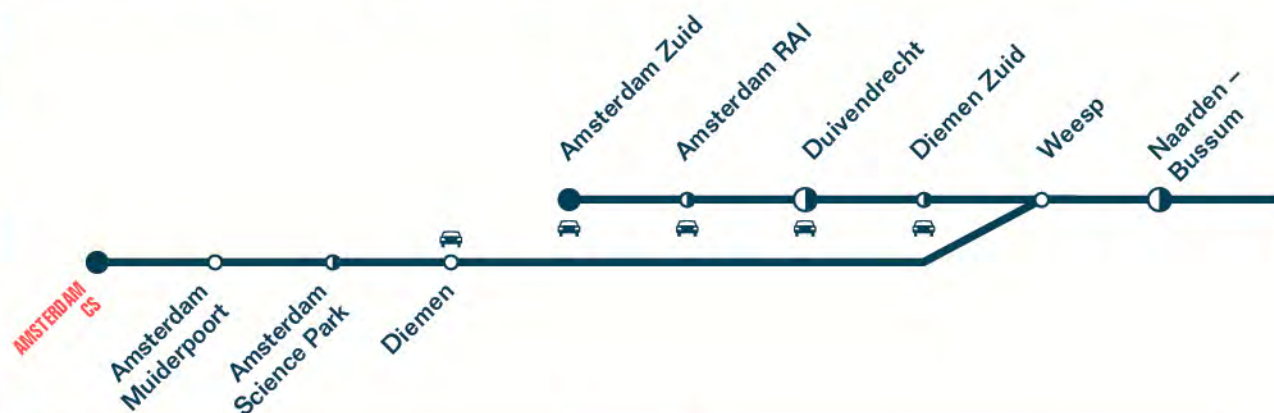


BILAGE 11: VRAAG
KANTOREN VAN
REGIO NAAR CORRIDOR

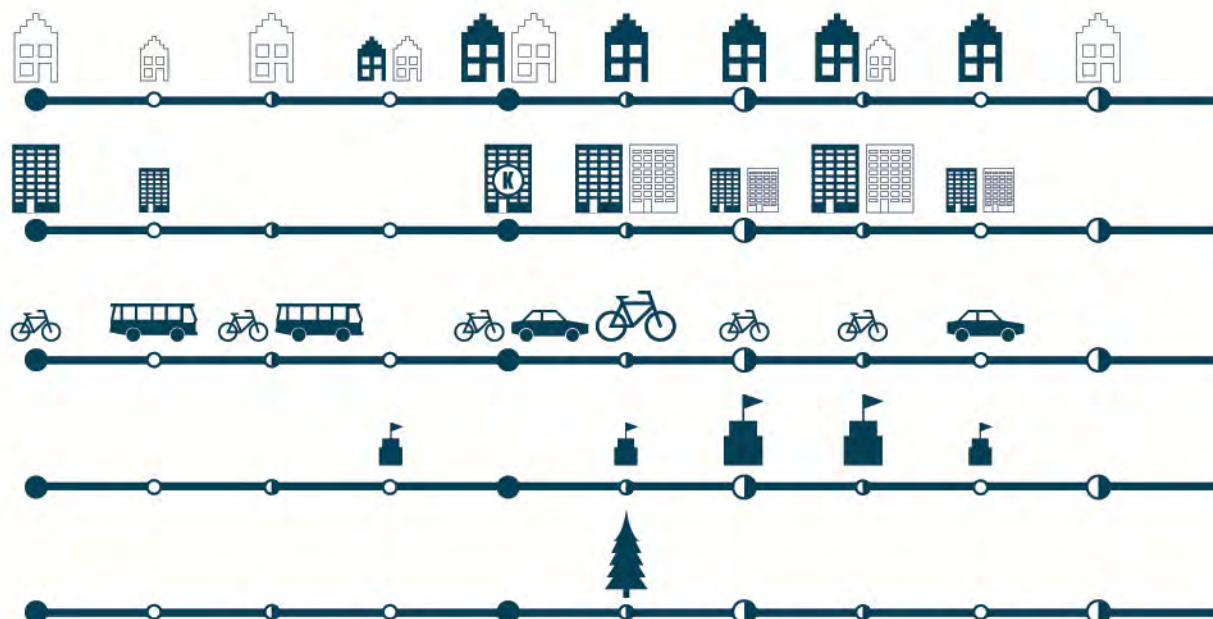
BILAGE 12: OPGAVE
LEEGSTAANDE KANTOREN
PER CORRIDOR

BILAGE 13: VRAAG
WONEN VAN REGIO
NAAR CORRIDOR

HUIDIGE SITUATIE

128
BUITENPOORT123
BUITENSTAD121
HUBDORP119
POORTKWARTIER117
MODERNE STAD115
REGIONAAL
CENTRUM111
BINNENSTAD109
GROOTSTAD107
WERELDSTAD

OPGAVEN



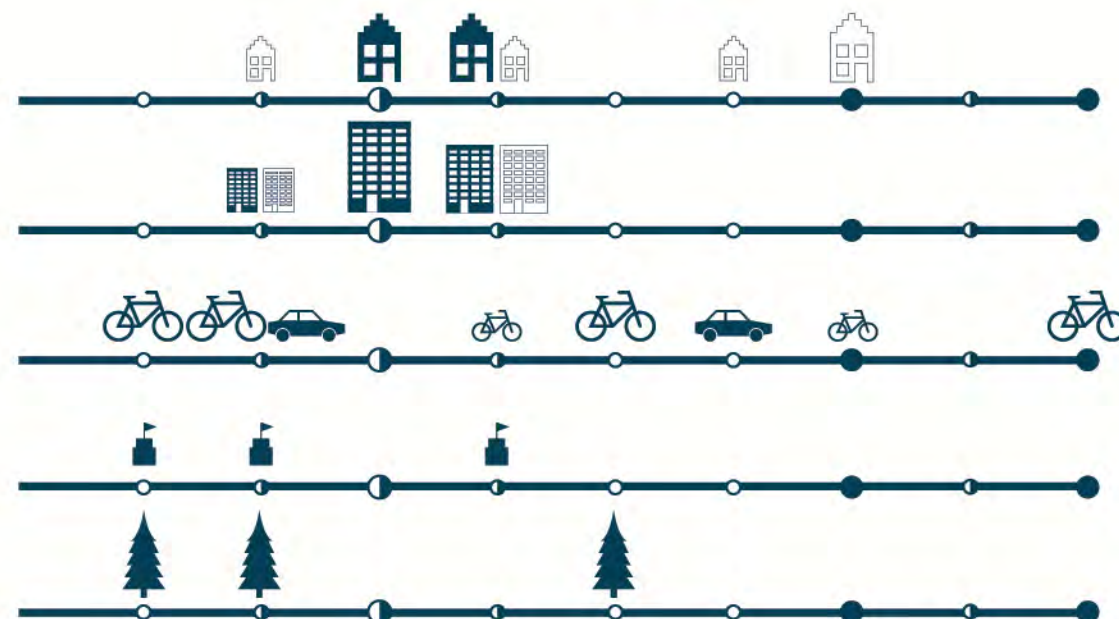
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE

FLAP
LEGENDAKNOOPUNTEN
A-Z



Maak gebruik van de grote plancapaciteit binnen de corridor Amsterdam — Enkhuizen. Wanneer woningbouwplannen goed worden afgestemd, kan binnen deze corridor een groot deel van de regionale vraag rondom de ov-knoop-punten worden gerealiseerd. Dit stimuleert het treingebruik.

De corridor Amsterdam — Enkhuizen verbindt Amsterdam via de Zaanstreek en de naoorlogse stadsuitbreidingen van Purmerend met de oude historische kernen van Hoorn en Enkhuizen. De corridor doorkruist het typisch Noord-Hollandse polderlandschap. Intercity's rijden vanaf Zaandam direct door naar Hoorn en stoppen vervolgens op alle tussengelegen stations tot aan Enkhuizen. De sprinters rijden tot aan station Hoorn Kersenboogerd. De treinen op deze corridor zitten in beide richtingen nog niet vol. Dit betekent dat er ruimte is voor verstedelijking zonder infrastructurele maatregelen of verhoging van frequenties (Goudappel Coffeng, 2012). Het wegen-netwerk is echter een ander verhaal: de A7 staat op dit moment al vaak behoorlijk vol.

Tussen Purmerend en Amsterdam concurreren de hov-bus en trein met elkaar. De R-net bussen rijden door de verschillende wijken van Purmerend en vervolgens in een keer door naar Amsterdam Centraal. Dit gaat vaak sneller dan de trein. Om deze reden is de buslijn van Purmerend Tramplein via Buikslotermeerplein naar Amsterdam CS ook meegenomen binnen de corridor Amsterdam — Enkhuizen. Ook de auto is op deze corridor ondanks de file concurrerend. Het treingebruik is in vergelijking met de auto erg laag (Goudappel Coffeng, 2012)

De corridor Amsterdam — Enkhuizen is een woon-corridor: het aantal inwoners op de corridor is groter dan het aantal werknemers en bezoekers bij elkaar. Dit komt doordat boven Hoorn de karakteristiek van deze corridor met vrij stedelijke woonmilieus verandert naar een gebied met meer dorpse woonmilieus waar aanzienlijk minder mensen wonen en werken dan in het zuidelijke deel van de corridor. Je zou deze corridor daarom ook in twee delen kunnen beschouwen: het deel Enkhuizen — Hoorn en het deel Hoorn — Amsterdam. Het deel Enkhuizen —

Hoorn ligt in de regio West-Friesland en vertoont een sterke ruimtelijke samenhang wat zich ook vertaalt in de vervoersrelatie. Een relatief groot deel van de reizigers die in Enkhuizen en op de tussenliggende stations op de trein stappen, hebben station Hoorn als eindbestemming.

Binnen deze studie is ervoor gekozen om de corridor in zijn geheel te bekijken. In de corridor liggen ook maar weinig bestemmingen. Met uitzondering van Hoorn, Purmerend en Zaandam, zijn de stationsgebieden boven Amsterdam voornamelijk plaatsen waar gewoond wordt

OPGAVEN

Er ligt een aardige woningbouwopgave voor de regio's van de corridor Amsterdam — Enkhuizen. De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er in deze corridor ongeveer 18.500 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Vooral naar de milieus met een vrij lage woningdichtheid (centrum-dorps, stedelijk naorlogs grondgebonden en groen-kleinstedelijk) is veel vraag.

De vraag naar kantoren is in deze corridor maar heel beperkt. Eventuele nieuwe kantoren zullen een plek moeten krijgen bij de multimodaal bereikbare stations.

MOGELIJK

Binnen de corridor Amsterdam — Enkhuizen ligt 887 ha. aan plancapaciteit. Dit is 15 procent van het totale invloedsgebied van de stations. Daarmee heeft deze corridor, samen met de Schipholcorridor, de meeste plancapaciteit van Noord-Holland. Bijna de helft van

de plancapaciteit is bestemd voor wonen, en nog eens een kwart richt zich op gemengde plannen met wonen. Opvallend is de grote hoeveelheid plannen in het noordelijke, West-Friese deel van de corridor. Vooral bij de stations Hoogkarspel en Bovenkarspel Flora zijn er plannen die de stationsomgevingen aanzienlijk kunnen veranderen, voornamelijk nieuwe uitbreidingen voor wonen of werken. Grote transformatiegebieden zijn te vinden bij de stations Hoorn, Purmerend, Purmerend Overwhere, Amsterdam Sloterdijk en busstation Buikslotermeerplein.

Als de bestaande plannen binnen de stationsgebieden worden afgestemd op de vraag zijn er ongeveer 19.500 woningen te realiseren binnen deze corridor. Het realiseren van 50 procent van de woningbouwopgave bij stations is hier dus mogelijk zonder extra woningbouwplan-capaciteit. Het invullen van de plannen volgens de meest kansrijke typologie betekent dat veel woningen gerealiseerd worden in het centrum-stedelijke woonmilieu. Dit overschot kan het tekort aan centrum-stedelijk plus gedeeltelijk oplossen, maar een aantal plannen zal toch een lagere dichtheid moeten krijgen om aan de kwalitatieve marktvraag te kunnen voldoen. Afstemming tussen de plannen in de corridor is daarom noodzakelijk

Wonen

Om zo goed mogelijk aan de vraag in de West-Friese regio en de Stadsregio Amsterdam Noord te voldoen zullen hier minder woningen in het centrum-stedelijke milieu moeten worden gerealiseerd. De plannen rondom Hoorn zouden bijvoorbeeld beter in het centrum kleinstedelijke milieu kunnen worden gebouwd. Bij Purmerend is wellicht verdunning nodig naar een groen stedelijk woonmilieu.

Stations zoals Amsterdam Sloterdijk en busstation Buikslotermeerplein hebben een goede ov-bereikbaarheid. De intensiteit van de stations-omgeving is daarmee echter niet in balans. Door woonprogramma toe te voegen kunnen deze gebieden beter benut worden.

Kantoren

De vraag naar kantoren in het zuidelijke deel van de corridor is maar heel beperkt. Voor West-Friesland is de vraag naar kantoren onbekend maar naar verwachting minimaal. Om de knooppunten vitaal te houden is het belangrijk om eventuele nieuwe werkgelegenheid rondom de knooppunten een plek te geven.

Voorzieningen

De lokale voorzieningen in de corridor, zoals scholen en winkels, kunnen het beste dichtbij de stations worden gesitueerd. Op deze manier gaan de knooppunten meer functioneren als centra voor hun omgeving.

Een belangrijk punt is dat de stations Hoorn, Purmerend (Tramplein), Zaandam Kogerveld, Buikslotermeerplein en Amsterdam Sloterdijk niet alleen per openbaar vervoer maar ook per auto goed bereikbaar zijn. Dit maakt ze interessant voor regionale voorzieningen. Deze multimodale bereikbaarheid wordt vooral bij Zaandam Kogerveld en Amsterdam Sloterdijk nog niet goed benut

Ketenmobiliteit

Zowel station Purmerend Weidevenne als station Purmerend en busstation Tramplein kenmerken zich door een aanzienlijke onbalans tussen de ruimtelijke benutting van de plek en de positie in het ov-netwerk. Dit kan verbeteren als de intercity station Purmerend gaat aandoen en het treinstation met busstation Tramplein wordt verbonden. Weidevenne is helemaal niet aangetakt op onderliggend openbaar vervoer. Op dit vlak is verbetering dus zeker mogelijk.

Er liggen kansen in Hoorn voor regionale P+R voorzieningen. Hoorn heeft een goed werkend P+R terrein dat verder uitgebreid kan worden. Omdat Hoorn ook een knooppunt is met veel arbeidsplaatsen, kan dit in de spits problemen opleveren op het lokale wegennet. Ook Purmerend zou een aantrekkelijke P+R locatie kunnen zijn. Doordat intercity's niet op dit station stoppen is de bediening op dit moment echter onvoldoende. Als die verbetert kan Purmerend als regionale P+R gaan functioneren. (Goudappel Coffeng, 2012)

Landschap

Het station van Enkhuizen grenst direct aan de haven. Door de overstap naar het water mogelijk te maken en bijvoorbeeld faciliteiten voor waterrecreatie in de buurt van het station te positioneren kan Enkhuizen zich ontwikkelen tot een Buitenpoort naar het IJsselmeer. Ook de relatie met het Sprookjeswonderland (244.000 bezoekers in 2011) op ruim een kilometer van het station kan beter, bijvoorbeeld door het instellen van een frequente ov-verbinding in de drukke zomerperiode en een duidelijke wandelroute vanaf het station.

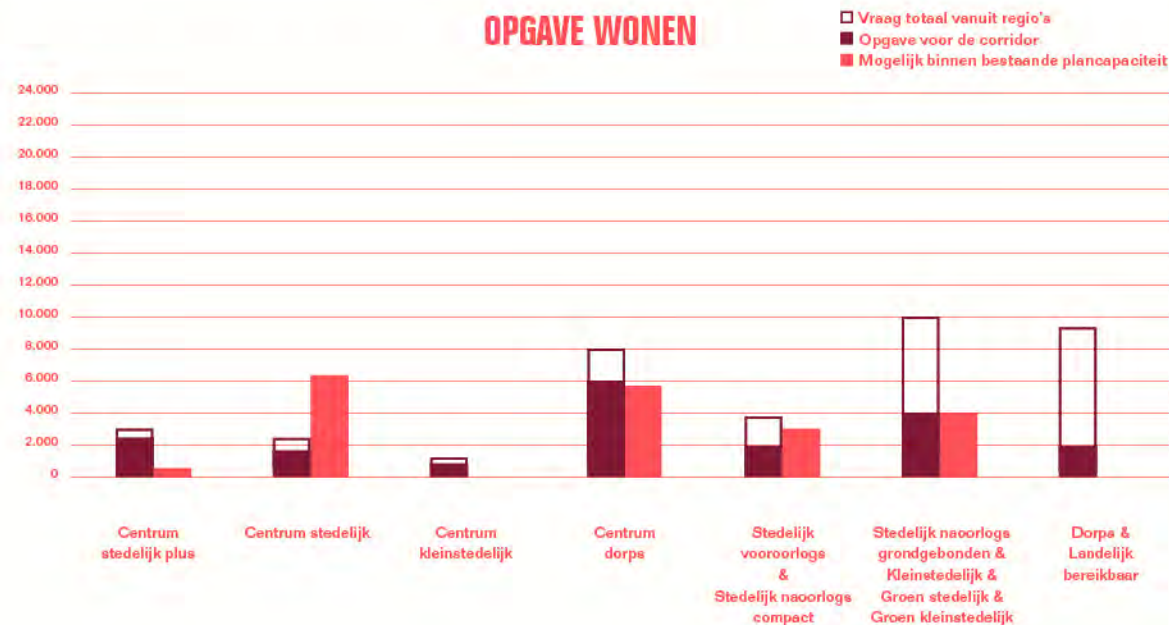
Purmerend heeft een unieke ligging te midden van polders als de Beemster (UNESCO-erfgoed), de Wormer en de Purner. Het stadscentrum van Purmerend ligt tegen de Beemster aan en rondom het centrum zijn jachthavens aanwezig. Er liggen daarom kansen om van Purmerend een Buitenpoort

KANSRIJK

De drie treinstations in Purmerend hebben alle drie geen hoge score voor positie in het ov-netwerk. Station Purmerend en busstation Purmerend Tramplein liggen dicht bij elkaar en ontsluiten beiden de binnenstad. Beide knooppunten kenmerken zich door een onbalans in knoop en plaats. Door deze twee stations met elkaar te verknopen kan één echte centraliteit ontstaan, een plek waar alles samenkomt. Ruimtelijk gezien heeft deze aanpak de meeste potentie. Door het busstation te verknopen met het treinstation zal de ov-waarde ook aanzienlijk stijgen en meer in balans komen met de plaats. Als vervolgens ook de intercity op dit station stopt kan Purmerend een echt type Binnenstad worden, terwijl Weidevenne en Overwhere meer knooppunten aan de stadsrand zijn. Vooral de nabijheid rondom Purmerend zal dan wel moeten verbeteren.

te maken die niet alleen toegang biedt tot het stadscentrum met al haar voorzieningen, werkgelegenheid en woningen, maar ook tot het landschap.

OPGAVE WONEN



BLA AG 11: VRAAG
KANTOREN VAN
REGIO NAAR CORRIDOR

382

BLA AG 12: OP-
LEESSTAANDE KAN-
TOREN PER CORRIDOR

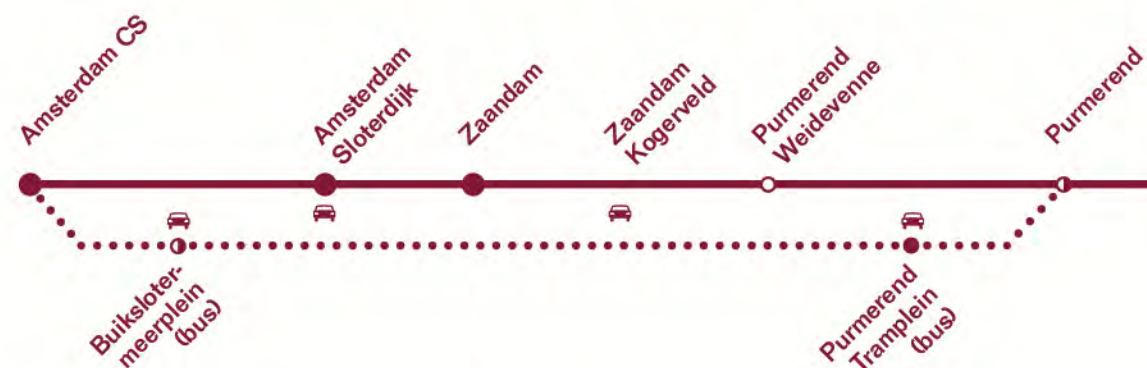
384

BLA AG 13: VRAAG
WONEN VAN REGIO
NAAR CORRIDOR

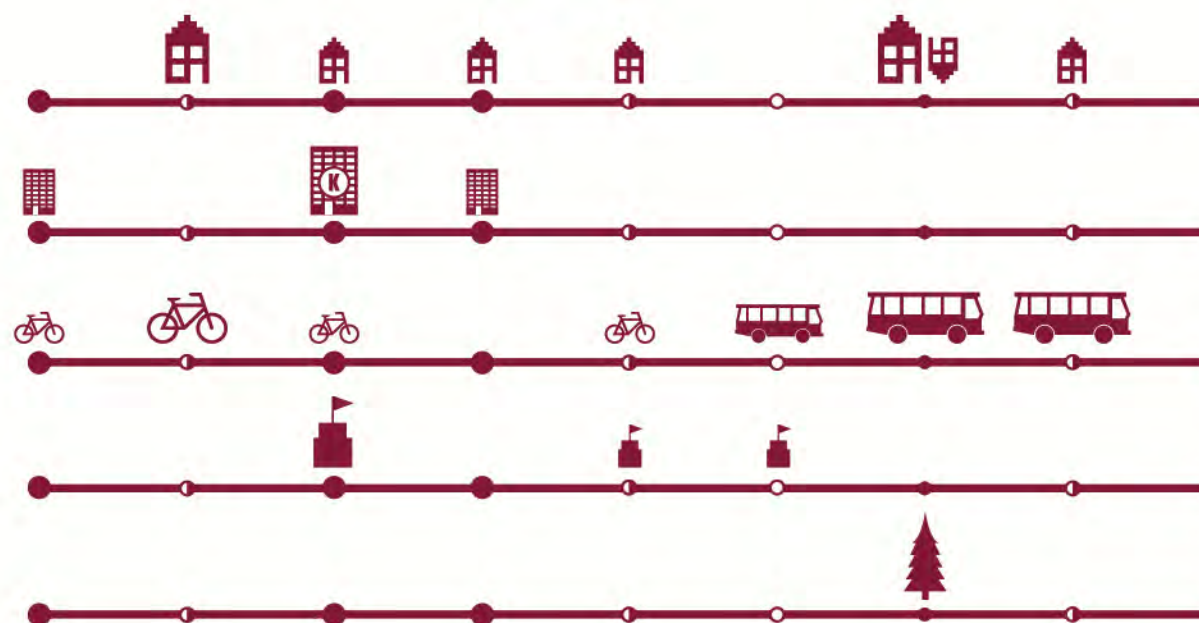
386

132
CORRIDOR
OVERZICHTSKAART

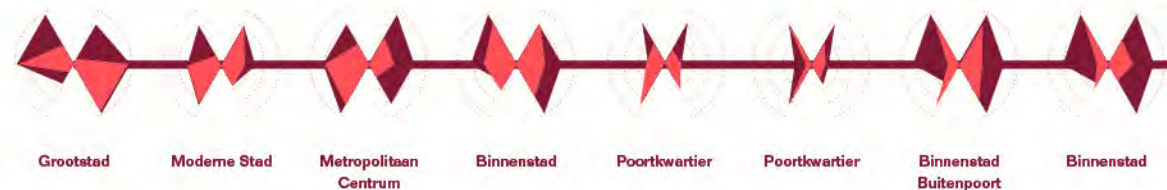
HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



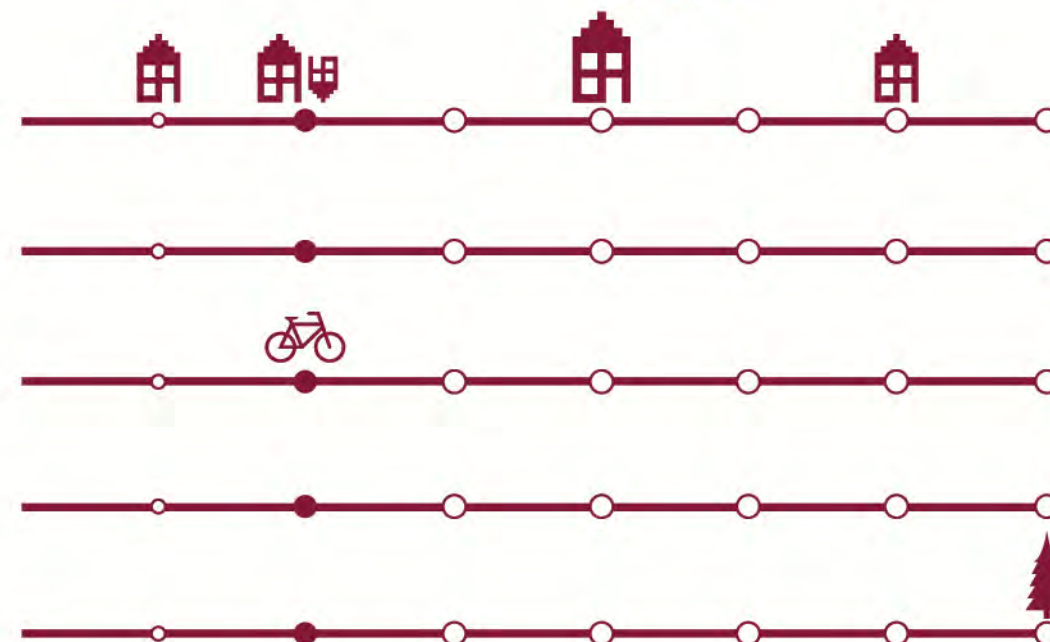
KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



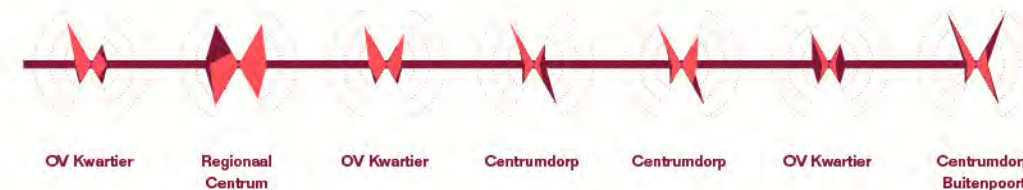
HUIDIGE SITUATIE



OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



ALKMAAR — DEN HELDER

De corridor Alkmaar — Den Helder is een backbone van bestemmingen in de verder landelijke Kop van Noord-Holland. Hier moet worden ingespeeld op een veranderende vraag, onder andere door vergrijzing, en structurele leegstand. Kwaliteit en vitaliteit rondom de ov-knooppunten zijn de sturende opgave. Concentreer voorzieningen, werkgelegenheid en woningbouw zoveel mogelijk rond de ov-knooppunten op de corridor, zodat ze bereikbaar blijven voor mensen zonder auto en het hoogwaardig vervoer in deze op termijn krimpende regio in stand kan blijven.



De corridor Den Helder — Alkmaar is bijzonder, omdat de relatie met Amsterdam en de metropoolregio veel minder sterk is dan in de andere Noord-Hollandse corridors. Den Helder en Alkmaar functioneren in de Kop van Noord-Holland als lokale stedelijke kernen met een regionale centrumfunctie.

Den Helder — Alkmaar is een bestemmingcorridor. Binnen de stationsgebieden van Den Helder, Schagen, Heerhugowaard en Alkmaar bevinden zich vooral veel scholen, winkelgebieden en een aantal op vrije tijd gerichte voorzieningen zoals bioscopen. Daarmee functioneert deze corridor als een backbone van bestemmingen voor de verder landelijke Kop van Noord-Holland.

De concurrentiepositie van de auto is groot op deze corridor en het openbaar vervoer speelt maar een bescheiden rol. Slechts twee keer per uur rijdt er een intercity tussen Alkmaar en Den Helder die op alle tussengelegen stations stopt. Er is een beperkt aantal busverbindingen die in een lage frequentie de knopen verbinden met andere kernen in de Kop van Noord-Holland.

OPGAVEN

In de Kop van Noord-Holland komen de opgaven voor een bestemmingcorridor in een geheel ander daglicht te staan. Dit is een regio die vergrijsst en deels te maken heeft met bevolkingskrimp. Het draagvlak voor openbaar vervoer en voorzieningen komt daarmee onder druk te staan. Door voorzieningen, werkgelegenheid en woningbouw zoveel mogelijk te concentreren rond knooppunten van openbaar vervoer blijven deze bereikbaar voor mensen zonder auto en kan het hoogwaardig openbaar vervoer in deze regio in stand blijven.

De vraag naar nieuwe woningen in de corridor Den Helder — Alkmaar is laag. De ambitie om 50 procent van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten te realiseren betekent dat er op deze corridor slechts 2.830 nieuwe woningen bij zullen moeten komen (zie bijlage 13). Het grootste deel van deze vraag is naar het centrum-dorpse woonmilieu. Er is zelfs een negatieve vraag, oftewel een overschot, aan groen kleinstedelijke woonmilieus.

Over de vraag naar kantoren en de hoeveelheid leegstand is weinig bekend. De verwachting is dat de vraag naar werkgelegenheid in deze corridor minimaal is.

MOGELIJK

Binnen de corridor Den Helder — Alkmaar ligt 323 ha aan plancapaciteit. Dit is 10 procent van het totale invloedsgebied van de stations. Ruim tweederde van deze plancapaciteit is bestemd voor wonen of gemengde gebieden met wonen. De grootste plancapaciteit is te vinden bij Heerhugowaard: ongeveer 137 ha aan zowel transformatiegebieden als nieuwe uitbreidingen.

Als de bestaande plannen binnen de stationsgebieden zoveel mogelijk worden afgestemd op de vraag is al 62 procent van de totale vraag te realiseren. Het realiseren van 50 procent van de woningbouwopgave bij stations is hier dus mogelijk zonder extra plancapaciteit voor woningbouw. In dit krimpgebied is de opgave met name om het planaanbod buiten de goed bereikbare locaties te reduceren.

Bij het invullen van de plannen volgens de meest kansrijke typologie wordt van sommige milieus meer gerealiseerd als er vraag is. Het afstemmen van woningbouwplannen in deze corridor is dus cruciaal.

Ook zal het nodig zijn om op sommige plekken plancapaciteit te schrappen.

Er ligt nog veel plancapaciteit buiten de ov-knooppunten in de corridor. Om de knooppunten vitaal te houden is het belangrijk prioriteit te geven aan plannen in de buurt van de ov-knooppunten en plancapaciteit op andere locaties te schrappen.

KANSRIJK

Wonen

Door woningbouw te concentreren rondom de ov-knooppunten kan het hoogwaardig openbaar vervoer in stand blijven. Vooral seniorenwoningen zouden juist in de buurt van de knooppunten moeten komen, zodat voorzieningen ook zonder auto te bereiken zijn voor deze doelgroep.

De vraag naar het centrum kleinstedelijke woonmilieu is maar zeer beperkt. Dit betekent dat rondom station Den Helder plancapaciteit geschrapt moet worden, omdat anders meer gebouwd wordt dan dat er vraag is.

Door de zeer geringe vraag is het vrijwel onmogelijk om stations als Den Helder Zuid en Anna Paulowna verder te ontwikkelen tot een type OV Kwartier of Centrumdorp.

Kantoren

Er is geen vraag naar kantoren bekend. De verwachting is dat de vraag in deze regio minimaal is. Om de knooppunten vitaal te houden is het belangrijk om eventuele nieuwe werkgelegenheid rondom de knooppunten een plek te geven.

Voorzieningen

Voorzieningen moeten zoveel mogelijk rondom de knooppunten worden geconcentreerd zodat ze ook voor mensen zonder auto bereikbaar blijven. Dat gebeurt op dit moment al in enige mate rondom de stations Schagen, Heerhugowaard, Alkmaar en Den Helder. Bij de stations Den Helder Zuid en Anna Paulowna zou hier nog meer op ingezet kunnen worden. Het gaat dan niet direct om grootschalige regionale voorzieningen, maar ook om lokale voorzieningen zoals een supermarkt, basisschool of kinderopvang. Daarmee kunnen de knooppunten meer gaan functioneren als centra voor hun omgeving.

In Heerhugowaard brengt de komst van het nieuwe ziekenhuis nu al een transformatie teweeg van de bedrijvzone tussen het station en de locatie van het toekomstige ziekenhuis. Deze zone is bezig zich te ontwikkelen tot een gebied met meer zorggerelateerde voorzieningen. Voor de corridor zou het beter zijn geweest om het ziekenhuis dicht bij het station te realiseren, waar het zowel met de auto als met het openbaar vervoer uitstekend bereikbaar zou zijn. De huidige geplande locatie ligt te ver van het station. Een snelle en frequente ov-verbinding tussen het nieuwe ziekenhuis en station is daarom noodzakelijk.

Ketenmobiliteit

Het verbeteren van de ketenmobiliteit bij de knooppunten in deze corridor is cruciaal. De bediening van de knooppunten door onderliggend openbaar vervoer is beperkt en het is maar de vraag of het lukt om de kritische massa te bereiken die nodig is om deze bediening te verbeteren. Dit is een van de redenen waarom de concurrentiepositie van de auto groot is. Door de autobereikbaarheid te verbeteren en te voorzien in voldoende P+R voorzieningen kunnen de auto en de trein beter met elkaar verknoopt worden.

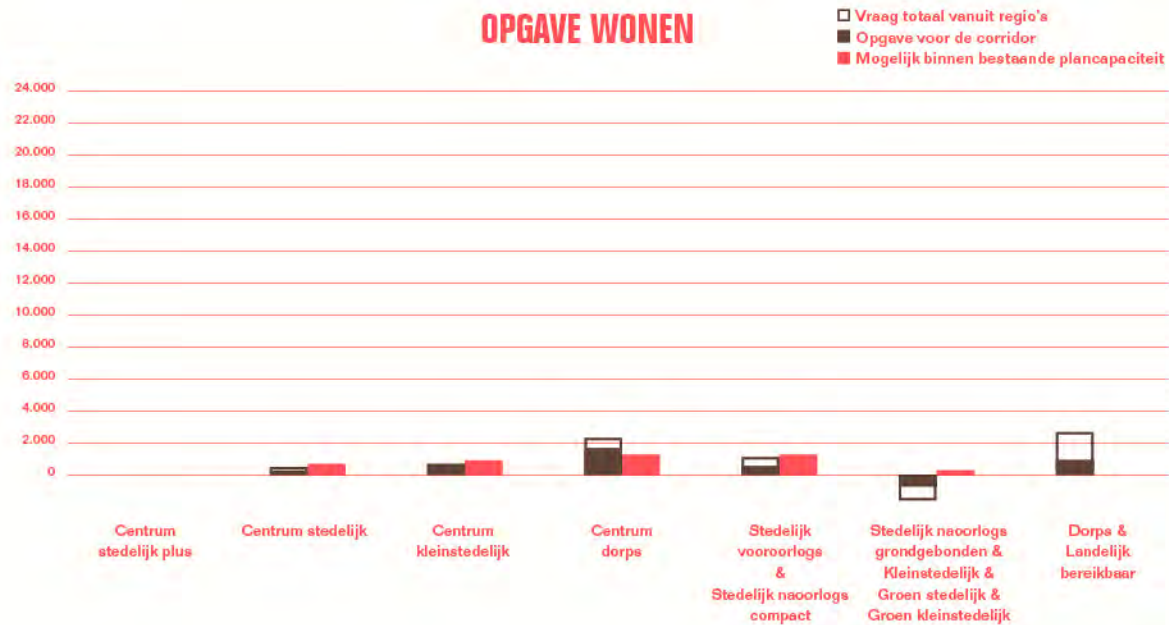
Er liggen kansen voor regionale P+R voorzieningen op de knooppunten Alkmaar, Alkmaar Noord, en Heerhugowaard. Deze stations liggen nog voor de file, nabij N-wegen en hebben, zeker met de frequentieverhoging in het kader van PHS, goede treinverbindingen naar Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. (Goudappel Coffeng, 2012)

De slechte bediening door onderliggend openbaar vervoer vraagt om een perfecte fietsbereikbaarheid. Met name op de stations Anna Paulowna en Den Helder Zuid is hierin nog veel verbetering mogelijk.

Landschap

Het ontwikkelen van Buitenpoorten speelt in deze landelijke corridor een minder grote rol.

OPGAVE WONEN

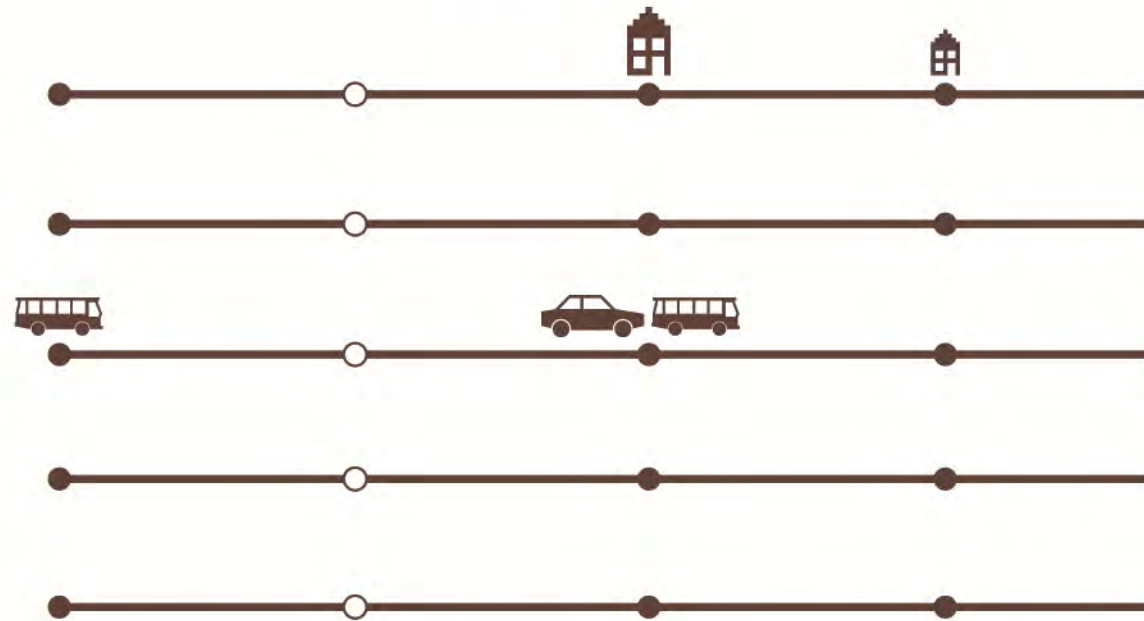


HUIDIGE SITUATIE



Alkmaar Alkmaar Noord Heerhugowaard Schagen

OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE

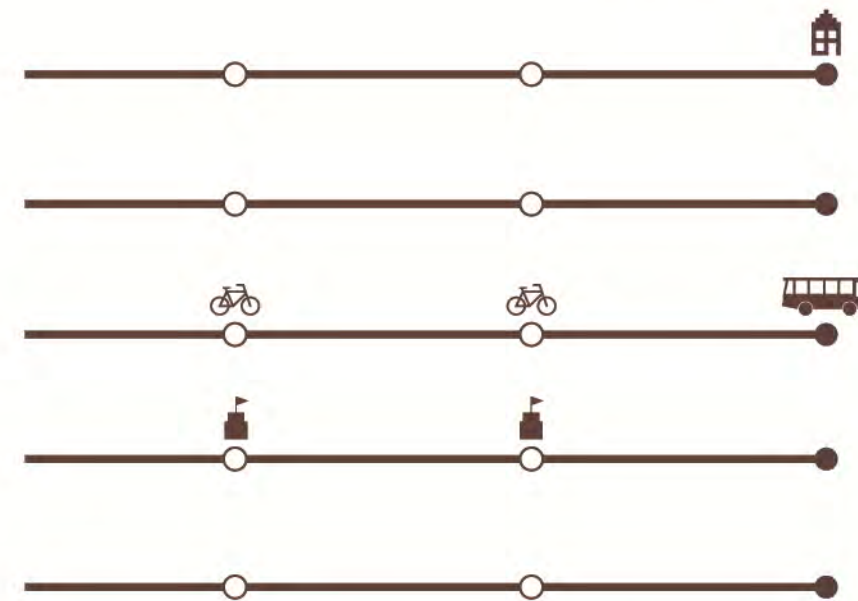


HUIDIGE SITUATIE



Anna Paulowna Den Helder Zuid Den Helder

OPGAVEN



KANSRIJK MILIEU VERSUS HUIDIGE SITUATIE



AANPAK ZAAN- CORRIDOR

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN

148
ZAANCORRIDOR
OVERZICHT

DE WEERBARSTIGE PRAKTIJK

VERWERF INZICHT IN DE BESTUURLIJKE, ORGANISATORISCHE EN LOGISTIEKE COMPLEXITEIT VAN KNOOPPUNTEN.



Overheden, wetenschappelijke instellingen en andere partijen zijn ervan overtuigd dat knooppuntontwikkeling een goede integrale benadering is van een veelvoud van actuele maatschappelijke opgaven. Het is een toekomstbestendige ontwikkelingsstrategie die in de praktijk echter moeilijk van de grond komt vanwege complexiteit op allerlei vlakken.

Bij knooppuntontwikkeling komen verschillende beleidsvelden samen. De wereld van infrastructuur en mobiliteit ontmoet de wereld van ruimtelijk-economische ontwikkeling en gebiedsontwikkeling. Deze beleidsvelden kennen elk hun eigen dynamiek, belangen en speerpunten. Het maken van beleid is tegenwoordig echter geen garantie meer voor uitvoering. De uitvoering vloeit meer voort uit opportuniteit dan uit beleid. De overheid zou daarom initiatieven moeten 'voeden' en verbinden met andere initiatieven.

De bestuurlijke context is aan verandering onderhevig. Het Rijk werkt aan beëindiging van de WGR+ regio's per 1 januari 2014 en streeft op termijn naar bestuurlijk opschaling van de provincies naar landsdelen.

Niet alleen verschillende overheden, maar een veelheid aan partijen is betrokken bij knooppuntontwikkeling: ProRail, vervoerders en investeerders, ontwikkelaars, grondeigenaren en andere partijen. Een natuurlijke regisseur ontbreekt. Vanuit eigenaarschap en verantwoordelijkheden voelt geen enkele partij voldoende urgentie om de handschoen op te pakken en ermee aan de slag te gaan. Partijen maken zich vooral druk om hun eigen problemen en wachten op elkaar, terwijl niemand zich verantwoordelijk voelt voor het geheel.

Bij de – bij knooppuntontwikkeling veel voorkomende – binnenstedelijke gebiedsontwikkeling is de *business case* vaak niet sluitend. De plannen zijn vaak geprojecteerd op een bestaande stedelijke context, met bestaande functies en gebruikers die hun eigen belangen en grondposities hebben. Daarnaast is financiering moeilijk door de opgave voor een meer rendabele exploitatie van het openbaar vervoer en de split incentive: investeringen en mogelijke opbrengsten liggen niet bij dezelfde partij. De huidige kredietomstandigheden maken de haalbaarheid nog lastiger. Hoewel er wel marktvraag is naar deze locaties, treedt bij bestaande partijen stagnatie op door eerder ingenomen grondposities en beperking van de kredietverstrekking.

Knooppuntontwikkeling is een gelaagd vraagstuk. Ontwikkelingen rond de knopen zijn nauw verweven met elkaar en met strategische keuzen in het totale netwerk en de corridor. Er is geen kant en klare oplossing. Elk knooppunt en elke corridor vraagt om maatwerk en is daarbij ook nog afhankelijk van de ontwikkelingen in de rest van het netwerk.

DE ZES PRINCIPES

GA SAMEN MET ALLE PARTIJEN AAN HET WERK OP BASIS VAN ZES PRINCIPES.

Omdat knooppuntontwikkeling in de praktijk zo moeilijk van de grond komt, is het relevant om juist in de praktijk naar de oplossing te zoeken. Door belemmeringen onder de loep te nemen en te kijken naar de motivatie van partijen om wel of niet te investeren, is het mogelijk tot innovatieve oplossingen te komen. Interviews met betrokken partijen, bestudering van bestaand materiaal en de resultaten in deze publica-

tie hebben geleid tot de inventarisatie van opgaven, kansen en belemmeringen. De belemmeringen en knelpunten die in de ZaanCorridor naar voren kwamen zijn geabstraheerd tot zes principes die met elkaar onderschreven moeten worden. Deze creëren gunstige randvoorwaarden om samen met de betrokken partijen beweging op gang te brengen.

ZORG VOOR EEN GEDEELDE URGENTIE EN ONDERKEN HET GEZAMENLIJK BELANG

Samenwerking zal alleen succesvol zijn als partijen een gedeeld belang zien en zich bewust zijn van de noodzaak om samen aan de slag te gaan. Ook weten wat de consequenties zijn van uitstel of niets doen, creëert een gezamenlijk belang en een *commitment* aan elkaar en aan de opgave. Deze gedeelde urgentie moet blijken uit een gezamenlijk uitgevoerde analyse en dient zo veel mogelijk te worden onderbouwd met feiten. Het erkennen van deze analyse en de daaruit voortvloeiende urgentie is voorwaarde voor mede-eigenaarschap van de opgave.

KIES VOOR DE CORRIDOR

Knooppuntontwikkeling speelt op drie schaalniveaus die met elkaar interfereren: die van het knooppunt, de corridor en het netwerk. Op elke schaal zijn verschillende partijen betrokken. Dus wat is de juiste schaal voor het organiseren van knooppuntontwikkeling? De schaal van het netwerk leidt tot een veelomvattende opgave en een grote organisatie en de schaal van de afzonderlijke knoop leidt tot weinig slagkracht en onvoldoende afstemming tussen knooppunten. De schaal van de corridor is wat betreft opgave en organisatie overzichtelijk genoeg om te registreren en sturen. Tegelijkertijd is de corridor ook groot genoeg om impact te hebben en ontwikkelingen te initiëren (Chorus, 2012). Binnen een knooppuntenstrategie voor het hele netwerk geldt de corridor als de tactische schaal om werkelijke resultaten te behalen. Het is dus interessant om juist op de schaal van de corridor te experimenteren.

CREËER EXPERIMENTEERRUIMTE

Knooppuntontwikkeling vraagt om nieuwe instrumenten en een andere aanpak. Zo kan fiscale regel- en wetgeving worden ingezet om ingewikkelde binnenstedelijke ontwikkeling te stimuleren. Ook zijn er instrumenten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling die kunnen helpen. Onderzoek samen de mogelijkheden om bestaande en nieuwe instrumenten en alternatieve theoretische modellen op kleine schaal te testen in de praktijk. Een voorbeeld daarvan is het tweejarig onderzoeksproject I-TOD (Implementing Transit-oriented development) dat zich richt op de vraag hoe de wetenschappelijke inzichten op het gebied van financieel instrumentarium, informatiedeling en actorenanalyse toegepast kunnen worden in de Noordelijke Randstad en daarbinnen met bijzondere aandacht voor de ZaanCorridor. Een ander voorbeeld is de op de ZaanCorridor toegesneden *serious game* SprintStad, waarmee al de eerste experimenten zijn gedaan.

ORGANISEER DE SAMENWERKING TUSSEN STAKEHOLDERS

De complexiteit van knooppuntontwikkeling maakt dat partijen elkaar nodig hebben. Een gemeente, een investeerder of een vervoerder krijgt knooppuntontwikkeling niet in zijn eentje van de grond. Samenwerking van publieke partijen, vervoerders, marktpartijen en onderzoeksinstellingen kan voor nieuwe creatieve invalshoeken zorgen.

In complex samengestelde systemen waarin het netwerk als opdrachtgever fungeert, is het noodzakelijk om nieuwe actoren uit te nodigen en deel te laten nemen. De verschillende stakeholders hebben ieder hun eigen rol, verantwoordelijkheid en expertise, maar worden georganiseerd rond positieve effecten van verandering. Uiteindelijk gaat het er niet om de probleemeigenaar te zijn, maar om gezamenlijk de kansen boven water te halen en daarvan te profiteren. Alleen door betere afstemming en samenwerking kan synergie ontstaan met positieve uitkomsten.

GA OP ZOEK NAAR ENERGIE

Knooppuntontwikkeling is niet nieuw. Al vele jaren zijn partijen bezig met het verbeteren en afstemmen van ov-systemen en met het verknopen van auto- en ov-infrastructuur. Ook wordt al jarenlang gewerkt aan het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op mobiliteitsinvesteringen en herontwikkeling van stationsgebieden. Benut en versterk dat wat al in gang gezet is, bottom-up én top-down. Begin daar waar welwillende partijen actief zijn: lokale bestuurders die een gebied willen ontwikkelen, marktpartijen die investeringen overwegen omdat zij kansen in de markt zien, rijks- en provinciale overheden die investeren in infrastructuur. Kortom, ga op zoek naar de energie en verbind partijen met elkaar.

ZORG VOOR EEN VISIE OP INVESTEREN

Hoe kunnen publiek en privaat geld worden ingezet en op welke manier kunnen nieuwe private investeringen worden aangetrokken? Een integrale investeringsstrategie zet publiek geld in als hefboom voor het gezamenlijk investeren in de meerjarige planontwikkelingen vanuit een gezamenlijke publieke en private samenwerking. De inzet van deze investeringen en de rol van de publieke middelen moet bewust gekozen worden met als doel om op termijn een *multiplier* effect uit te lokken met een veel groter volume aan kleine en grote private investeringen (van Uum, 2013). Behalve investeringen is een langjarig consequent overheidsbeleid hiervoor een cruciale randvoorwaarde. Ook nieuwe experimentele investeringsstrategieën zijn denkbaar. Zo kunnen ruimtelijke ontwikkelingen rond stations gefinancierd worden met *package deals* en financiële verevening. Ook is het mogelijk met financiële instrumenten investeringen in de beginstadia van ontwikkelingen aantrekkelijk te maken.

HET SYSTEEM

STUUR EN STIMULEER KNOOPPUNTONTWIKKELING MET EEN SYSTEEM VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN, WETGEVING EN SPECIFIEKE INSTRUMENTEN.

De Zaanccorridor laat zien dat de opgaven en obstakels rond knooppuntontwikkeling heel divers van aard zijn. Overheden richten zich bijvoorbeeld op de over-programmering van kantoren en maken ramingen voor de juiste kwalitatieve woonvraag. Investeerders zijn in de huidige economische tijd voorzichtiger geworden en stappen niet in projecten waarvoor omvangrijke investeringen gevraagd worden. Het openbaar vervoer is uitbesteed door middel van concessies waarin vervoerders onvoldoende worden uitgedaagd om bereikbaarheid en bedieningsgraad te verbeteren. Verder draagt het huidige systeem van subsidieverlening niet bij aan integrale gebiedsontwikkeling. Deze voorbeelden van opgaven en obstakels zijn weliswaar divers, maar hangen toch nauw samen. Deze complexiteit en samenhang is toegelicht in onderstaand voorbeeld.

Op basis van een beter inzicht in de samenhang tussen verschillende verantwoordelijkheden kunnen effectievere ingrepen worden gedaan om met knooppuntontwikkeling aan de slag te gaan. Hierin zijn vier domeinen te onderscheiden: ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit, financiën en organisatie. Deze domeinen zijn van toepassing op de drie niveaus van knooppuntontwikkeling: netwerk, corridor en knooppunt. Met wetgeving en speciaal in het leven te roepen instrumenten kan op verschillende niveaus invloed worden uitgeoefend op deze domeinen:

- Domein ruimtelijke ontwikkeling: met ruimtelijk ordeningsinstrumenten zoals de structuurvisie en het bestemmingsplan (meer vrijheid en/of ontwikkelruimte rond knooppunten) of een aanwijzing bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) in de Crisis- en herstelwet, is het mogelijk te sturen op ruimtelijke programma's en ruimtelijke kwaliteit.
- Domein mobiliteit: met bijvoorbeeld het verlenen van concessies en het stellen van voorwaarden bij MIRT investeringen is het mogelijk te sturen op het verbeteren van verbindingen, bedieningsgraad en ketenintegratie.

- Domein financiën: met bijvoorbeeld fondsvorming, fiscale arrangementen (verevening, introductie van congestiontax, freezones, *Tax Increment Financing*) is het mogelijk te sturen op prikkels en financiële haalbaarheid. Op blz 209 worden deze instrumenten verder toegelicht.
- Domein organisatie: met de manier waarop wordt samengewerkt, de manier waarop samenwerking organisatorisch vorm krijgt en de manier waarop (bestuurlijke) afspraken (zoals verstedelijkingsafspraken, fondsvorming) worden gemaakt, is het mogelijk de kansen op het daadwerkelijk realiseren van knooppuntontwikkeling te vergroten.

In de figuur hiernaast is dit systeem schematisch weergegeven.

Dit 'systeem' biedt op twee manieren handvatten om knooppuntontwikkeling te realiseren. Het helpt de complexe opgave van knooppuntontwikkeling beter te doorgronden en het maakt duidelijk welke interventies kunnen bijdragen. Daarnaast daagt het partijen uit om na te denken over nieuwe instrumenten.

Behalve inzicht in de verschillende domeinen en schaalniveaus zou ook een goede verdeling van verantwoordelijkheden moeten worden uitgewerkt, zodat er een stimulerende in plaats van verlamme werking vanuit gaat. Vaak is het al van belang onderling af te spreken wat wanneer moet worden afgesproken of besloten. Stapsgewijs kunnen zo afzonderlijke verantwoordelijkheden worden uitgewerkt en kan een werkwijze ontstaan die effectief is. Het langjarige karakter van knooppuntontwikkeling maakt dat effectieve werkwijzen tot veranderingen in beleid en wetgeving kunnen leiden. Een voorbeeld van het effectief verdelen van verantwoordelijkheden is de op knooppunten gebaseerde regionale planning van Kopenhagen, daarin is – geïnspireerd door de Nederlandse planning – de gemeente verantwoordelijk voor het plan en de investeringen, maar stelt de regio de prioriteiten en fasering vast. Het regionale belang van evenwichtige ontwikkeling wordt gevoed door het lokale gemeentelijke initiatief.

COMPLEXITEIT EN SAMENHANG

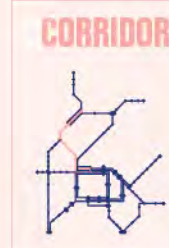
Een gemeente bepaalt in haar structuurvisie welke ontwikkelingen zij voor ogen heeft rond knooppunten en op andere plekken in de gemeente. Met deze structuurvisie maakt zij ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk en stelt ze eisen en maxima aan de te ontwikkelen programma's. Een ruimtelijk beleid dat zich richt op het stimuleren van 'reizigerstrekken' ontwikkelingen rond knooppunten is aanzienlijk kansrijker als tegelijkertijd ook gewerkt wordt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de knooppunten en het optimaliseren van de aansluitingen van de verschillende modaliteiten. Dit is mogelijk door vervoerders in de concessieverlening te prikkelen reizigers aan te trekken en de kwaliteit van het openbaar vervoer inclusief overstap te verbeteren.

Ook concentreren vervoersstromen zich eenvoudiger rond knooppunten als de gemeente niet alleen de ontwikkelingen rond knooppunten extra stimuleert, maar ook ontwikkelingen op andere plekken minder aantrekkelijk maakt. Het

bestaande vervoerssysteem wordt dan beter benut en de exploitatie rendabeler.

Daarnaast zijn innovatieve financiële constructies nodig om de risico's behapbaar te maken. Op nationaal niveau kunnen fiscale maatregelen een impuls geven aan binnenstedelijke ontwikkelingen rond knooppunten. Door slimme combinaties van de interventies en budgetten wordt uitvoering op de knooppunten aanzienlijk kansrijker.

RUIMTELIJK PLANOLOGISCH MOBILITEIT FINANCIËEL ORGANISATIE



PROGRAMMA EN KWALITEIT

VERBINDINGEN EN KETENINTEGRATIE

PRIKKELS EN HAALBAARHEID

AFSPRAKEN EN SAMENWERKING

WETGEVING

ZAANCORRIDOR, KANSRIJKE CORRIDOR

BESTUDEER DE ZAANCORRIDOR ALS KRACHTIG PRAKTIJKVOORBEELD

Knooppuntontwikkeling is kansrijk in de Zaancorridor. Het Rijk is voornemens om hier, vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, te investeren in frequentieverhoging op het spoor. Dit zal de bereikbaarheid vergroten, en zo ontstaan kansen om ruimtelijke investeringen te koppelen aan infrastructuurele investeringen en daarmee het rendement van investering te vergroten. Rond de knooppunten op deze corridor is daarbij nog volop ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ook is er vanuit de markt vraag naar. Het gaat dan bijvoorbeeld om de woonvraag vanuit de regio Amsterdam die hier kan worden opgevangen, de behoefte aan werkgelegenheid (voor hoger opgeleiden), de vraag naar bereikbaarheid en het verlangen naar een aantrekkelijke woonomgeving (voorzieningen en het landschap). De huidige plannen zijn nog onvoldoende op deze marktontwikkelingen afgestemd en kunnen daardoor nog sterk verbeteren. Tenslotte is bij partijen in de corridor voldoende energie om hiermee aan de slag te gaan.

In de Zaancorridor ligt een aantal kansrijke opgaven, zowel inhoudelijk als procesmatig. Deze zijn gebaseerd op een uitgebreide inhoudelijke analyse van de knooppunten op de Zaancorridor, zoals beschreven in het hoofdstuk corridors, en een gespreksronde met gemeenten en andere stakeholders in de Zaancorridor. De inhoudelijke analyse geeft inzicht in de huidige benutting van de Zaancorridor en de kansen op het gebied van ruimtelijke programmering en bereikbaarheid.

In de interviews is de stakeholders gevraagd naar hun ervaringen of ambities met knooppuntontwikkeling binnen hun gemeenten of in de Zaancorridor. Meer specifiek is ingegaan op obstakels en belemmeringen die de ontwikkeling van knooppunten en corridor in de weg staan en is gevraagd naar kansen en voorwaarden voor knooppuntontwikkeling.

De opgaven zijn geschetst op basis van de inhoudelijke potentie van knopen en de corridor (ruimte en mobiliteit) en procesmatig potentie. In de interviews is de bereidheid van partijen om met de opgave aan de slag te gaan verkend: is er energie bij de stakeholders?

De diversiteit in opgaven vraagt om ingrepen en instrumenten op maat – voor de corridor of voor afzonderlijke knopen (pagina 209 geeft een omschrijving van de verschillende instrumenten):

- Voor de gehele Zaancorridor geldt dat investeringen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer optimaal ingezet en benut moeten worden. Daarnaast kan een experiment voor regionale concessieverlening met prikkels bijdragen aan de optimalisering van het openbaar vervoer. Aandacht is nodig voor programmatische afspraken op corridorniveau en programmatische *incentives* op knopen.
- Bij Sloterdijk vraagt de huidige eigendomssituatie om stedelijke herverkaveling. Een *Urbanisator* kan helpen om beweging te krijgen in de leegstaande kantoorgebouwen door bottom-up ontwikkelingen aan te jagen.
- Bij Zaandam kan *Tax Increment Financing* (TIF) helpen om de *business case* rond te krijgen, daarnaast kan omgekeerde erfpacht een oplossing bieden voor het financieringsprobleem.
- Koog-Zaandijk kan worden aangewezen als ontwikkelingsgebied via de Crisis en herstelwet. Dit maakt het mogelijk om (vergunnings)procedures te vereenvoudigen en stimuleert de ruimtelijke ontwikkeling op de korte termijn.
- Ook voor Alkmaar geldt dat *Tax Increment Financing* (TIF) kan helpen om de *business case* rond te krijgen. Daarnaast kan omgekeerde erfpacht een oplossing bieden voor het financieringsprobleem.
- In Heerhugowaard kan stedelijke herverkaveling bijdragen aan een verbetering van de op dit moment versnipperde eigendomssituaties.
- Ook bij de overige stations liggen kansen en opgaven. De inhoudelijke potentie en energie die op dit moment bij stakeholders aanwezig is geeft echter prioriteit aan de bovenstaande knopen, waar bij wijze van spreken direct gestart kan worden. De overige stations kunnen op een later moment worden opgepakt.

CORRIDOR AMSTERDAM — HEERHUGOWAARD

Energie: (Rijks)investeringen in de bereikbaarheid van de regio IJHSL en de woonvraag in de regio Amsterdam
Opgaven: Het uitdragen en overbrengen van de urgentie, het labelen van de corridor, afspraken over prioritering en fasering van programmering, optimalisatie van de mobiliteitsketen, koppeling concessieverlening noodwet en regionaal openbaar vervoer, microbereikbaarheid van de knopen (openbare ruimte, looproutes, fietsers), marketing van de corridor en de regio als aantrekkelijke vestigingslocatie.

AMSTERDAM CS

SLOTERDIJK

Opgaven: Benutten (bereikbaarheids-) potentie van de plek als nieuwe 'Poort voor de stad', terugdringen van de leegstand, vergroten van de functiemenging, aanjagen bottom-up ontwikkelingen.
Energie: De gemeente is actief om bottom-up ontwikkeling te stimuleren en te faciliteren, een gevoel van urgentie bij (een deel) van de eigenaren.

Energie: Is schil rondom Amsterdam
Opgaven: Afspraken over programmering en optimalisatie van de mobiliteitsketen

ZAANDAM

Energie: De huidige ontwikkeling van het stationsgebied
Opgaven: De succesvolle ontwikkeling voortzetten (*business cases* haalbaar krijgen), aanpassen van het kantorenprogramma.

KOOG-BLOENWIJK

KOOG-ZAANDIJK

Opgaven: Infrastructurele belemmeringen voor ontwikkeling wegnemen, potentie voor regionale voorzieningen benutten (leisure, recreatie), op de lange termijn: transformatie van de industriële complexen.
Energie: De wil bij lokale partijen,

WORMERVEER

KROMMENIE-ASSENDELT

UITGEEST

Energie: Complementaire knopen
Opgaven: Afspraken over programmering en betere benutting van de kracht van de regio Alkmaar

CASTRICUM

Opgaven: Beter benutten nabijheid strand, benutten potentie van de plek als 'Poort naar de duinen.'
Energie: Een unieke locatie.

HEILOO

ALKMAAR

Opgaven: Het sluitend maken van de *business case*, slimme faseringstrategie (stationsgebied/Overstad), optimalisatie van de mobiliteitsketen, beter benutten van de stationsomgeving.
Energie: De wil bij lokale partijen

ALKMAAR NOORD

HEERHUGOWAARD

Opgaven: Aanpakken van het versnipperd grondeigendom in het stationsgebied, beter benutten van de plancapaciteit rond het knooppunt, profilering en ruimtelijke programmering van zorg en onderwijs
Energie: Ondernemingszin bij gemeente en bedrijfsleven

DE AANPAK

BEREIK OVEREENSTEMMING OVER AANPAK EN EINDDOEL EN LAAT IEDEREEN ZICH COMMITTEREN AAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA

De inhoudelijke potentie en de energie bij de stakeholders van de Zaanccorridor geven het vertrouwen dat het mogelijk is knooppuntontwikkeling op de Zaanccorridor van de grond te krijgen. Voorwaarde is dat partijen gezamenlijk verdere stappen zetten. Ook is bestuurlijk *commitment* van betrokken partijen onontbeerlijk.

BEOOGD RESULTAAT

De stakeholders werken toe naar een gezamenlijk uitvoeringsprogramma. Dit omvat programma's en projecten voor de Zaanccorridor als geheel, voor een deel van de corridor of voor de afzonderlijke knopen. Dit zijn niet alleen initiatieven van ofwel overheden ofwel private partijen, juist publiek-private initiatieven verdienen prioriteit omdat ze de krachten aan beide zijden bundelen. Kennisinstanties worden uitgenodigd te participeren in praktijkgerichte experimenten en pilotprojecten en ook maatschappelijk initiatieven worden aangemoedigd.

PROCESVOORSTEL

Op de huidige analysefase (fase I) volgen 2 fasen:

- Fase II: terugkoppelen van de resultaten uit de analysefase naar de regio en een marktconsultatie over verdere uitwerking;
- Fase III: gezamenlijk vormgeven van een regionaal uitvoeringsprogramma.

In fase II vindt terugkoppeling naar de regio plaats over de uitkomsten van de analyse (fase I). In het verlengde daarvan denken regionale partijen na over de te volgen corridorstrategie en de uit te werken inhoudelijke opgaven. Naast overheidspartijen, wordt ook marktpartijen in een marktconsultatie gevraagd hun expertise in te brengen. Zowel de inhoudelijke opgaven als het definiëren van een 'corridorlabel' maken deel uit van de werkzaamheden. Wat is het profiel van de corridor tussen Amsterdam en Heerhugowaard? Hoe kan dat profiel worden geactiveerd? Tenslotte komen de partijen gezamenlijk tot een formulering over wie betrokken zijn en welke rol zij hebben. Ook bepalen ze de wijze van sturing en samenwerking. De resultaten vormen een Zaanccorridorconvenant dat in een bestuurlijke conferentie wordt voorgelegd.

In fase III geven overheden samen met kennisinstellingen, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en samenwerkingsverbanden nadere uitwerking aan de opgaven in de Zaanccorridor. De volgende zaken vragen om aanscherping dan wel uitwerking:

- Onderschrijven van de gezamenlijke urgentie.
- Onderschrijven van de noodzaak toe te werken naar een regionaal uitvoeringsprogramma.
- Formuleren van een corridorlabel voor een explicietere profilering en marketing van de corridor.
- Definiëren van de inhoudelijke opgaven op corridor- en knooppuntniveau en definiëren van voorwaarden op het netwerkniveau.
- Definiëren van experimenteerruimte en onderzoeksprojecten, en daarbij de financiële haalbaarheid van de opgaven en projecten in kaart brengen (*business cases*).
- Benoemen van rollen en taken van stakeholders.

De resultaten van bovenstaande uitwerking komen in het uitvoeringsprogramma Zaanccorridor. Hiermee committeren de betrokken partijen zich aan het gezamenlijk realiseren van een regionaal programma voor de Zaanccorridor. Dit programma omvat de volgende activiteiten:

- Uitwerken inhoudelijke opgaven en projecten op corridorniveau en op knooppuntniveau (programma).
- Koppelen van (nieuwe) instrumentaria aan kansrijke projecten.
- Inzicht geven in de financiële haalbaarheid van projecten.
- Prioriteren en faseren van programma's en projecten.
- Opstellen van een organisatie op basis van een *coalition of the willing* om uitvoering te geven aan het programma.

FASE I

ANALYSE

FASE II

TERUG-
KOPPELING
&
CONSULTATIE

FASE III

REGIONALE
UITWERKING
UITVOERINGS-
PROGRAMMA

PUBLICATIE
MAAK PLAATS!

ZAANCORRIDOR
CONVENANT

UITVOERINGSPROGRAMMA
ZAANCORRIDOR

PUBIEK- PRIVATE
INITIATIEVEN EN COALITIES

ORGANISATIE

ZORG VOOR EEN FLEXIBELE ORGANISATIE MET KENNIS EN SLAGKRACHT

Het organiseren van deze corridoraanpak vraagt flexibiliteit. Zo moeten bij de verdere uitwerking in fase II en III veel partijen kunnen aanhaken. Tegelijkertijd moet er op projectniveau voldoende slagkracht gegenereerd worden om daadwerkelijk stappen te kunnen zetten. Daarbij is continu uitwisseling nodig tussen het corridorniveau en het knooppuntniveau. Ook de afstemming met ontwikkelingen op netwerkniveau en omringende activiteiten mag niet buiten beeld raken. De opgave kenmerkt zich door creatieve oplossingsrichtingen, nieuwe coalities van betrokken partijen en experimenteer ruimte voor nieuwe instrumenten. Dit ontwikkelende karakter van de opgave vraagt om een open houding van de direct betrokkenen en inbreng van expertise van buiten.

De hierna beschreven organisatie voldoet aan deze voorwaarden. De organisatie bestaat uit een corridor team, meerdere knooppontwikkeltaams, een voedende expertring en een regionaal klankbord.

CORRIDORTEAM

Het corridorteam bestaat uit partners in de corridor, te weten: gemeenten, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, vervoerders, kennisinstellingen en marktpartijen die in de hele corridor actief zijn. Dit corridorteam is verantwoordelijk voor de uitwerking van de inhoudelijke opgaven op corridor niveau en voor de samenhang tussen ontwikkelingen op knooppuntniveau. Essentieel op dit niveau zijn *commitment* aan de gezamenlijke opgave, samenwerking en verbinding.

KNOOPONTWIKKELTEAMS

De ontwikkelteams per knoop bestaan – afhankelijk van de lokale opgave – uit de desbetreffende gemeente, ProRail, NS en andere vervoerders, vastgoedpartijen (investeerders, ontwikkelaars, eindgebruikers) en kennisinstellingen. Elk team is verantwoordelijk voor een pilotproject op knooppuntniveau. Over voortgang en (tussen)resultaten van het (pilot)project vindt uitwisseling plaats met het corridorteam.

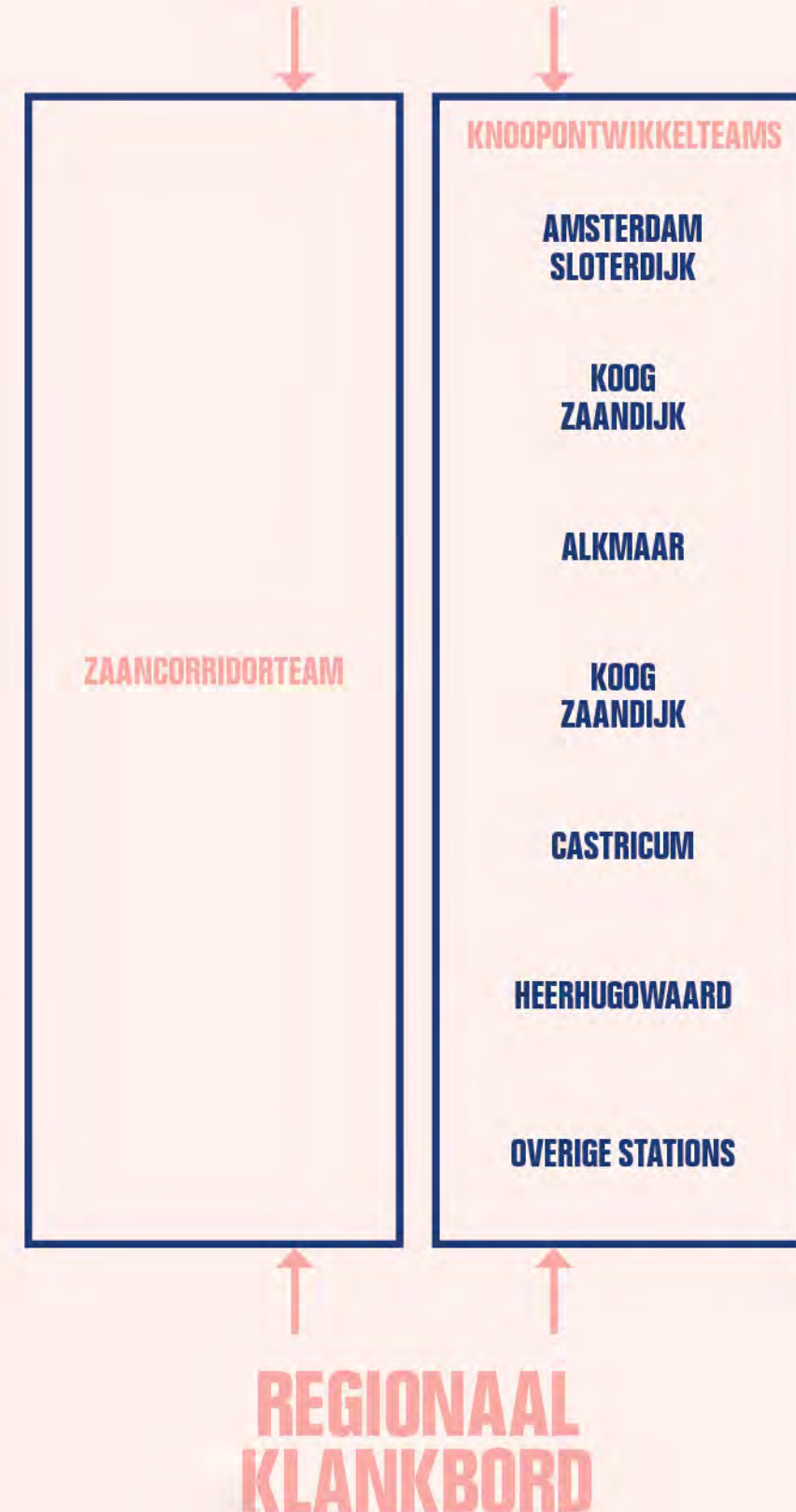
REGIONAAL KLANKBORD

Om de nodige slagkracht te kunnen waarborgen zitten in het corridorteam en de knooppontwikkeltaams alleen direct betrokken partijen. In de regio zijn echter meer partijen en organisaties actief die een waardevolle bijdrage kunnen en willen leveren. Om die toch in te kunnen zetten worden deze indirect belanghebbenden geconsulteerd in een regionaal klankbord. Partijen als de Kamer van Koophandel regio Amsterdam, de Kamer van Koophandel regio Alkmaar, het Medisch Centrum Alkmaar, (lokale) vastgoedpartijen en maatschappelijke organisaties kunnen deelnemen aan dit klankbord.

EXPERTTEAM

Experts kunnen met hun specifieke expertise en ervaring met knooppuntontwikkeling het corridorteam en de knooppontwikkeltaams inspireren en voeden met informatie. Onderzoekers van universiteiten, en de Taskforce Mobiliteit en Ruimte, die zich inzet voor praktijkondersteuning van drie grote wetenschappelijke onderzoeksprojecten en het 'expertiseloket voor knooppuntontwikkeling' in Nederland zal worden, met alle daaronder hangende initiatieven, vergelijkbare samenwerkingsverbanden en projecten, kunnen vanuit het expertteam adviseren over de ontwikkeling van de Zaancorridor.

EXPERTTEAM



SPRINTSTAD IN DE ZAANCORRIDOR

In maart 2013 organiseerde de provincie Noord-Holland een simulatiesessie van SprintStad op de Zaancorridor. Deelnemers waren de gemeenten langs de spoorcorridor, de NS en de provincie. Er is gewerkt op basis van recente data uit dit onderzoek. De resultaten van deze simulatiesessie worden hieronder toegelicht. (Voor het volledige verslag zie www.deltametropool.nl/nl/zaancorridor)

SprintStad simuleert ruimtelijke ontwikkelingen rond stations, in samenhang met frequentieverhoging op het spoor tot 2030 op basis van de acties van stakeholders. De simulatie heeft als doelstelling stakeholders in de praktijk meer inzicht te geven in de wisselwerking tussen ruimtegebruik en mobiliteit, de effecten van lokale ontwikkelingen op een corridor en de voordelen van samenwerking tussen lokale en regionale overheden met vervoerders. Tevens toont de simulatie ontwikkelmogelijkheden en diversiteit in leefmilieus rond de ov-knooppunten. De toepassing van de planning support tool SprintStad maakte duidelijk dat al snel winst te behalen is door onderlinge afstemming en een betere aansluiting van de plannen op de marktvraag in de regio.

De Zaancorridor is in dit hoofdstuk als case study gebruikt om te onderzoeken hoe men tot een kansrijke ontwikkelstrategie kan komen. Dit heeft geleid tot een 'corridoraanpak', een proces en organisatievoorstel om gezamenlijk aan de slag te gaan. SprintStad laat zien wat het verbeteren van de samenwerking tussen actoren op de corridor kan opleveren, en is daarmee een goed begin om samen met de verschillende betrokken partijen op de Zaancorridor daadwerkelijk een stap verder te komen.

KANSEN AANBEVELINGEN

De Zaancorridor biedt kansen voor *transit-oriented development* door de invoering van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en een groeiende markt voor stedelijke woonmilieus. Zonder een integrale strategie lijken deze kansen echter lastig waar te maken. Vooral tussen Uitgeest en Amsterdam Sloterdijk liggen er kansen om het bestaande spoor en de bestaande stationsomgevingen beter te benutten. Er moet dan wel gelijktijdig ingezet worden op zowel frequentieverhoging als verdere verstedelijking van de stationsgebieden: ze kunnen niet zonder elkaar.

Voor Heiloo en Castricum ligt het beeld complexer. Duidelijkheid over de bereikbaarheid en een goede afstemming tussen beide gemeenten is hier nodig. Beide stationsomgevingen kunnen een niche zoeken in de regionale context: dorpse milieus in de duinrand zonder Intercity, of juist het versterken van de bereikbaarheid maar dan ook in (iets) hogere dichtheden gaan plannen.

Alkmaar en zeker Zaandam kunnen hun stationsgebieden verder verdichten en daar stedelijke centra van maken. Hier is voldoende vraag naar en de bereikbaarheid van beide stations blijft zelfs bij een scenario gebaseerd op de huidige plannen goed ten opzichte van de meeste andere knopen op de corridor.

Heerhugowaard staat voor een aantal belangrijke keuzes, maar heeft dusdanig grote en gefaseerde ontwikkelruimtes in het stationsgebied, dat de gemeente ruim de tijd kan nemen voor deze keuzes. Lage en hoge dichtheden kunnen elkaar in het stationsgebied aanvullen. De totale ontwikkeling kan voor voldoende mobiliteitsvraag zorgen, die een betere bediening van het station rechtvaardigt en daarmee het opnemen van het station in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Op basis van bovenstaande bevindingen is het advies aan de provincie Noord-Holland, de gemeenten en NS als volgt:

1. Provincie: Maak duidelijk wat er van gemeente-bestuurders wordt gevraagd. En maak afspraken over frequentieverhoging, zowel met gemeenten als met de vervoerder, en monitor deze.
2. Provincie, gemeenten Uitgeest en Zaanstad: Zoek naar mogelijkheden om de stedelijkheid van de stationsomgevingen te verhogen, zonder de leefkwaliteit aan te tasten.
3. Provincie, NS en gemeenten Heiloo en Castricum: Verken mogelijke optimalisering van de dienstregeling en wat dit kan betekenen voor de ruimtelijke kansen in het stationsgebied.
4. Provincie en gemeenten Zaanstad en Alkmaar: Kies voor verder verstedelijken van de stationsgebieden Alkmaar en Zaandam, zodat ze meer gaan functioneren als centra met regionale voorzieningen.

5. Provincie, NS (en ProRail) en gemeente Heerhugowaard: Onderzoek de mogelijkheid van fasering van ruimtelijke plannen en het gebruiken van deze stationslocatie als 'buffer' voor de gehele corridor, zowel wat betreft plan capaciteit als mogelijke verbeteringen in de bereikbaarheid.
6. Provincie en gemeente Amsterdam: Let bij het transformeren van het gebied rond Sloterdijk op de keuze voor (hoog)stedelijk programma, zodat de goede bereikbaarheid optimaal wordt benut.

SprintStad

SprintStad is tegelijkertijd een model en een *serious game* over de ruimtelijke ontwikkeling van stationsgebieden en bereikbaarheid op corridorniveau. SprintStad is ontwikkeld door Vereniging Delta-metropool in samenwerking met de Technische Universiteit Delft en Movares, met financiële steun van Next Generation Infrastructures. Het spel is bedoeld voor professionals die werken bij één van de partijen die betrokken zijn bij ontwikkeling van stationsgebieden en verbetering van bereikbaarheid. Sinds 2010 hebben meer dan 300 mensen bij meer dan 40 gelegenheden SprintStad gespeeld.

Het mechanisme van SprintStad gaat uit van een positieve terugkoppeling tussen ruimtegebruik en mobiliteit. Frequentieverhoging leidt tot betere bereikbaarheid en daarmee extra vraag naar programma op de betreffende locatie en dus ruimtelijke ontwikkelingen. Die leiden op hun beurt weer tot meer vraag naar openbaar vervoer. In de praktijk komt deze positieve terugkoppeling vaak niet tot stand, door strategisch gedrag en bestuurlijke, juridische, financiële en organisatorische barrières.

SprintStad kent drie typen spelers: gemeenten, provincie en het vervoerbedrijf. De gemeenten kunnen variëren in de ruimtelijke invulling van hun stationsgebied en het masterplan wat ze daarbij hanteren. De vervoerder streeft naar een rendabele dienstregeling en een groei van het aantal reizigers. De provincie coördineert en streeft naar cohesie tussen de gemeenten onderling en tussen vervoerder en gemeenten. Zij heeft de mogelijkheid om regionale functies toe te voegen aan de corridor en om restricties op te leggen aan bepaalde ruimtelijke categorieën. SprintStad beslaat vijf rondes van elk vier jaar en loopt van 2010 tot 2030.

Uitgangspunten SprintStad Zaancorridor

Voor aanvang van het spel is de input bepaald. Die bestaat uit de vraag naar ruimtelijke ontwikkelingen voor de gehele corridor, per categorie en dichtheid. Ook is het totale aanbod aan (her)ontwikkellocaties van tevoren bekend. Als derde is een uitgangssituatie voor de bereikbaarheid gekozen. Zowel totale vraag, totaal aanbod als uitgangssituatie voor de bereikbaarheid kunnen volledig fictief of zo dicht

mogelijk bij de werkelijkheid worden ingevoerd. Voor de Zaancorridor is getracht de werkelijkheid zo dicht mogelijk te benaderen, door de input samen met de betrokken partijen vast te stellen. Om redenen van methodiek en doel, wijken de definities van woonmilieus en de inschatting van de marktvraag op een corridor in SprintStad iets af van de inschattingen in deze publicatie.

Business as usual

In maart 2013 zijn twee sessies gespeeld, één met daadwerkelijke partijen rond de Zaancorridor en een sessie *business-as-usual* zonder de stakeholders. In deze *business-as-usual*-sessie is de inzet van de spelers bepaald puur op basis van de huidige plannen. In de interactieve spelsessie, waar vertegenwoordigers van gemeenten, provincie en Nederlandse Spoorwegen aanwezig waren, konden spelers zelf de inzet bepalen en met elkaar afstemmen. Beide sessies kenden dezelfde input.

In de *business-as-usual*-simulatie werden plannen niet op elkaar afgestemd maar ingevuld op basis van de huidige situatie. Dit betekent dat gemeenten hun plangebieden hebben ingevuld met dichtheden die reeds in de stationsgebieden te vinden zijn. De vervoerder hield zich in het *business-as-usual*-scenario aan de doelstellingen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: een uitbreiding van het aantal intercity's en sprinters op de corridor van 4 naar 6 per uur.

Invoer van *business-as-usual* leidt in de SprintStad Zaancorridor tot een slecht resultaat. De plannen sluiten niet goed aan op de marktvraag op de corridor. Er ontstaat vooral concurrentie op de landelijke milieus, terwijl de grote vraag naar stedelijke milieus grotendeels onbenut blijft. In totaal wordt in *business as usual* 44% van de marktvraag tot 2030 niet gerealiseerd op de corridor, door *mismatch* tussen de plannen. Dit resulteert in een zeer matige groei op de corridor in termen van inwoners, werknemers en in- en uitstappers; de treinen blijven leeg en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer rendeed niet.

Spelsessie 19 maart

De deelnemers aan de SprintStadsessie, van de provincie, NS en gemeenten op de corridor,

De op de Zaancorridor toegespitste planning support tool SprintStad, kan in de Zaancorridor-aanpak een versterkende rol spelen door op gezette tijden nieuwe ontwikkelingen te toetsen. Daarnaast kan SprintStad bestuurders uit de regio snel tot nieuwe inzichten brengen, maar ook projectontwikkelaars, investeerders en grond-eigenaren inzicht verschaffen in de kansen die er op de Zaancorridor liggen.

kwamen gezamenlijk tot een aanmerkelijk beter resultaat. Door overleg en bijturing tijdens de simulatie kon vraag en aanbod in de stationsgebieden beter op elkaar worden afgestemd. De gemeenten stemden plannen op elkaar af om onderlinge concurrentie te voorkomen en het vervoerbedrijf leverde de juiste bereikbaarheid bij de juiste ruimtelijke ontwikkelingen. De stakeholdersessie scoorde zowel qua mobiliteit als ruimte beter dan de simulatie *business-as-usual*. Er bleef 80 in plaats van 244 hectare marktvraag ongerealiseerd. Dat betekent minder leegstand en minder kans op 'vervliegen' van de ontwikkelkansen naar andere plekken in de regio.

HET PERSPECTIEF

PAK NU DOOR EN GA SAMEN AAN DE SLAG

De corridoraanpak Zaancorridor biedt partijen in de Zaancorridor handvatten om verder te komen met knooppuntontwikkeling. Uit de eerste ontmoetingen in de regio blijkt dat het energie geeft om met elkaar te spreken over een kansrijke ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de Zaancorridor en de potentie van de individuele knopen daarin. De definitie van de inhoudelijke opgaven op corridor- en op knooppuntniveau geeft richting. Uit de SprintStad *game* in de Zaancorridor blijkt dat verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie al op korte termijn kunnen worden bereikt. Nu is het moment om door te pakken en samen aan de slag te gaan.

Het procesvoorstel met de schets van de organisatorische inrichting maakt dit mogelijk. Als de betrokkenen in staat blijken om nu echt met elkaar aan de slag te gaan, biedt dit een prachtig toekomstperspectief. Daarin versterken de beoogde rijksinvesteringen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de regionale investeringen in het mobiliteitsnetwerk en het stedelijk netwerk elkaar. In dit perspectief wordt de regio ook een relevante speler bij het accommoderen van de woonvraag vanuit Amsterdam. Er komt meer draagvlak voor (ov)-voorzieningen en de economische ontwikkeling van de corridor Amsterdam — Heerhugowaard krijgt een belangrijke impuls.

OMSCHRIJVING MOGELIJKE INSTRUMENTEN

Experiment concessieverlening (prikkel ten behoeve van regionale optimalisering van het openbaar vervoer)

Het nationale spooet vervult een belangrijke regionale functie. Door de nationale aansturing van de concessiehouder (focus op intercity's) worden regionale belangen mogelijk onvoldoende behartigd. De huidige eisen in de concessie van het hoofdspooet prikkelen de concessiehouder onvoldoende om tegemoet te komen aan de behoefte van de regionale reizigers door meer prioriteit te geven aan sprinters en stoptreinen en de afstemming op andere modaliteiten te verbeteren.

Ook de regionale ov-concessies prikkelen de vervoerders niet voldoende en bieden te weinig ruimte om meer reizigers te genereren door optimalisatie van de mobiliteitsketen, lijnvoering en andere maatregelen. In dit experiment zoeken de verschillende concessieverleners, gemeenten en concessienemers naar manieren om de concessieverlening te verbeteren. Het doel is de reizigers beter te bedienen, maar ook een grotere groep reizigers te creëren en daarmee het draagvlak voor openbaar vervoer en ontwikkelingen rond knooppunten te vergroten.

Programmatistische afspraken op corridorniveau

Ruimtelijke ontwikkelingen komen, zeker in deze tijd, moeilijk van de grond. Er is vaak te veel ontwikkelruimte beschikbaar en gemeenten hebben dikwijls meer wensen voor ontwikkeling dan de markt aankan. Verschillende ontwikkelingen kunnen elkaar ook gaan beconcurreren. Daarom is het belangrijk dat de betrokken overheden in de corridor, provincie, stad/regio en gemeenten, afspraken maken over de ontwikkeling van locaties. Het gaat daarbij om soort, kwaliteit en kwantiteit van programma's en om fasering en prioritering van de locaties. Dit vergroot de haalbaarheid van ontwikkelingen. Het is interessant om daarbij op zoek te gaan naar mogelijkheden met een financiële (verenigings)component.

Programmatistische incentives op knopen

Verruiming of verandering van ruimtelijke kaders zoals bestemmingsplannen, kan ontwikkeling op en rond knooppunten stimuleren. Hierbij valt te denken aan een minimale FSI (Floor Space Index) rond knopen, het beperken van de ontwikkelmogelijkheden buiten de knooppunten, maar ook het toestaan van een grotere ontwikkeling dan beoogd (bijvoorbeeld een extra verdieping) wanneer die ontwikkeling een (financiële) bijdrage levert aan het voorzieningsniveau of de openbare ruimte.

Stedelijke herverkeveling

De huidige (versnipperde) eigendomsituaties vormen vaak een obstakel voor de ontwikkeling van een gebied. De Radboud Universiteit Nijmegen doet onderzoek naar stedelijke herverkeveling als instrument om binnenstedelijke herontwikkeling beter haalbaar te maken. Het instrument is in

theorie uitgewerkt. Nu zijn locaties nodig om het te testen en aan te scherpen.

Urbanisator

De Urbanisator is een onafhankelijke partij die zorgt voor beweging bij herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen en kantoorgebieden die met leegstand kampen. Dit gebeurt door bestaande krachten binnen het gebied te verenigen en belanghebbende partijen zoals ondernemers, eigenaars, huurders en gemeente, bij elkaar te brengen in een collectief dat urgentie voelt op gebiedsniveau. Dit collectief werkt aan het versterken van het gebied. Hierbij gaan langetermijnstrategie en kortetermijnactie hand in hand.

Tax Increment Financing (TIF)

TIF is een methode om de toekomstige belastingopbrengsten in een afgebakend gebied te gebruiken om investeringen te subsidiëren die voordeliger zijn voor de opbrengsten. De voltooiing van een (openbaar of particulier) project resulteert vaak in een waardevermeerdering van het omliggende vastgoed, en verhoogt daarmee de belastingopbrengsten. TIF financiert dus openbare en particuliere projecten door geld te lenen tegen de toekomstige stijging van deze belastingopbrengsten.

Omgekeerde erfpacht

Het is niet de tijd van grote projecten op het gebied van woningbouw en kantoren. Toch is er vraag naar ruimte. Anders kijken naar eigendom en onderscheid maken tussen betalen voor de woning en betalen voor de grond, kan nieuwe mogelijkheden bieden. Een mogelijkheid is om in plaats van traditionele erfpacht omgekeerde erfpacht toe te passen. In die situatie huurt de huurder het huis, maar koopt hij de grond. De gemeente verkoopt de kavels dan direct aan de gebruiker en een ontwikkelaar/belegger levert de opstal en de grondeigenaar krijgt elke vijf jaar het recht de woning te kopen. Ook voor verkoop van bestaande panden kan dit een oplossing bieden voor het financieringsprobleem. In aanvang is de financieringslast voor de consument immers veel lager.

Aanwijzing in de Crisis en herstelwet

De Crisis en herstelwet maakt het tijdelijk stroomlijnen van bestuursrechtelijke procedures mogelijk. Daarnaast maakt de wet, via een aanwijzing bij algemene maatregel van bestuur, een tijdelijke verruiming van milieuregels mogelijk om ontwikkelingen haalbaar te maken. Dit maakt het mogelijk om bij tijdelijke experimenten van wettelijke grenzen af te wijken wat innovatie stimuleert. Dit maakt een versnelde uitvoering mogelijk van lokale en (boven) regionale projecten met nationale betekenis, zoals grootschalige stadsvernieuwing, de herontwikkeling van stationsgebieden, grote woningbouwprojecten en renovatie van bedrijventerreinen.

HOE NU VERDER?

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDORHOE NU
VERDER?

216

SAMIENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BILAGEN

Knooppuntontwikkeling is een complexe opgave die verschillende vraagstukken adresseert: het beter benutten van bestaande infrastructuur, het marktconform bijsturen van bestaande plannen, het prioriteren van plannen rond knooppunten en het voorinvesteren in frequentieverhoging van het openbaar vervoer. Maar zelfs als iedereen overtuigd is van het belang van *transit oriented development*, blijven lokale belangen, verplichtingen, grondposities en de concurrentie tussen gemeenten, een obstakel. De volgende factoren zijn van belang voor de samenwerking en uitvoering op ov-knooppunten.

Er is *bestuurlijk lef* nodig om integrale planning tussen verschillende overheden, vervoerders en marktpartijen te agenderen, om plannen te schrappen of juist als eerste te investeren. Daarmee kan de kip-en-ei-situatie die zo kenmerkend is voor knooppuntontwikkeling, worden doorbroken.

Knooppuntontwikkeling heeft een *beter inbedding in het publieke debat* nodig. Het gaat dan om thema's als het type steden en dorpen waarin we willen leven en de diversiteit die daar nodig is, het omgaan met leegstand en hergebruik, en het tot stand brengen van leefmilieus en gebouwtypologieën die beter aansluiten bij onze nieuwe manier van wonen, werken, recreëren en reizen in de metropoolregio. Dit publieke debat geeft stakeholders en bestuurders meer mandaat en betere handvatten om werk te maken van knooppuntontwikkeling.

Knooppuntontwikkeling is gebaat bij de *corridoraanpak*. Zo kunnen in regionaal verband met gemeenten afspraken worden gemaakt over de programmering van wonen, werken en voorzieningen. De schaal van de corridor is wat betreft opgave en organisatie klein en overzichtelijk genoeg om te kunnen regisseren en sturen, maar ook groot genoeg om impact te hebben en ontwikkelingen te initiëren. Daarnaast biedt de schaal van de corridor de mogelijkheid om herkomst- en bestemmingslocaties in samenhang te ontwikkelen, zodat de vervoersrichtingen op het spoor optimaal worden benut. Tot nu toe is de corridor in Nederland vooral vanuit een theoretisch perspectief benaderd. Met dit boek is voor het eerst een aanzet gedaan om het werken in corridors in de Nederlandse praktijk te brengen. Het biedt een typering van de corridors en inzicht in de werking van de corridor en de opgaven die daarmee samenhangen.

Op de Zaancorridor wordt de omslag gemaakt van studie naar beleid en uitvoering. Het is nu zaak om door te pakken. Dit betekent een concrete gezamenlijke uitwerking van provincie, gemeenten en

vervoerder, waarin partijen zullen geven en nemen en wat zal moeten leiden tot een *corridorconvenant* en uiteindelijk een *uitvoeringsprogramma*. Knooppuntontwikkeling is gebaat bij focus en kortetermijnsuccessen, bijvoorbeeld door publieke investering in de openbare ruimte.

Daarnaast zijn praktijkexperimenten nodig met nieuwe instrumenten en financieringsmodellen die de vaak lastige ontwikkelingen van de grond kunnen helpen. Daarvoor is in Nederland inmiddels voldoende kennis beschikbaar. Voor de andere corridors geldt eenzelfde perspectief, te beginnen met de corridors uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Amsterdam – Utrecht, Amsterdam – Lelystad en de Schipholcorridor.

Knooppuntontwikkeling vergt *consistentie in beleid en instrumenten* van overheden, vervoerders en marktpartijen. Het langjarige karakter van knooppuntontwikkeling maakt dat effectieve werkwijzen zelfs tot veranderingen in beleid en wetgeving kunnen leiden.

De wetenschap kan de werking van de corridor verder onderzoeken aan de hand van *toegepaste corridoranalyses*. Hoe kan een focus op corridors helpen bij het vinden van manieren waarop tegenspits/dalurenverkeer kan worden gegenereerd? Welke *governancestructuren* zijn nodig om tot een corridorstrategie te komen? Om meer inzicht te krijgen in de werking van de corridor zullen naast de beschikbare data over ruimte ook meer data beschikbaar moeten komen over de vervoerskant. Waar stappen mensen in en uit binnen de corridor en op welke tijdstippen doen ze dat? Licht hun bestemming voornamelijk binnen de corridor of ergens anders in het ov-netwerk? Als deze data, bijvoorbeeld van de ov-chipkaart, beschikbaar komen, krijgen we nog veel meer inzicht in de werking van de corridors. Ondertussen kunnen gemeenten, provincie, vervoerder en andere betrokkenen nu al in de praktijk starten met de uitwerking van perspectieven per corridor.

De *knooppuntmilieus* kunnen worden ingezet om het toekomstperspectief te bepalen voor de verschillende knopen in de corridors en het netwerk. Ze zijn ontwikkeld aan de hand van vlindermodellen die de balans tussen knoop en plaats weergeven. Het is belangrijk dat de intensiteit van activiteiten, de mate van menging en de nabijheid van activiteiten in goede balans zijn met de bereikbaarheid via verschillende vervoerstypen. Op die manier ontstaan bereikbare interactiemilieus.

Aan de hand van de woningbouwopgave tot 2040 is een voorstel gedaan voor de kansrijkste milieus op de verschillende knooppunten.

Nu de kansen in relatie tot de corridor in beeld zijn gebracht, ligt er voldoende input en aanleiding om de *discussie met gemeenten, provincie en vervoerder* aan te gaan. Het vlindermodel kan helpen om in kaart te brengen wat mogelijk is binnen bestaande plannen en wat nog nodig is om aan het gewenste toekomstperspectief te voldoen. Daarmee ontstaat een helder beeld over welke ingrepen voor de verschillende partijen nodig zijn. In het vervolgtraject zullen de gevolgen en concrete acties per knooppunt verder uitgewerkt moeten worden.

De volgende stap is een *opgave per corridor*, waarbij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer een sturende factor is. Frequentieverhoging en verstedelijking kunnen niet zonder elkaar, en zullen daarom ook in samenhang bekeken moeten worden. Er zullen afspraken gemaakt moeten worden over frequentieverhoging, zowel met gemeenten als met de vervoerder. Om te beginnen voor de Sprinter tussen Uitgeest en Amsterdam, maar vervolgens ook voor de andere PHS-corridors.

Knooppuntontwikkeling behoeft *jaarlijkse monitoring*. Door plannen en afspraken jaarlijks te monitoren wordt inzichtelijk of partijen de afspraken nakomen, en wat de effecten zijn van het sturen op knooppuntontwikkeling. Op die manier ontstaat ook bij de rijksoverheid urgentie om het PHS op een juiste manier uit te voeren. Gezien de schaal van ons land is het noodzakelijk de basiscontouren en het belang van een knooppuntenstrategie ook op nationaal niveau te verankeren, daarvoor is het PHS van groot belang, maar volstaat het niet zonder andere rijksinvesteringen in infrastructuur en ruimte.

Voor de programmering van werken en voorzieningen op de corridors dient de *kwalitatieve vraag naar werkmilieus* inzichtelijk te worden. Het gaat niet meer om aantallen vierkante meters maar veel meer om de kwalitatieve milieus waarin deze vierkante meters nog gebouwd worden. Alleen met een scherpe kwalitatieve vraag is het mogelijk om bestaande werklocaties te transformeren naar aantrekkelijke, goed bereikbare plekken, waar bedrijven zich graag willen vestigen.

De provincie heeft haar kerntaak op het bovenlokale niveau. Ze kan in regionaal verband met gemeenten bestuurlijke samenwerkingsafspraken maken. Zo kan de provincie regie voeren over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven op corridorniveau. Deze publicatie biedt de meest recente data over knooppunten en kan worden gebruikt bij de programmering van wonen, werken en voorzieningen op de corridors. Ook kan de provincie expertise en ideeën aanleveren en mogelijkheden schetsen voor hoe het anders en vooral beter

kan. De provincie moet nu laten zien dat zij ertoe doet en deze rol oppakken. Hiervoor zal zij zelf ondubbelzinnig en volledig voor knooppuntontwikkeling moeten kiezen. Alleen op die manier kunnen de kansen ook daadwerkelijk verzilverd worden.

Maak plaats voor knooppuntontwikkeling in de provincie Noord-Holland!

SAMEN- VATTING

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN

De tijd is rijp voor *transit oriented development*; voor een slimme groeistrategie die zich richt op het hergebruik van de bestaande stad en de bestaande netwerken. Deze groei is niet langer gestoeld op toekomstige waarde van ontwikkeling, maar op huidige gebruikswaarde van beter benutten. Met deze nieuwe strategie komen voor Nederland, met zijn unieke kleinschalige stedelijke structuur en netwerk, nieuwe kansen in zicht.

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van openbaar vervoer en snelwegen dat beter kan worden benut. Omdat de investeringsmiddelen beperkt zijn, is het verstandig om hierin te zetten op een strategie die verschillende vraagstukken tegelijkertijd te lijf gaat. Zo wordt het mogelijk om kwaliteiten van

de landelijke delen van de provincie via frequent hoogwaardig vervoer te koppelen aan werkgelegenheid en voorzieningen van de grote steden. Een knooppuntenstrategie speelt tevens in op de maatschappelijke trend van flexibel werken en de groei van economische sectoren waarin *face-to-face contacten*, en daarmee ook goed bereikbare locaties, van belang zijn.

CONTEXT

Er is op dit moment een toenemende aandacht voor knooppuntontwikkeling, ook in het beleid van zowel de regionale overheden als gemeenten. De urgentie om echt op en rond knooppunten aan de slag te gaan, wordt echter nog onvoldoende gedeeld. Wat betreft sturing op ov-knooppunten ligt de bal bij de hogere overheden zoals provincies, Rijk en stadsregio's.

Het programma ov-knooppunten is één van de uitvoeringsprogramma's in de *Structuurvisie Noord-Holland 2040*. Doel is de ruimte rondom ov-knooppunten beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies. In de Structuurvisie staat dat de provincie zich actief zal gaan inzetten op de ontwikkeling van de meest kansrijke locaties voor knooppuntontwikkeling. Dit gebeurt op basis van onderzoek naar alle knooppunten in Noord-Holland en naar de mogelijkheden tot betere benutting van de stedelijke gebieden. Dit onderzoek brengt voor de verschillende locaties de kansen aan het licht en biedt daarmee de basis om de omslag te maken naar uitvoering.

TIEN UITGANGSPUNTEN

DE KANSEN VOOR INTEGRAAL BELEID OP HET GEBIED VAN WONEN, WERKEN, VOORZIENINGEN EN RECREATIE IN COMBINATIE MET GOEDE BEREIKBAARHEID ZIJN VERVOORD IN DE TIEN UITGANGSPUNTEN. ZE ZIJN CRUCIAAL VOOR HET ONTWIKKELEN VAN EEN KNOOPPUNTEN-STRATEGIE IN NOORD-HOLLAND.

1. FREQUENTIEVERHOOGING EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VERSTERKEN ELKAAR

De frequentieverhoging op het spoor wordt pas rendabel als er genoeg activiteiten rondom de stations aanwezig zijn om reizigers te genereren.

2. MINIMAAL 50% VAN DE NIEUWE WONINGEN RONDOM OV-KNOOPPUNTEN REALISEREN

Wanneer de woningbouwplannen beter worden afgestemd op de kwalitatieve marktvraag kan de helft van de woningbouwopgave in Noord-Holland rond ov-knooppunten worden gerealiseerd.

3. VOORRANG VOOR BESTAANDE PLANNEN BINNEN BBG RONDOM OV-KNOOPPUNTEN

De bestaande plannen binnen BBG kunnen bijdragen aan een sterkere relatie tussen frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling en kunnen daarnaast voldoen aan het realiseren van 50% van de kwalitatieve marktvraag naar nieuwe woningen rondom ov-knooppunten.

4. BBG-CONTOUR EN OV-KNOOPPUNTEN-STRATEGIE OP ELKAAR AFSTEMMEN

In principe mogen nieuwe stedelijke ontwikkelingen alleen binnen de BBG-contour worden gebouwd. Als hier geen capaciteit is om aan de regionale vraag te voldoen, dan moet als eerste gekeken worden naar locaties die multimodaal bereikbaar zijn of dit op korte termijn kunnen worden.

5. TERUGDRINGEN VAN LEEGSTAANDE KANTOREN OP PLEKKEN DIE NIET MULTIMODAAL BEREIKBAAR ZIJN

Aantrekkelijke kantoorlocaties lijken vooral stationsgebieden met een goede autobereikbaarheid te zijn. Een ov-knooppuntenstrategie moet niet gericht zijn op het bouwen van nieuwe kantoren bij stations, maar juist op het terugdringen van de leegstand op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn.

6. INZETTEN OP KWALITEITSVERBETERING VAN WERKMILIEUS OP DE BEST BEREIKBARE LOCATIES

Nieuwe kantoren dienen uitsluitend gerealiseerd te worden op de meest kansrijke plekken: locaties die vanuit de hele Randstad zeer goed per auto en per openbaar vervoer bereikbaar zijn en waar een kwalitatief hoogwaardig en gemengd stedelijk milieu kan ontstaan.

7. REGIONALE VOORZIENINGEN BIJ VOORKEUR OP MULTIMODAAL BEREIKBARE LOCATIES

Multimodaal bereikbare knooppunten kunnen uitgroeien tot gemengde, levendige milieus die de regio bedienen. Regionale voorzieningen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van die levendigheid, aan de groei van het aantal treinreizigers in de daluren en aan het op gang brengen van een tegenspitsbeweging.

8. DE OVERSTAP TUSSEN VERVOERMIDDELEN VERBETEREN

Met een slimme koppeling tussen openbaar vervoers-, auto-, fiets- en voetgangersnetwerken en de bijbehorende voorzieningen, nemen bereikbaarheid en ketenmobiliteit toe.

9. ONTWIKKELEN VAN TOEGANGSPOORTEN NAAR HET LANDSCHAP

Sommige knooppunten kunnen functioneren als hub naar het landschap en brengen dan recreatie, cultuurhistorie, natuur, landschap, voorzieningen, wonen en vervoersmodaliteiten samen.

10. MAAK PLAATS!

Maak bij ov-knooppunten aantrekkelijke openbare ruimtes waar mensen graag willen verblijven en maak heldere routes met een hoge continuïteit en ruimtelijke samenhang.

KANSEN

Een knooppunt is een plek waar verschillende vervoersmodaliteiten samenkomen en stedelijke activiteiten plaatsvinden. Op die plekken kan het benutten van samenhang tussen netwerk en ruimte veel opleveren. Om daarin meer inzicht te verkrijgen is een vlindermodel ontwikkeld, gebaseerd op drie onderscheidende kenmerken voor knoop (netwerk) en drie voor plaats (ruimte).

Bepalend voor de knoopwaarde in het vlindermodel zijn de positie in het openbaar vervoersnetwerk, de positie in het wegennetwerk en de positie in het netwerk voor langzaam verkeer. Bepalend voor de plaatswaarde is de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers, de mate van menging en de nabijheid – in hoeverre is het station zelf een centrum in zijn omgeving. Het vlindermodel plaatst deze zes kenmerken ten opzichte van elkaar: de linkervleugel is de 'knoopwaarde', de rechtervleugel is de 'plaatswaarde'. De vlinder functioneert goed als beide vleugels met elkaar in balans zijn.

Op basis van de vraag naar verschillende woon- en werkmilieus is een reeks van twaalf kansrijke knooppuntmilieus ontwikkeld. Verschillende knooppunten langs een lijn en in een netwerk kunnen zich hiermee complementair ontwikkelen zodat ze elkaar aanvullen in plaats van beconcurreren. De twaalf knooppuntmilieus zijn ideaaltypische situaties. Het verschil tussen de vlinder behorend bij de huidige situatie van een ov-knooppunt en de vlinder behorend bij een van de kansrijke knooppuntmilieus schetst direct de opgave.

CORRIDORS IN NOORD-HOLLAND

Het ideale schaalniveau om knooppuntontwikkeling te coördineren is de corridor, de combinatie van een regionaal verbindende spoorlijn en de locaties rondom de haltes van die lijn. Op dat niveau is het mogelijk de dagelijkse activiteiten- en verplaatsingspatronen te coördineren en mogelijkheden op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en agglomeratievoordelen optimaal te benutten. Ook in bestuurlijke zin lijkt de corridor het meest werkbaar schaalniveau.

Er zijn wooncorridors, gemengde corridors en bestemmingscorridors te onderscheiden. Binnen deze verschillende typen corridors verschilt de mate van sturing en de noodzaak tot afstemming.

In de 'ideale corridor' zijn wonen, werken en voorzieningen gelijkwaardig verdeeld zodat het netwerk efficiënt benut wordt in spits- en daluren. Functiemenging zorgt voor een levendige omgeving op alle uren van de dag. Als de knopen binnen de corridor elkaar versterken in plaats van beconcurreren ontstaat een daily urban system: de knooppunten langs de lijn vormen dan samen een complete stad.

In Noord-Holland zijn acht corridors benoemd. De corridors beginnen of eindigen altijd op de Ring van Amsterdam bij station Amsterdam Centraal of station Amsterdam Zuid. Door de opgave voor wonen en werken naast de geïnventariseerde plancapaciteit te leggen, wordt duidelijk hoe kansrijk de knooppuntmilieus binnen de verschillende corridors zijn en welke opgaven dit met zich mee brengt.

- De ring van Amsterdam is de belangrijkste bestemming in de provincie Noord-Holland. Door werkgelegenheid, voorzieningen en woningen toe te voegen, een deel van de leegstaande kantoorvoorraad te transformeren en tegelijkertijd de koppeling van de gehele ov-keten aan de auto en de fiets te verbeteren, kunnen de stationsgebieden op de ring uitgroeien tot levendige en gemengde stedelijke bestemmingen die de grote reizigersstromen van en naar de stad goed kunnen opvangen en verspreiden.
- De Zaan-corridor kan met haar eigen karakter een unieke bijdrage leveren aan de metropoolontwikkeling van de Amsterdamse regio. De geplande frequentieverhoging biedt kansen voor versterking van deze corridor door middel van meer gemengd programma en nieuwe woningen in de stedelijke milieus.

- De Schipholcorridor is zowel een nationale als een regionale bestemming. Door regionaal en nationaal verkeer te scheiden kan de doorstroom rondom Schiphol verbeteren. Daarnaast kunnen de monofunctionele kantoorgebieden verlevendigd worden door stedelijke woonmilieus en voorzieningen toe te voegen en een deel van de leegstaande kantoren te transformeren.
- De corridor Amsterdam — Utrecht ligt strategisch tussen de twee sterke, vrijwel gelijkwaardige centra van werkgelegenheid. Dit – in combinatie met de goede multimodale bereikbaarheid, de al aanwezige diversiteit, en de geplande frequentieverhoging – biedt kansen voor gedifferentieerd ruimtelijk programma.
- De toekomstige PHS corridor Amsterdam — Almere — Lelystad kan veel beter worden benut. Het aantrekken van arbeidsplaatsen en regionale voorzieningen in Almere bevordert de tegenspitsrichting en maakt Almere tot een complete stad met meerzijdige oriëntatie.
- De corridor Zuid-Kennemerland kan zowel ruimtelijk als vervoerskundig worden versterkt door bestaande woonkwaliteiten verder te ontwikkelen. De vele natuur- en recreatiegebieden in de directe omgeving van de stations kunnen beter toegankelijk worden gemaakt voor de gehele regio.
- De Gooi-corridor is al een vrij stedelijke corridor. Dit maakt het lastig om naast de bestaande plancapaciteit nog veel extra woningen te realiseren. Het toevoegen van werkgelegenheid en voorzieningen in het Gooi zal de stations verlevendigen en de tegenspitsrichting bevorderen.
- In de corridor Amsterdam — Enkhuizen ligt veel plancapaciteit. Bij een goede afstemming van de woningbouwplannen kan binnen deze corridor een groot deel van de regionale vraag rondom de ov-knooppunten worden gerealiseerd. Dit zal het treingebruik stimuleren.
- De corridor Den Helder — Alkmaar is een back-bone van bestemmingen in de verder landelijke Kop van Noord-Holland. Door vergrijzing en structurele leegstand moet hier ingespeeld worden op een veranderende vraag. Als voorzieningen, werkgelegenheid en woningbouw zoveel mogelijk rond de ov-knooppunten op de corridor zijn geconcentreerd, blijven ze bereikbaar voor mensen zonder auto. Daarmee kan het hoogwaardig vervoer in deze op termijn krimpende regio in stand blijven.

CORRIDORAANPAK ZAANCORRIDOR

Ondanks alle kansen die er liggen komt knooppuntontwikkeling in de praktijk moeilijk van de grond. Dominante partijen zoals overheden en ontwikkelaars verliezen positie of krijgen een andere rol. Bestaande ontwikkelmodellen vallen weg, maar vervangende mechanismen zijn nauwelijks in zicht. Innovaties in governance, regelgeving en financiering zijn noodzakelijk om een effectieve en uitvoerbare ontwikkelingsstrategie in gang te zetten. De Zaan-corridor dient hiervoor als case study. Met een toegespitste versie van de serious game SprintStad en een concreet proces- en organisatievoorstel worden alle partijen uitgenodigd om gezamenlijk de uitwerking en doorvoering op te pakken.

HOE NU VERDER?

Knooppuntontwikkeling is een delicate en complexe opgave die verschillende vraagstukken adresseert: het beter benutten van bestaande infrastructuur, het marktconform bijsturen van bestaande plannen, het prioriteren van plannen rond knooppunten en het voorinvesteren in frequentieverhoging van het openbaar vervoer. Dit onderzoek toont aan dat een knooppuntenstrategie Noord-Holland veel kansen biedt. Gemeenten, provincies en vervoerders kunnen grote winst boeken door samen te werken aan *transit-oriented development* oftewel een integrale planning.

Maar zelfs als iedereen overtuigd is van het belang van *transit oriented development*, blijven lokale belangen, verplichtingen, grondposities en de concurrentie tussen gemeenten, een obstakel. Er is bestuurlijk lef nodig om integrale planning tussen verschillende overheden, vervoerders en marktpartijen te agenderen, om plannen te schrappen of juist als eerste te investeren. Alleen als de provincie Noord-Holland zelf ondubbelzinnig en volledig voor knooppuntontwikkeling kiest, kunnen deze kansen ook daadwerkelijk verzilverd worden.

ENGLISH SUMMARY

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMIENVATTING

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BIJLAGEN

The time is ripe for *transit-oriented development*, a smart growth strategy focused on a more efficient use of the existing city and its existing infrastructure network. Such a growth strategy is no longer based on the future value of development but on the current value of better utilisation. This new strategy will bring new opportunities for the Netherlands with its unique small-scale urban structure and network.

The province of Noord-Holland comprises an extensive network of public transport and highways that can be utilized more effectively. Because financial resources are limited, it is wise to develop a strategy that can tackle several issues at the same time. Such a strategy allows, for example, the sparsely populated areas

of the province to be linked to jobs and amenities of the large cities through high quality public transport. In addition, a transit-oriented development strategy can respond to socio-economic trends such as teleworking and the growth of economic sectors in which face-to-face contacts, and hence easily accessible locations, are important.

CONTEXT

At present there is growing interest in transit-oriented development, also in the policies of the regional as well as the local government. Yet, practitioners meet many barriers when implementing TOD. A change towards a more conducive institutional setting for TOD can be triggered by the higher tiers of government (i.e. province, city-regions and the national government).

The program for transit-oriented development is one of implementation programs of the *Structuurvisie Noord-Holland* (Strategic Plan for the province of Noord-Holland 2040). Its goal is to better utilize the land around stations for housing and other urban functions. In the Strategic Plan the province underlines that it is actively committed to the development of the most promising station areas. This is based on research on all station areas in Noord-Holland and the possibilities of a better utilization of their catchment areas. This publication reveals the potential of the different locations thereby providing the basis to move from planning to implementation.

TEN PRINCIPLES

THE FOLLOWING TEN PRINCIPLES EXPRESS THE OPPORTUNITIES FOR AN INTEGRAL POLICY FOR HOUSING, WORKING, AMENITIES AND RECREATION IN COMBINATION WITH GOOD ACCESSIBILITY. THESE TEN PRINCIPLES ARE CRUCIAL IN DEVELOPING A TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT STRATEGY FOR NOORD-HOLLAND.

1. FREQUENCY INCREASE AND SPATIAL DEVELOPMENT ARE MUTUALLY REINFORCING

An increase of the train frequency is only viable when there are sufficient activities around the stations to generate passengers.

2. REALIZE AT LEAST 50% OF THE NEWLY-BUILT HOMES WITHIN THE CATCHMENT AREAS OF STATIONS

A better alignment with the qualitative demand allows at least half of the housing program in the province of Noord-Holland to be realized within the catchment areas of stations.

3. PRIORITISE EXISTING LAND USE PLANS WITHIN THE URBAN GROWTH BOUNDARY* AROUND STATIONS

Existing plans within the urban growth boundary can contribute to a stronger relationship between frequency increase and spatial development and also comply with the 50% of the qualitative market demand for new housing around public transport nodes.

4. ALIGN THE URBAN GROWTH BOUNDARY* WITH THE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT STRATEGY

Basically new urban developments may only be built within the urban growth boundary. If there is no capacity available within the urban growth boundary to satisfy the regional demand, priority must be given to locations that are multimodal or may be in the short term.

5. REDUCE THE NUMBER OF VACANT OFFICES IN AREAS THAT ARE NOT MULTIMODAL ACCESSIBLE

Station areas with a good car accessibility are attractive office locations. A transit-oriented development strategy must therefore not focus on directing new offices to station areas. Rather it should focus on reducing vacant offices in areas that are not multimodal accessible.

6. FOCUS ON THE QUALITY OF WORKING ENVIRONMENTS IN THE MOST ACCESSIBLE LOCATIONS

New offices should only be realized at the most promising places; locations that enjoy excellent accessibility from the Randstad by car and public transport with at the same time a high-quality mixed environment.

7. LOCATE REGIONAL FACILITIES PREFERABLY AT MULTIMODAL, ACCESSIBLE LOCATIONS

Multimodal accessible nodes can become mixed, vibrant environments that serve the region. Regional facilities, can contribute to the development of that liveliness and can at the same time generate railway passengers in off peak hours and initiate counter peak traffic flows.

8. A SMOOTHER TRANSFER BETWEEN MODES OF TRANSPORT

Accessibility and chain mobility will improve with smart links between public transport, car, pedestrian and bicycle networks and its related services.

9. DEVELOP NODES AS 'GATEWAYS' TO THE COUNTRYSIDE

Some stations can function as a hub to the countryside, thus integrating recreational, cultural historical, living environments and transportation modes.

10. MAKE SPACE!

Create attractive public spaces around stations where people would like to stay and create clear routes with high spatial continuity and spatial coherence.

* Urban growth boundary = BBG-contour

OPPORTUNITIES

A node is a place where different modes of transportation meet and a variety of urban activities take place. Improving the integration between the network and the urban space can be very rewarding. To obtain a greater understanding of this a so-called 'butterfly' model has been developed which is based on three distinctive features for node (network) and three distinctive features on place (physical space). Decisive for the node value of a station in the butterfly model is its position in the public transportation network, the road network and the slow traffic network. Decisive for the place value of a station is the density of inhabitants, employees and visitors, the degree of functional diversity and its proximity, i.e. to what degree is the station itself a centre in its surroundings. The butterfly model positions these six characteristics in relation to each other: with the 'node value' on the left wing, and the 'place value' on the right wing. The butterfly functions best when both wings are in balance with each other.

Based on the demand for different housing and working environments, a series of twelve promising station typologies have been developed. Such typologies allows different stations along a railway line and in a railway network to develop complementary, so that they do not compete each other. The twelve typologies are ideal-typical situations. The difference between the butterfly representing the current situation and the one representing the promising situation directly indicates the task that is at hand.

CORRIDORS

The ideal level at which to coordinate transit-oriented development is the corridor level, i.e. a railway line operating at a regional level and the land surrounding the stations of that line. On that level it is possible to coordinate daily activity and movement patterns, and to fully optimize the accessibility, sustainability and agglomeration opportunities. The corridor also seems to be the most logical unit on the administrative level.

There are various types of corridors: residential corridors, mixed corridors and destination corridors. Depending on the type of corridor, the degree of control and the need to coordinate differs. In the 'ideal corridor', living, working and amenities are evenly distributed, allowing the network to be efficiently utilised during peak and off-peak hours. Mixed use creates a lively area during the whole day. When stations within a corridor reinforce rather than compete each other, a *daily urban system* is created: stations along a railway line then form a complete city.

In the province of Noord-Holland eight corridors are appointed. These corridors either start or end at the Ring of Amsterdam at Amsterdam Central station or Amsterdam South station. By confronting the demand for living and working with the identified plans, it becomes clear how promising the station typologies will be and what challenges this will bring along.

- The Ring of Amsterdam is the most important destination in the province of Noord-Holland. Adding jobs, facilities and homes, transforming some of the vacant office supply and simultaneously improving the link between the entire public transport chain and the car and the bicycle, the station areas on the ring can become vibrant and mixed urban destinations that are able to effectively capture and spread large passenger flows to and from the city.
- The Zaan corridor with its distinctive character can make a unique contribution to the development of the metropolitan area of Amsterdam. The planned increase of train frequencies offers opportunities to strengthen this corridor by means of a more mixed programme and new homes in urban living environments.
- The Schiphol (airport) corridor is both a national and a regional destination. By separating regional and national traffic flows, the traffic flow around Schiphol airport can be improved. Furthermore, mono-functional office areas can be enlivened by the accumulation of urban activities such as

residential areas and facilities, and by transforming a part of the vacant offices.

- The Amsterdam — Utrecht corridor connects two strong, relatively equal employment centres. In combination with the good multi-modal accessibility, the existing functional diversity and the planned increase of train frequencies this corridor offers opportunities for additional varied program.
- The Amsterdam — Almere — Lelystad corridor, where an increase of train frequencies is planned, can be utilised more effectively. Attracting jobs and regional facilities to Almere shall counter peak traffic flows and transform Almere into a more complete, versatile city.
- The Zuid-Kennemerland corridor can be enhanced both spatially and in terms of transport by further developing its existing residential qualities. The numerous natural and recreational areas in the immediate surroundings of the stations can be made more accessible for the whole region.
- The Gooi corridor is a fairly urban corridor, which makes it difficult to add new housing units in addition to the existing plans. Adding new jobs and facilities in the Gooi area will invigorate the stations and help to encourage counter peak traffic flows.
- The Amsterdam — Enkhuizen corridor has many identified plans. A good coordination of housing plans, allows a large part of the regional demand for housing to be realised in this corridor. This will encourage train use.
- The Den Helder — Alkmaar corridor is the destination backbone in the sparsely populated northern part of Noord-Holland. This area needs to respond to changing demands that are brought about by an aging population and high levels of structural vacancies. Facilities, jobs and houses should as much as possible be concentrated around the stations of the corridor. In this way they remain accessible for people without a car. This will ensure that high-quality public transport will continue to exist in this shrinking region.

THE ZAAN CORRIDOR APPROACH

Despite all the opportunities available, transit-oriented development in practice is not really taking off. Dominant actors such as governments and developers are losing their position or assuming a different role. Existing business models are failing with no prospect of an alternative model. Innovations in governance, regulation and funding are necessary to provide an effective and viable development strategy. In this context, the Zaancorridor serves as a case study. With an accustomed version of the serious game *SprintCity* and a specific process and organisational proposal, all parties have been invited to work together on its implementation.

WHAT'S NEXT?

Transit oriented development is a complex task addressing various issues simultaneously: a better utilisation of existing infrastructure, adjusting existing housing plans to meet market demand, prioritising plans around station areas as well as making prior investments in train frequency increases. This study demonstrates that a transit-oriented development strategy provides Noord-Holland many opportunities. Municipalities, provinces and transportation companies can benefit from working together on a comprehensive transit-oriented development strategy.

But even if everybody is convinced of the importance of TOD, local interests, commitments, land holdings and competition between municipalities remain a barrier. It takes administrative courage to push TOD forward on the agenda of the municipalities, transportation companies and market actors, to cancel plans or to invest first. Only if the province of Noord-Holland is unambiguous and fully committed to transit-oriented development, these opportunities can actually pay off.

KNOOP- PUNTEN A—Z

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

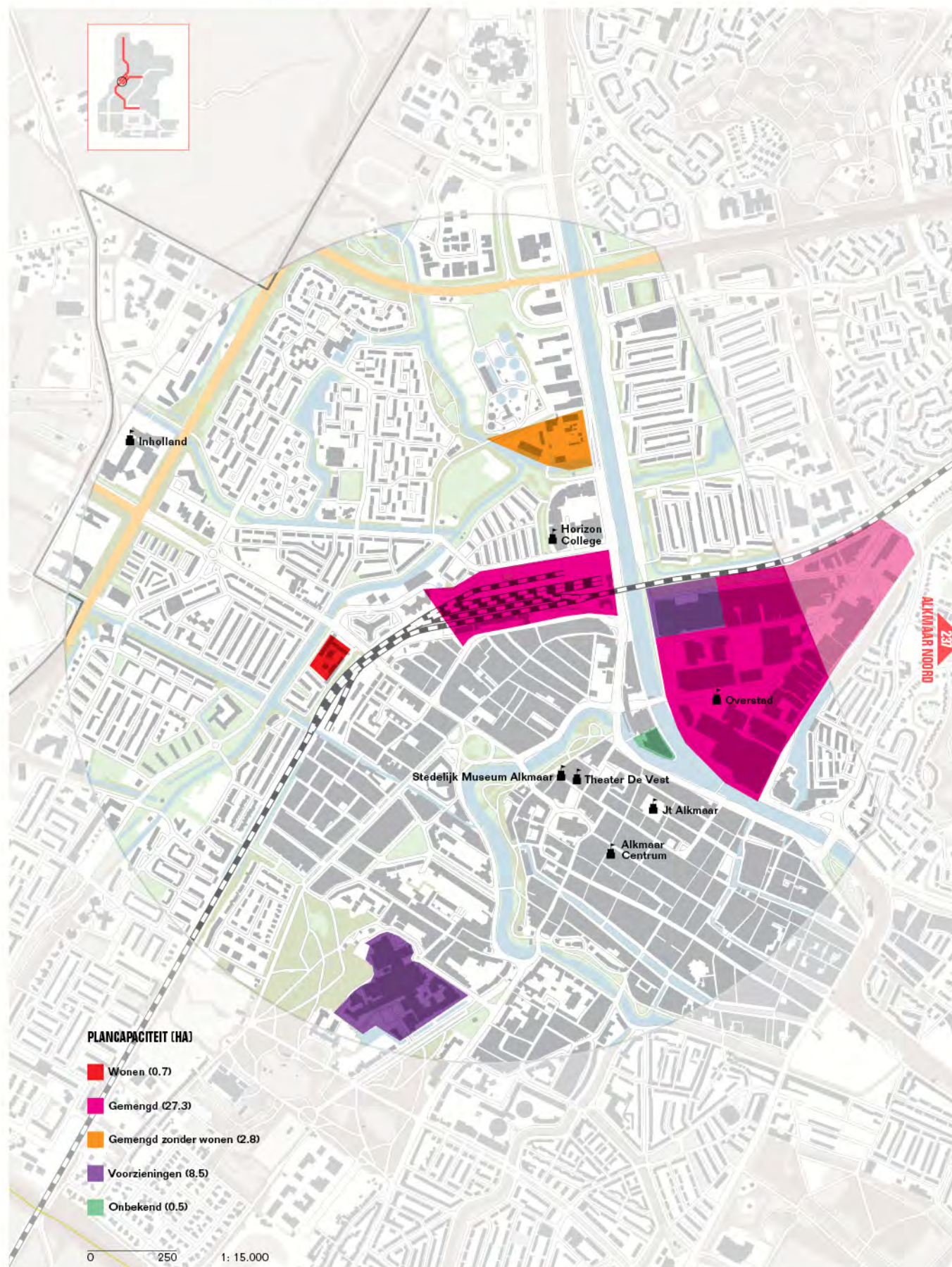
224

ENGLISH SUMMARY

KNOOPPUNTEN
A—Z

362

BILAGEN



Gemeente
ALKMAAR
Regio
REGIO ALKMAAR

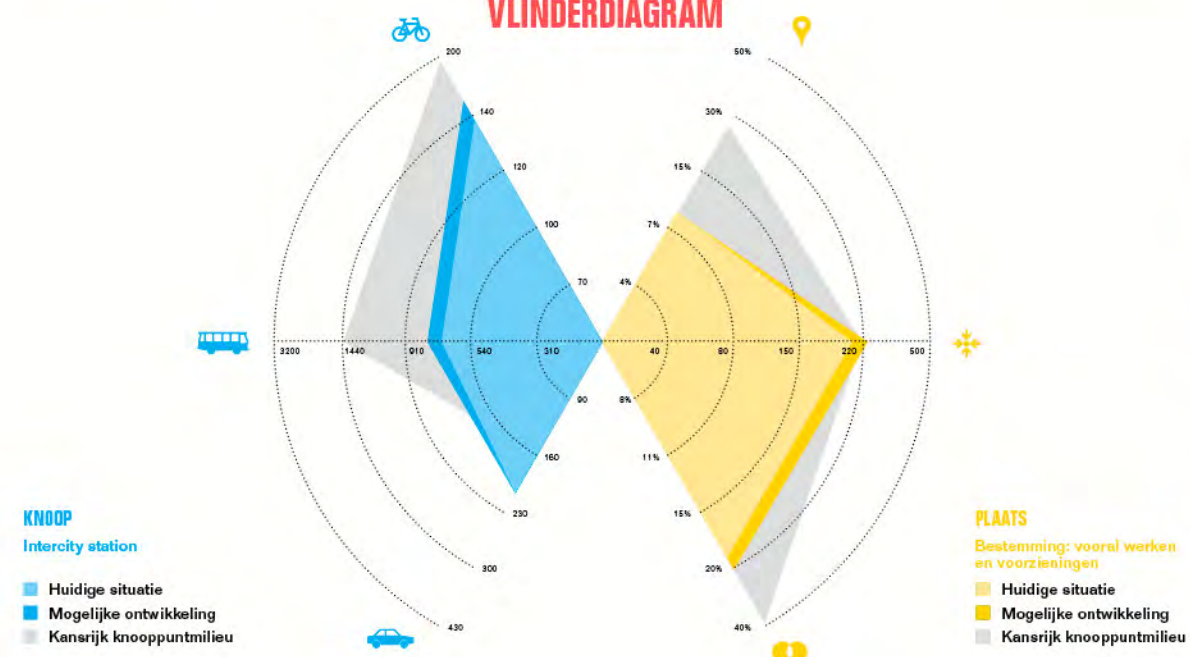
ALKMAAR



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 138 Fietsenstalling.....6893 Ov-fiets verhuur.....ja Spoorovergang.....nee Lokale Wegen.....42	Ov715 In-/Uittappers.....2145 Trein/uur.....6 Streekbus/uur.....22 Stadbus/uur.....12	Wegen205 Parkeerplekken.....365 Snelwegafslag.....nee Richtingen: Snelwegen.....1 Regionale wegen.....9	Nabijheid10% Intensiteit (300 m).....21 Intensiteit (1200 m).....218	Intensiteit211 Inwoners.....20310 Werknemers.....18425 Bezoekers.....47884 Dichtheid (wo/ha).....35	Menging20%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
PHS Alkmaar –
Utrecht – Eindhoven

+ 40
Ha. plancapaciteit

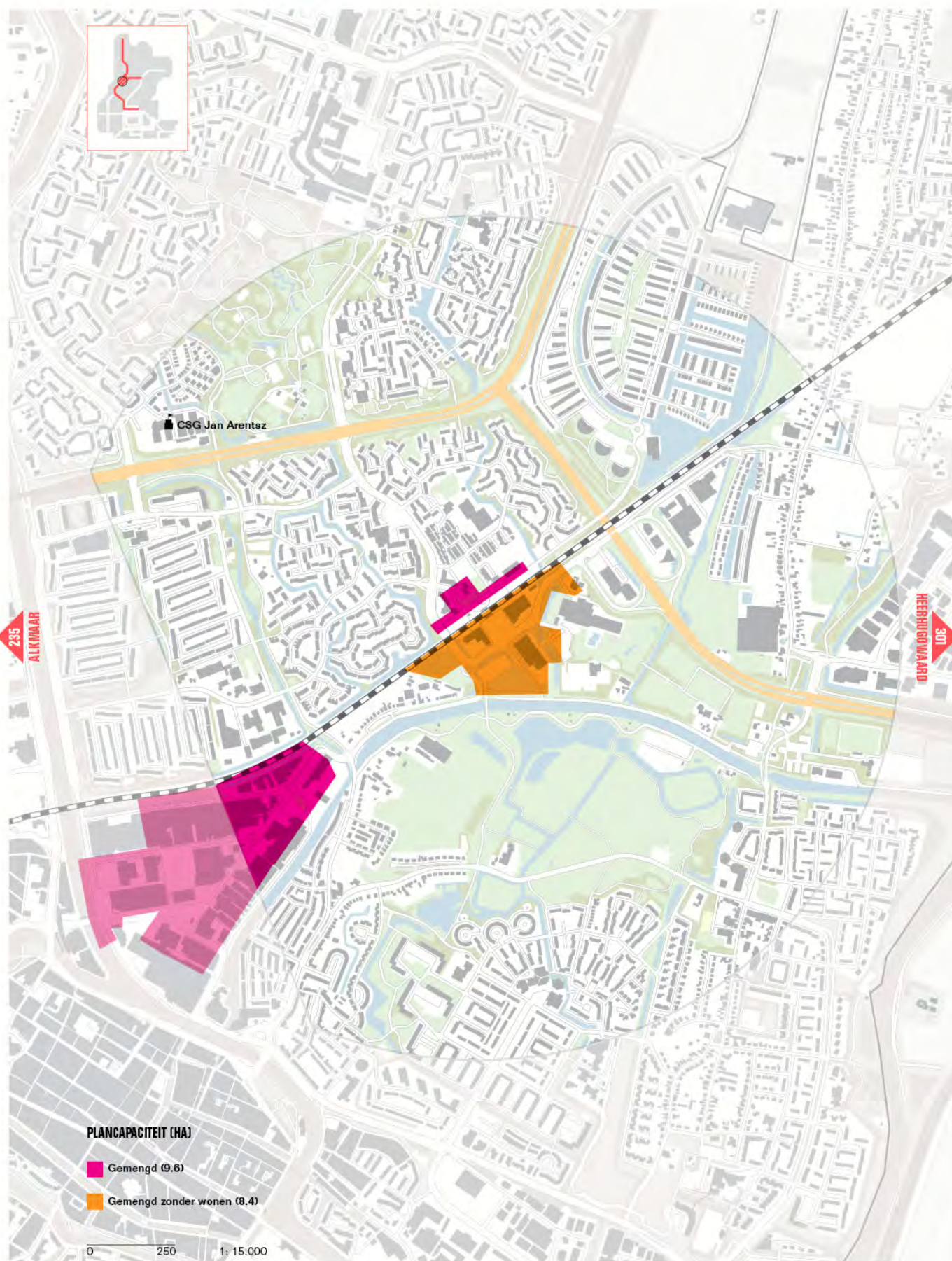
+1.240
Woningen
Centrum stedelijk

+3.060
Werknemers
binnenstedelijke
centrumlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

BINNENSTAD

REGIONAAL CENTRUM



Gemeente
ALKMAAR
Regio
REGIO ALKMAAR

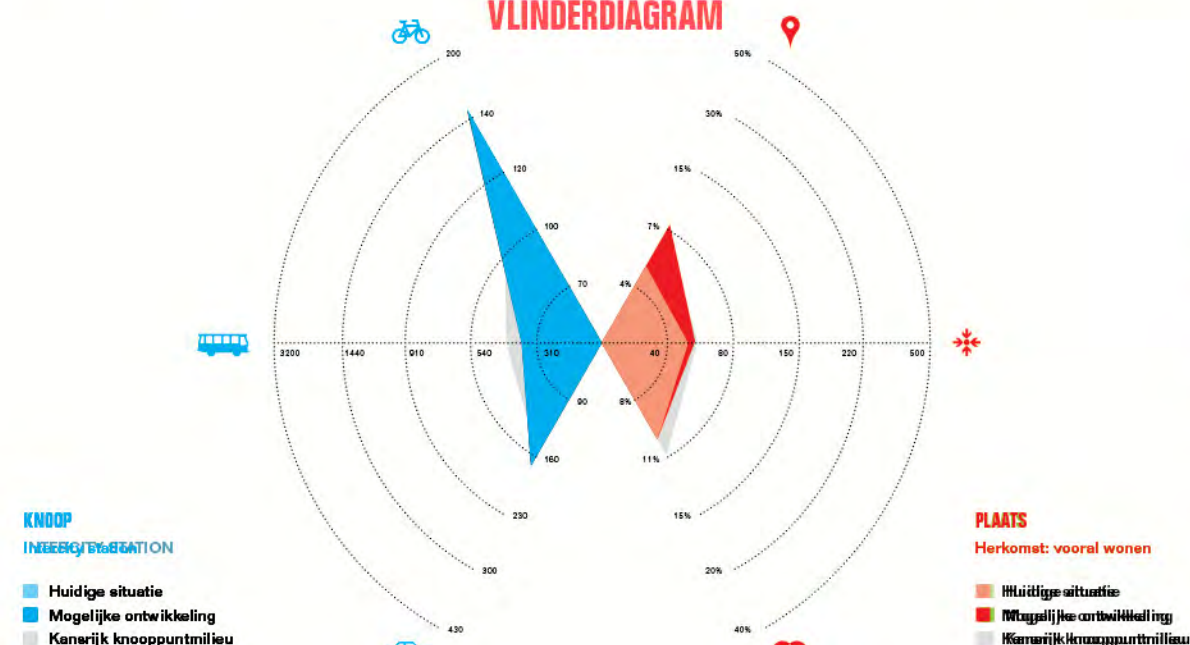
ALKMAAR NOORD



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 148 Fietsenstalling..... 1828 Ov-fiets verhuur.....ja Spoorovergang.....ja Lokale Wegen..... 15	Ov365 In-/Uitstappers 3243 Trein/uur..... 5 Stadbus/uur..... 4	Wegen 173 Parkeerplekken 267 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 10	Nabijheid 5% Intensiteit (300 m)..... 3 Intensiteit (1200 m)..... 60	Intensiteit 53 Inwoners..... 15667 Werknemers..... 4164 Bezoekers 2050 Dichtheid (wo/ha)..... 30	Menging 10%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+18

Ha. plancapaciteit

+330

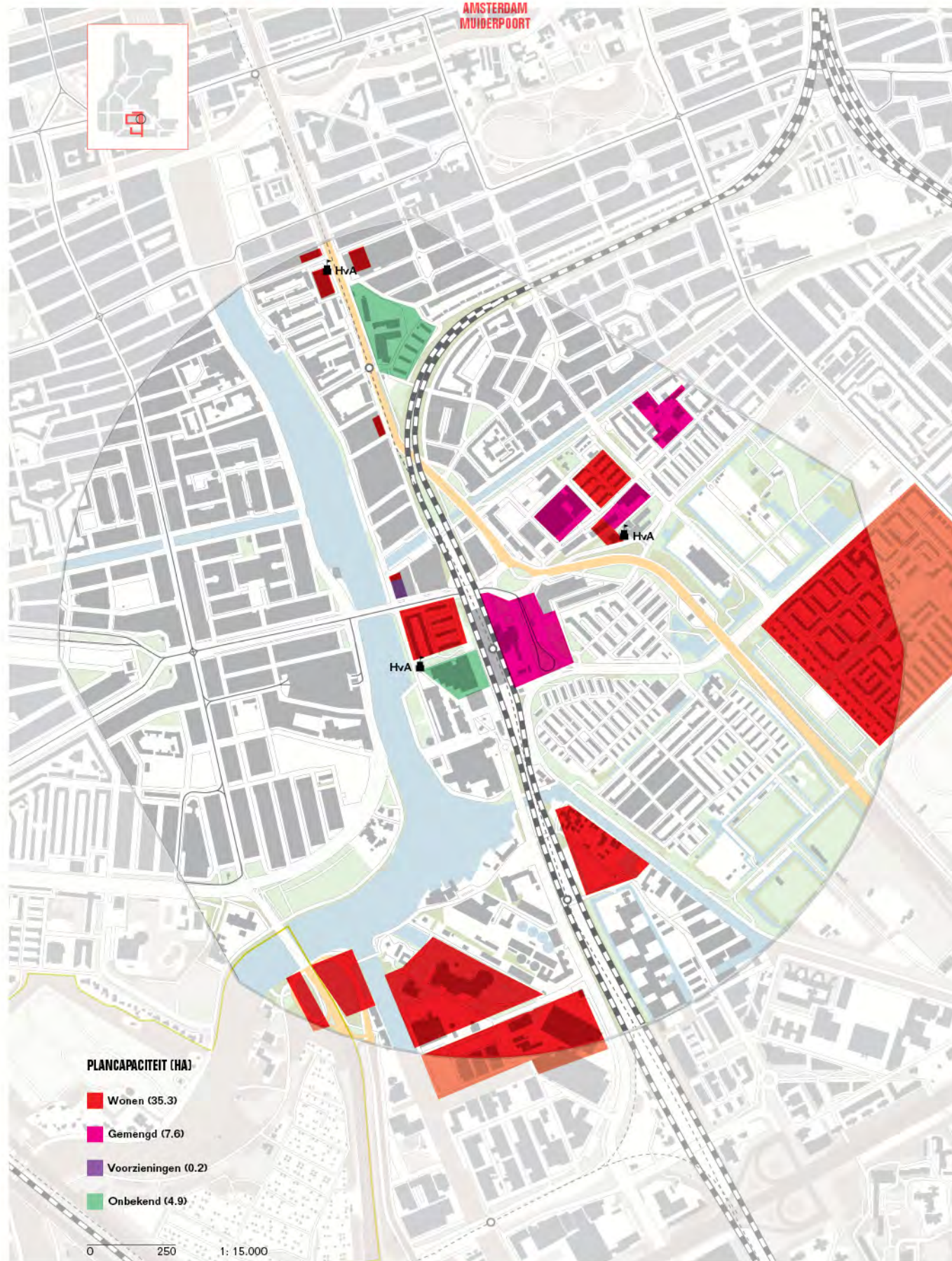
Woningen
Stedelijk naoorlogs
grondgebonden

+560

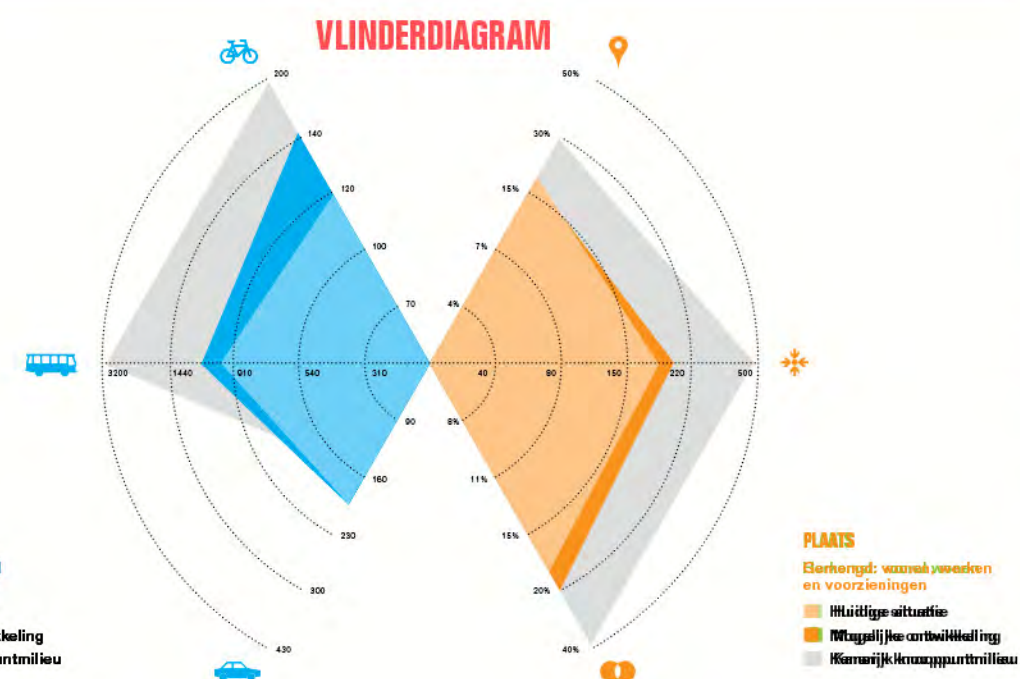
Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

OV KWARTIER
CENTRUMDORP



HUIDIGE SITUATIE



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

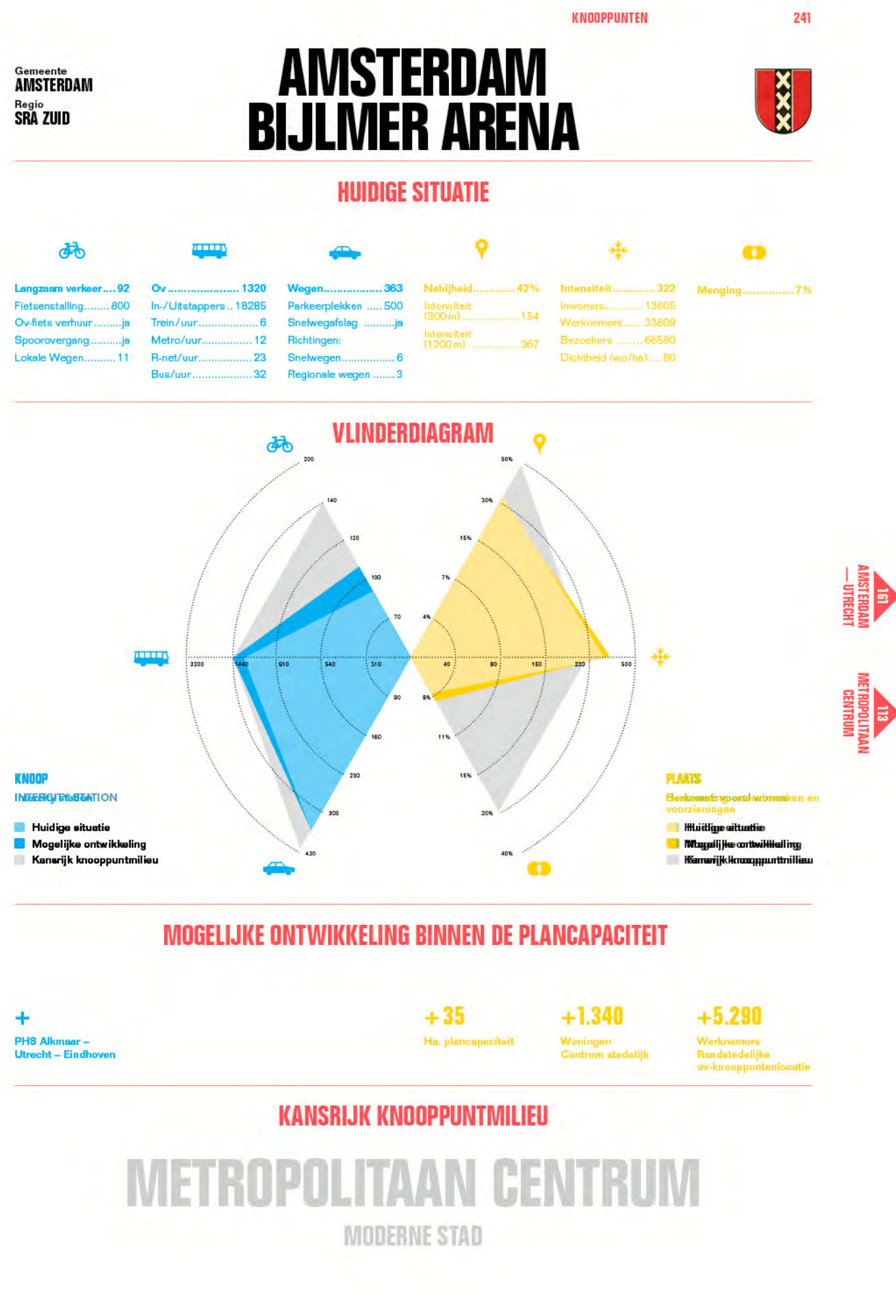
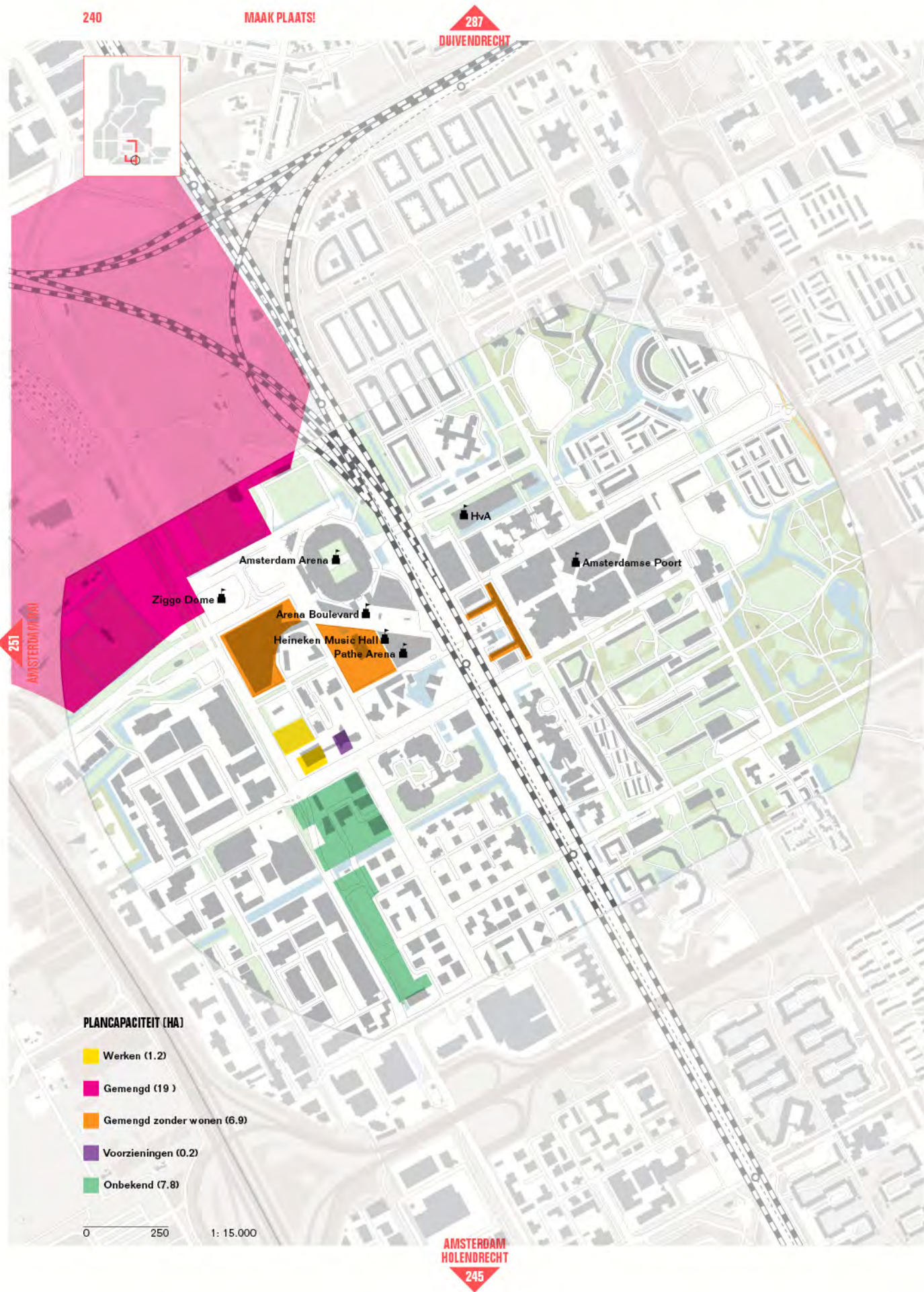


KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

GROOTSTAD

REGIONAAL CENTRUM

BINNENSTAD



VLINDERDIAGRAM

161

AMSTERDAM
— UTRECHT

113

METROPOLITAAN
CENTRUM

140

120

100

80

60

40

20

0

3200

1440

910

540

510

90

180

230

300

430

50%

30%

15%

7%

4%

8%

11%

15%

20%

40%

300

140

120

100

80

60

40

20

0

3200

1440

910

540

510

90

180

230

300

430

KNOOP
INTEGRITYZATION

Huidige situatie

Mogelijke ontwikkeling

Kansrijk knooppuntmilieu

PLAATS

Beleidsimpuls nabewaken en voorzieningen

Huidige situatie

Mogelijke ontwikkeling

Kansrijk knooppuntmilieu

MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+

PHS Alkmaar –
Utrecht – Eindhoven

+ 35

Ha. plancapaciteit

+1.340

Woningen
Centrum stedelijk

+5.290

Werknemers
Randstedelijke
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

METROPOLITAAN CENTRUM

MODERNE STAD

Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

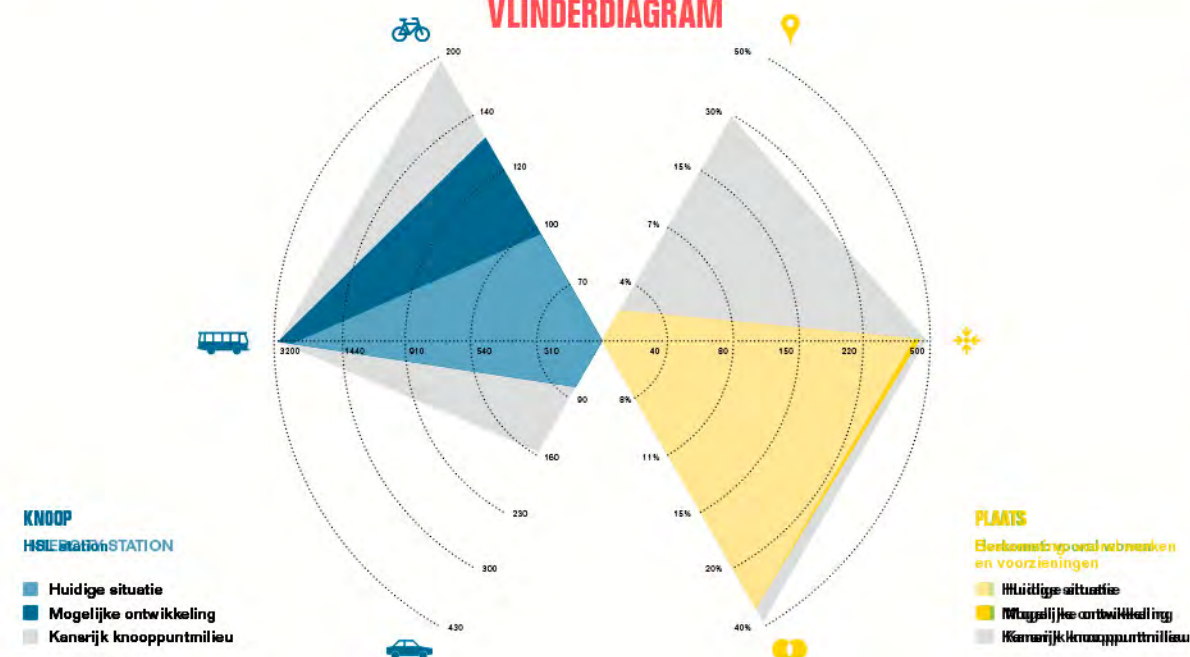
AMSTERDAM CS



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 96	Ov 2793	Wegen 70	Nabijheid 2%	Intensiteit 448	Menging 35%
Fietsenstalling 5700	In-/Uitstappers 164732	Parkeerplekken 400	Intensiteit (300 m) 9	Inwoners 33300	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 33	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 448	Werknemers 44229	
Spoorovergang ja	Metro/uur 18	Richtingen:		Bezoekers 124732	
Lokale Wegen 14	Bus/uur 122	Regionale wegen 2		Dichtheid (wo/ha) 98	
	Tram/uur 90				

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+	+	+ 10.000	+ 35	+ 2.300	+ 2.500
PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	Metro Noord-Zuidlijn	Fietsenstallingen	Ha. plancapaciteit	Woningen Centrum stedelijk plus	Werknemers Binnenstedelijke centrumlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

GROOTSTAD

PLANCAPACITEIT (HA)

- Werken (0,5)
- Gemengd (14,6)
- Gemengd zonder wonen (3,3)
- Infrastructuur (11,6)
- Onbekend (5,3)

0 250 1: 15.000

RING AMSTERDAM
143

ZAANICORRIDOR
149

AMSTERDAM – UTRECHT
161

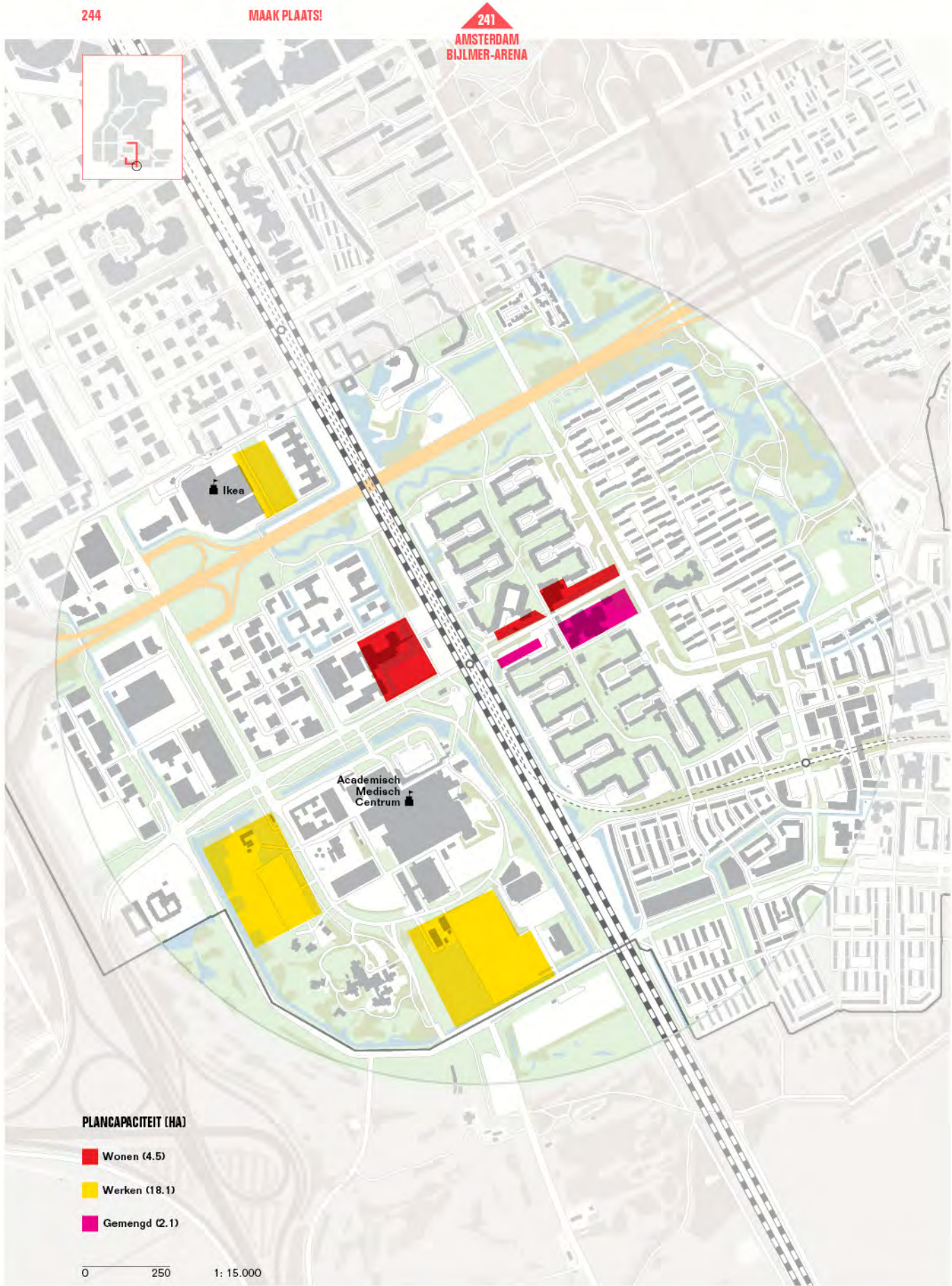
SCHIPHOLCORRIDOR
155

ZUID-KENNERNERLAND
159

GOOICORRIDOR
175

AMSTERDAM – ENKHOZEN
181

GROOTSTAD
109



Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

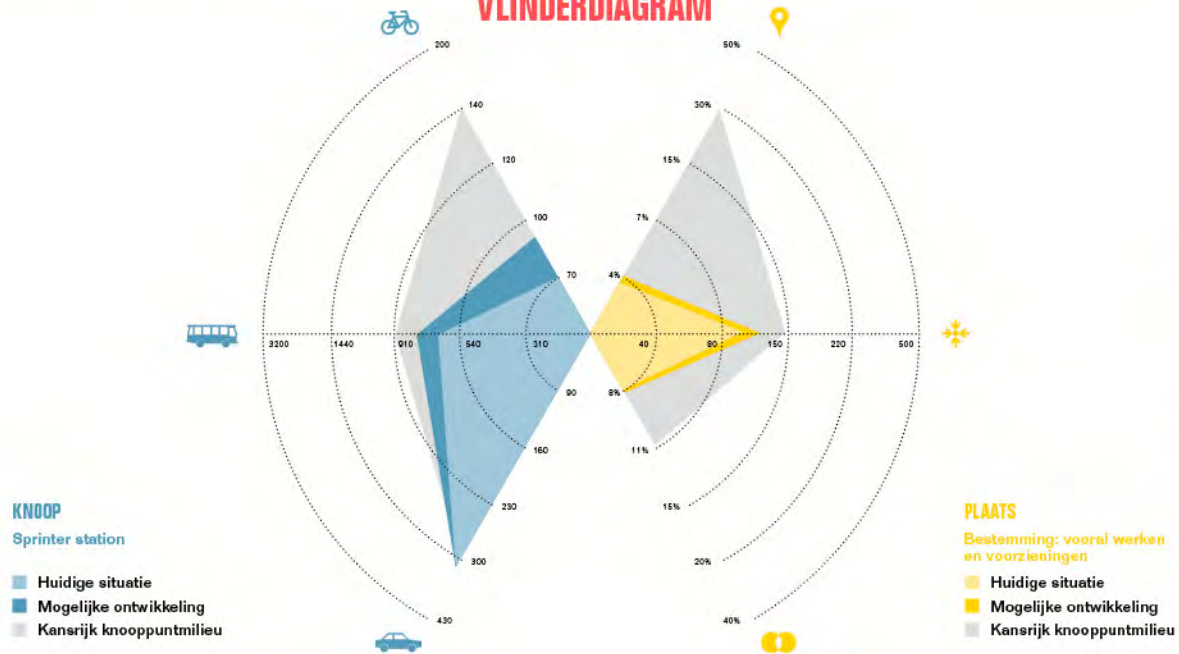
AMSTERDAM HOLENDRECHT



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 71 Fietsenstalling 240 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang ja Lokale Wegen 14	Ov 670 In-/Uitstappers 3024 Trein/uur 2 Metro/uur 12 R-net/uur 4 Bus/uur 14	Wegen 320 Parkeerplekken 42 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 4 Regionale wegen 2	Nabijheid 3% Intensiteit (300 m) 4 Intensiteit (1200 m) 122	Intensiteit 108 Inwoners 15723 Werknemers 21921 Bezoekers 7423 Dichtheid (wo/ha) 40	Menging 8%

VLINDERDIAGRAM

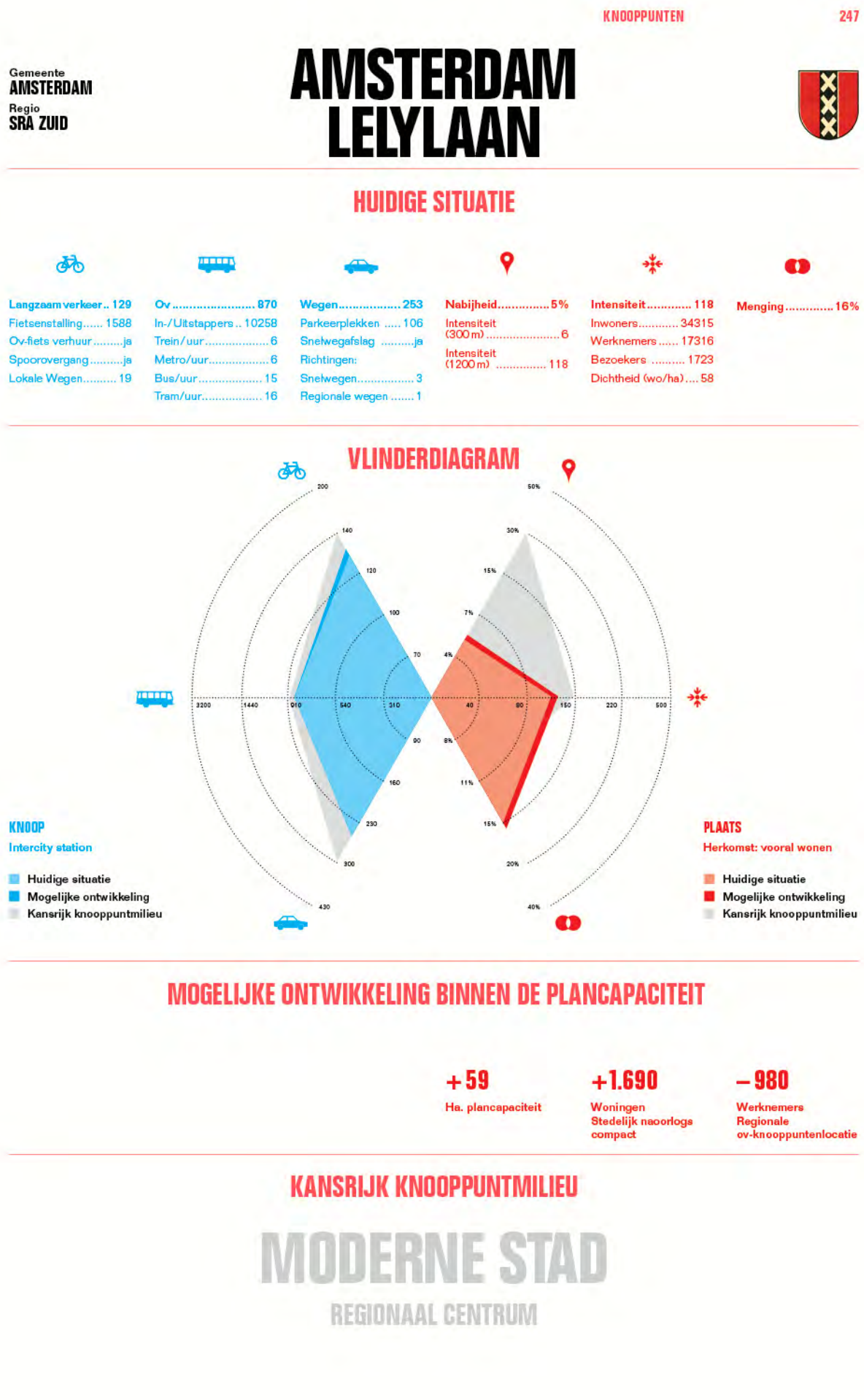
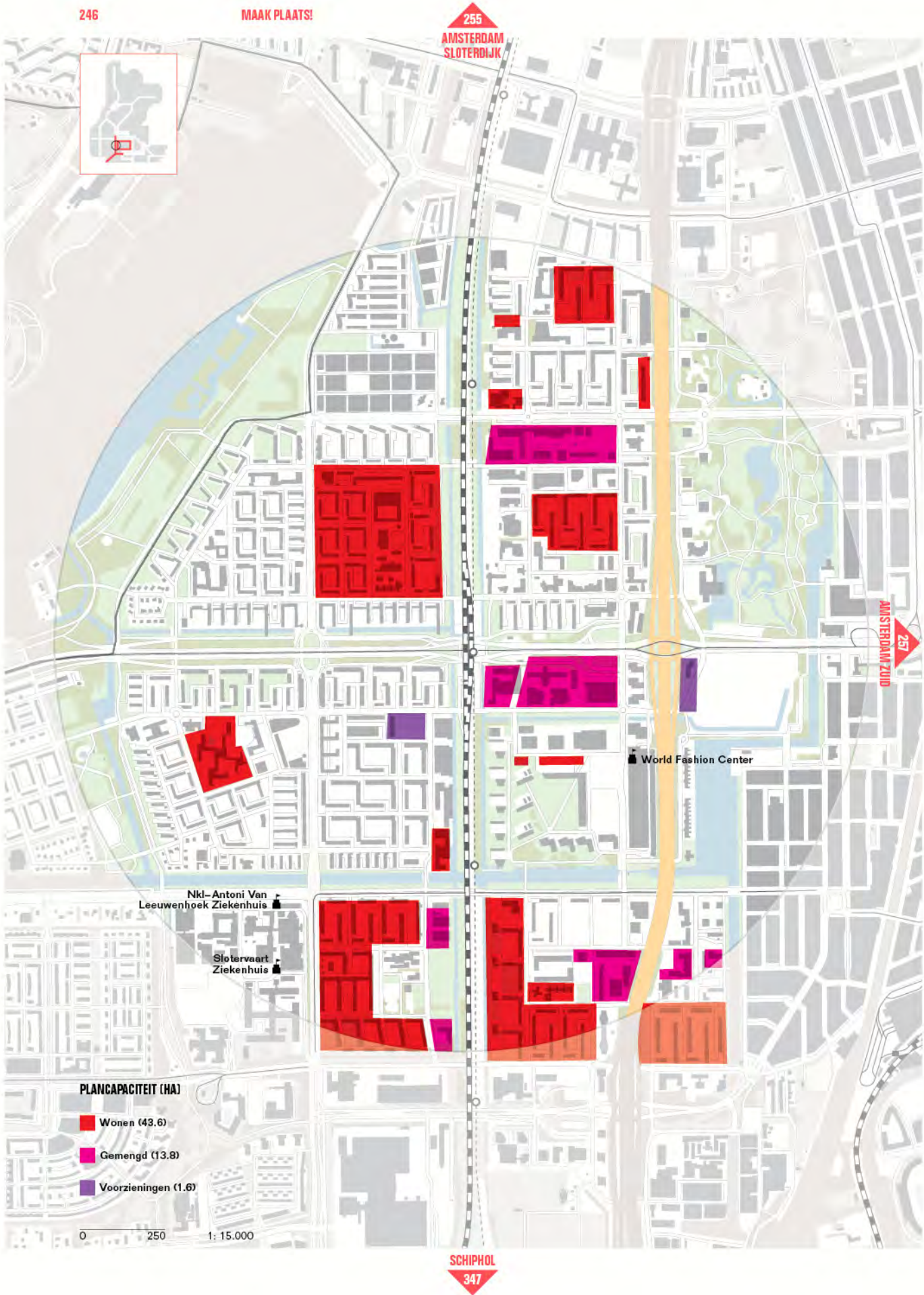


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	+ 25 Ha. plancapaciteit	+ 1.700 Woningen Stedelijk naorlogs compact	+ 3.640 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
---	---	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

MODERNE STAD





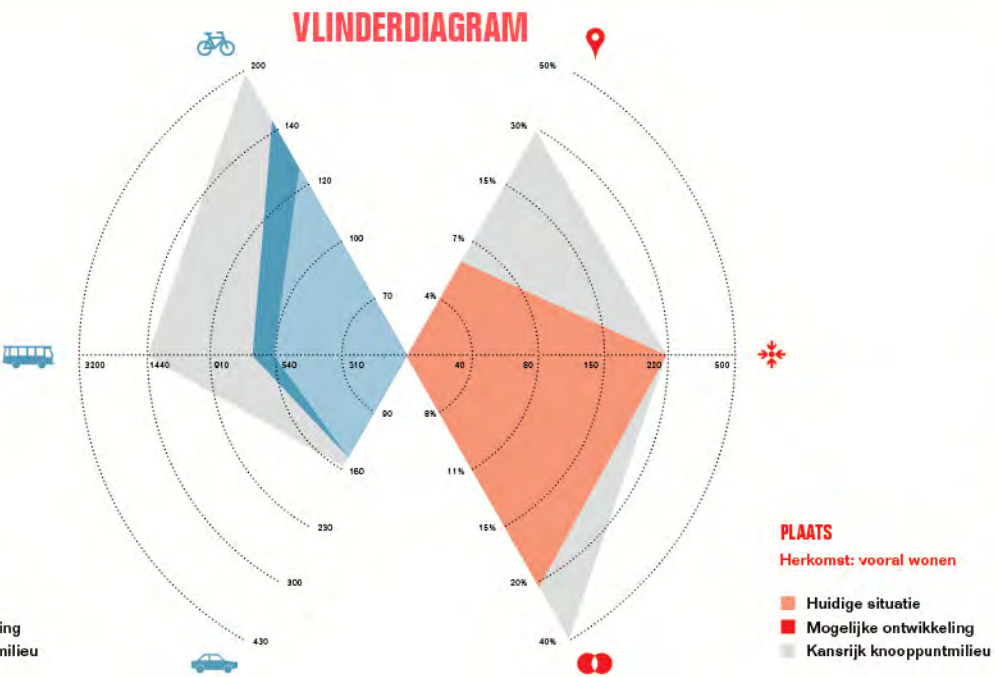
Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

AMSTERDAM MUIDERPOORT



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.. 126 Fietsenstalling..... 1294 Ov-fiets verhuur.....ja Spoorovergang.....ja Lokale Wegen.....34	Ov..... 560 In-/Uitstappers 9250 Trein/uur..... 6 Tram/uur..... 12 Stadbus/uur..... 24	Wegen..... 145 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen..... 3 Regionale wegen 2	Nabijheid..... 6% Intensiteit (300 m)..... 16 Intensiteit (1200 m)..... 253	Intensiteit..... 222 Inwoners..... 54795 Werknemers 20062 Bezoekers 5471 Dichtheid (wo/ha).. 119	Menging..... 22%

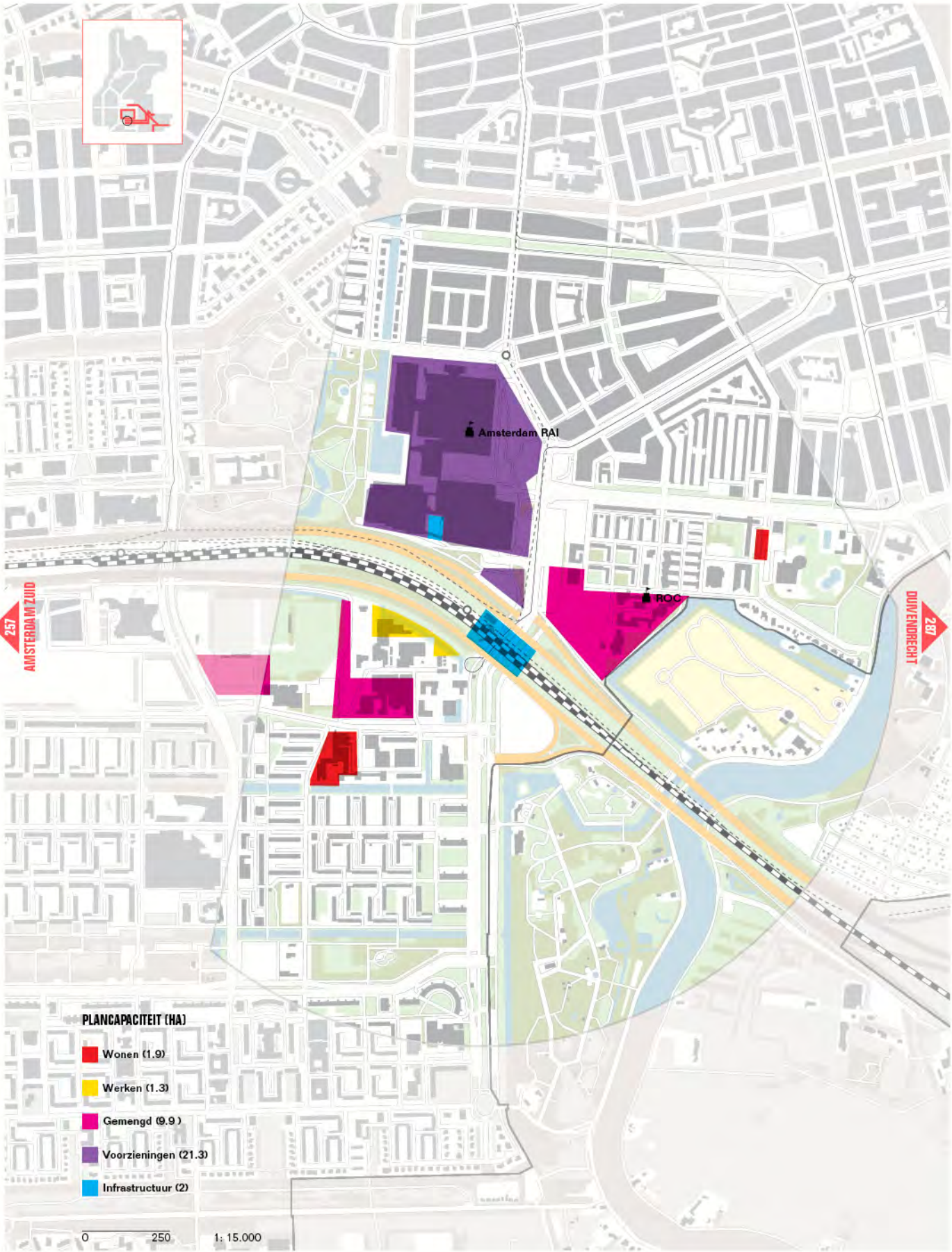


RING AMSTERDAM 143
GOOICORRIDOR 175
AMSTERDAM – UTRECHT 151
BINNENSTAD 111

MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	+ 5 Ha. plancapaciteit	+ 380 Woningen Centrum stedelijk	– 10 Werknemers Binnenstedelijke centrumlocatie
--	----------------------------------	---	---

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU
BINNENSTAD



Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

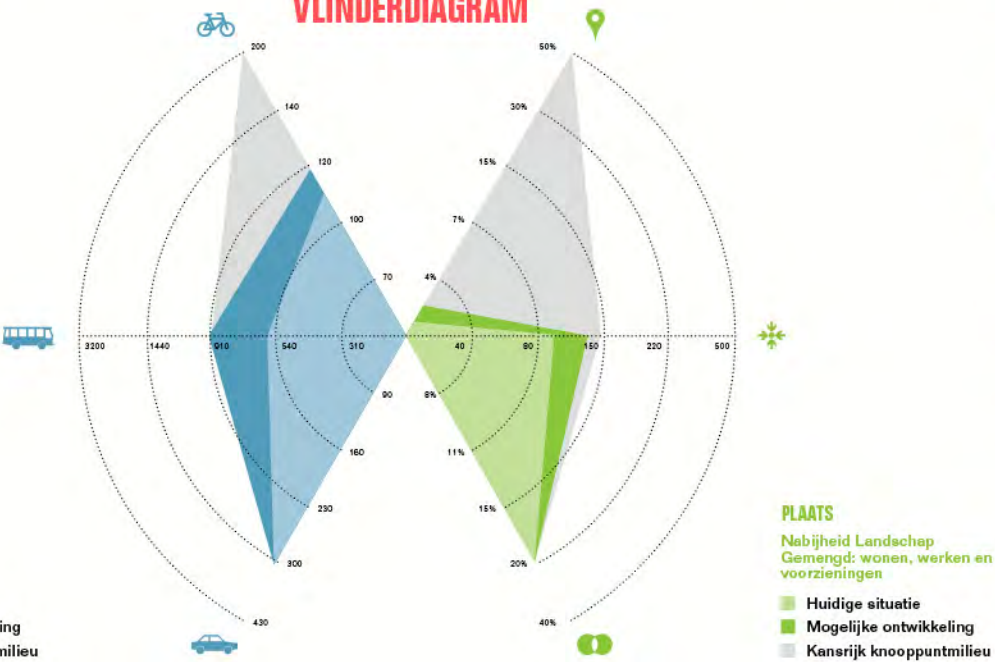
AMSTERDAM RAI



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.. 109 Fietsenstalling..... 1150 Ov-fiets verhuur.....ja Spoorovergang.....ja Lokale Wegen..... 6	Ov..... 585 In-/Uitstappers 6372 Trein/uur..... 4 Metro/uur..... 12 Tram/uur..... 7 Stadbus/uur..... 4	Wegen..... 308 Parkeerplekken 500 Snelwegafslagja Richtingen: Snelwegen..... 3 Regionale wegen 2	Nabijheid..... 1% Intensiteit (300 m)..... 1 Intensiteit (1200 m)..... 157	Intensiteit..... 102 Inwoners..... 19105 Werknemers..... 8516 Bezoekers 7659 Dichtheid (wo/ha).... 77	Menging..... 20%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ PHS Schiphol - Almere - Lelystad	+ Metro Noord-Zuidlijn	+ 36 Ha. plancapaciteit	+ 1.610 Woningen Centrum stedelijk	+ 3.300 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
---	-------------------------------------	-----------------------------------	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

REGIONAAL CENTRUM + BUITENPOORT



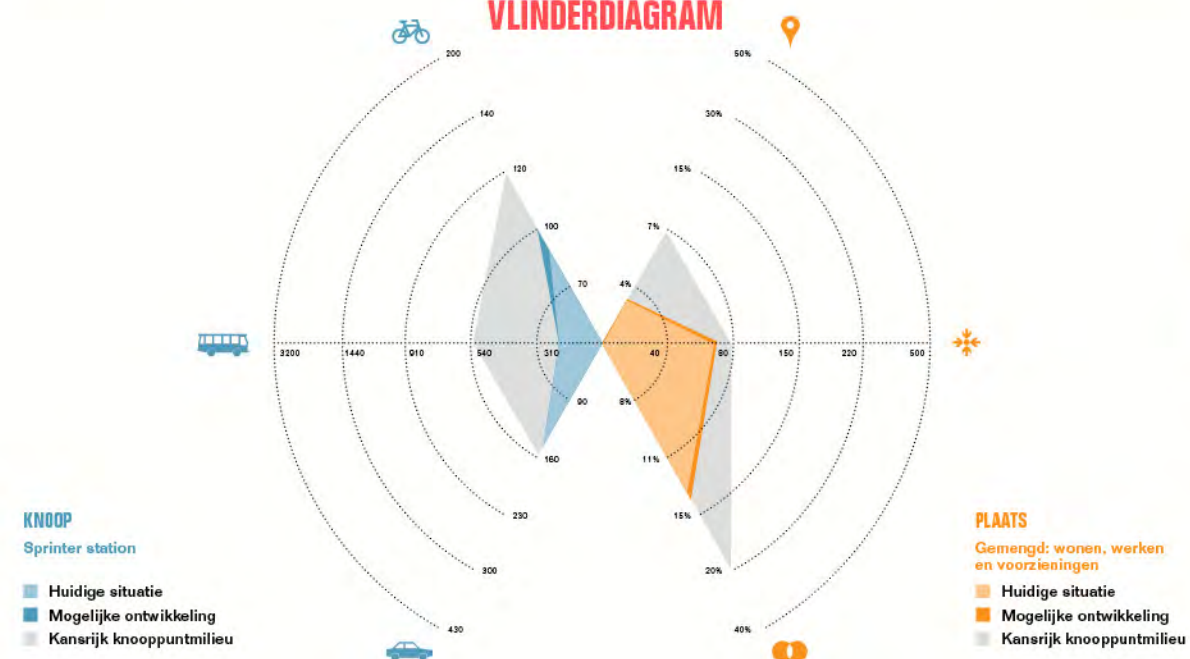
Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

AMSTERDAM SCIENCE PARK

HUIDIGE SITUATIE

					
Langzaam verkeer .. 90	Ov 200	Wegen 145	Nabijheid 3%	Intensiteit 71	Menging 14%
Fietsenstalling 204	In-/Uitstappers 1069	Parkeerplekken 5	Intensiteit (300 m) 3	Inwoners 12845	
Ov-fiets verhuur nee	Trein/uur 2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 107	Werknemers 4762	
Spoorovergang ja	Stadbus/uur 4	Richtingen:		Bezoekers 6017	
Lokale Wegen 10		Snelwegen 3		Dichtheid (wo/ha) 68	
		Regionale wegen 2			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 24

Ha. plancapaciteit

+ 50

Woningen
Centrum kleinstedelijk

+ 650

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

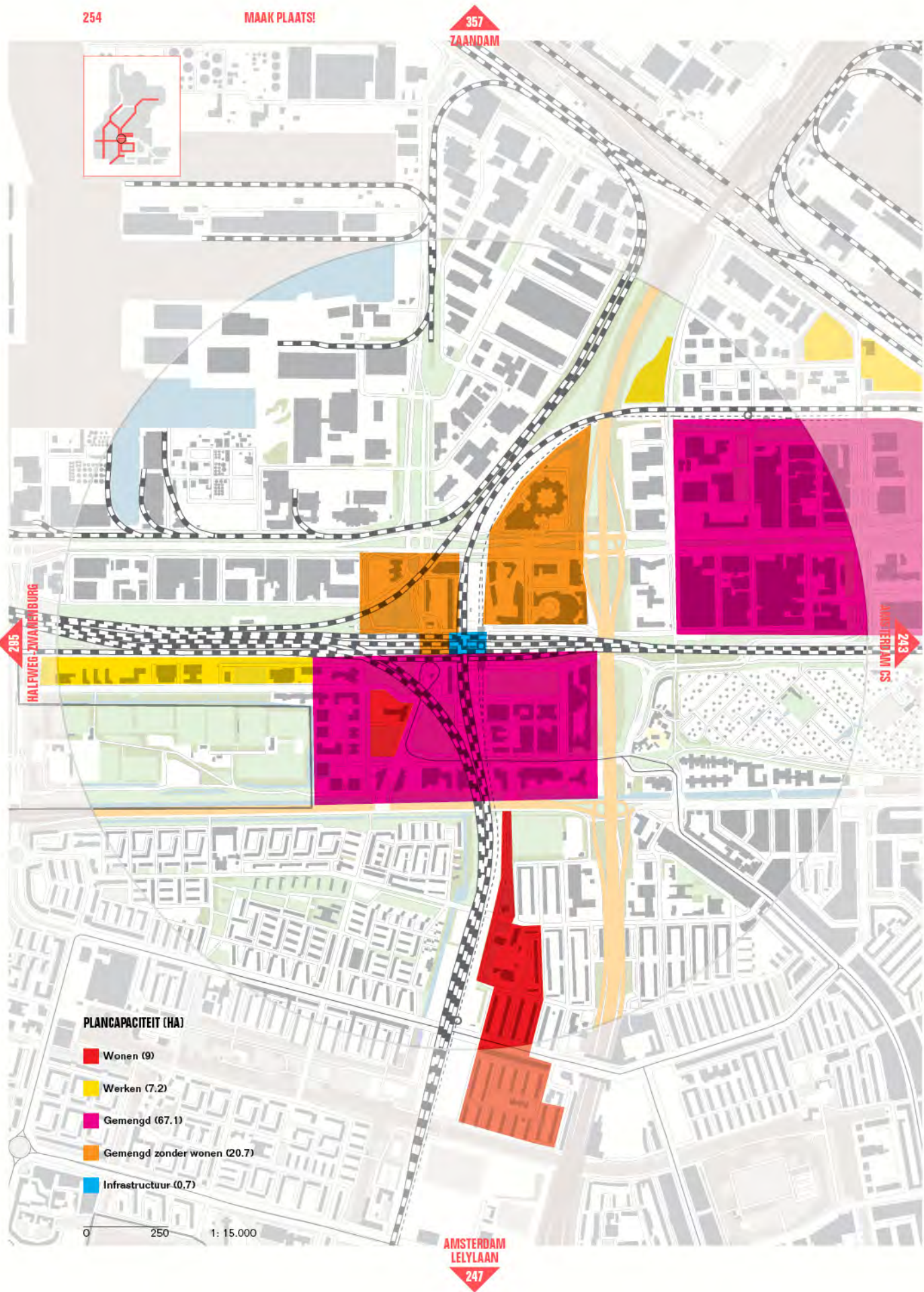
BUITENSTAD
OV KWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

 Wonen (15.7)

 Werken (8.7)

0 250 1: 15.000



Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

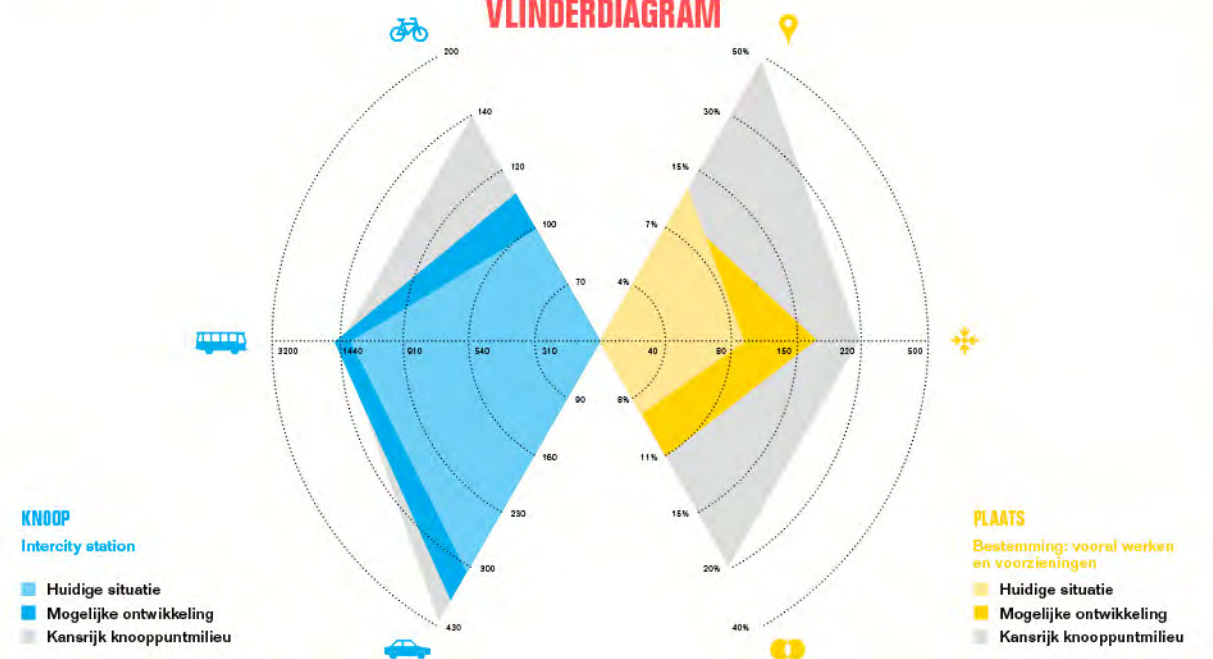
AMSTERDAM SLOTERDIJK



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.....99 Fietsenstalling.....2125 Ov-fiets verhuur.....ja Spoorovergang.....ja Lokale Wegen.....16	Ov.....1350 In-/Uitstappers..39858 Trein/uur.....18 Metro/uur.....6 Bus/uur.....36 Tram/uur.....6	Wegen.....313 Parkeerplekken.....455 Snelwegafslag.....ja Richtingen: Snelwegen.....2 Regionale wegen.....3	Nabijheid.....13% Intensiteit (300 m).....13 Intensiteit (1200 m).....100	Intensiteit.....100 Inwoners.....13641 Werknemers.....31350 Dichtheid (wo/ha).....65	Menging.....9%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

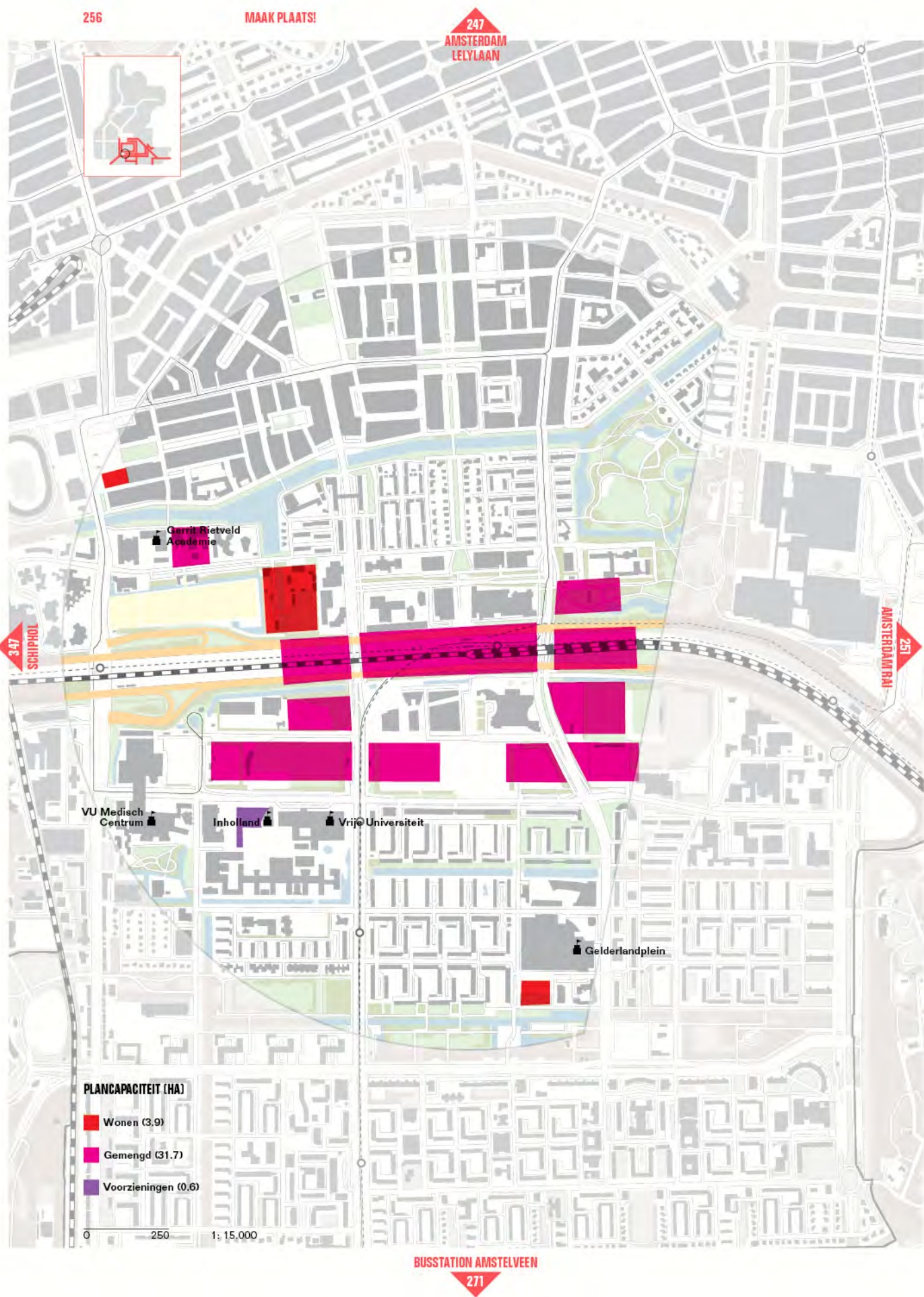
+ PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	+ A5 Westrandweg	+ 105 Ha. plancapaciteit	+ 4270 Woningen Centrum stedelijk	+ 6.160 Werknemers Randstedelijke ov-knooppuntenlocatie
---	--	--	---	---

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

METROPOLITAAN CENTRUM

MODERNE STAD

RING AMSTERDAM 143
ZAAN-CORRIDOR 149
SCHIPHOL-CORRIDOR 155
ZUID-KENNEMERLAND 169
AMSTERDAM – ENKHOZEN 181
METROPOLITAAN CENTRUM 113



Gemeente
AMSTERDAM
Regio
SRA ZUID

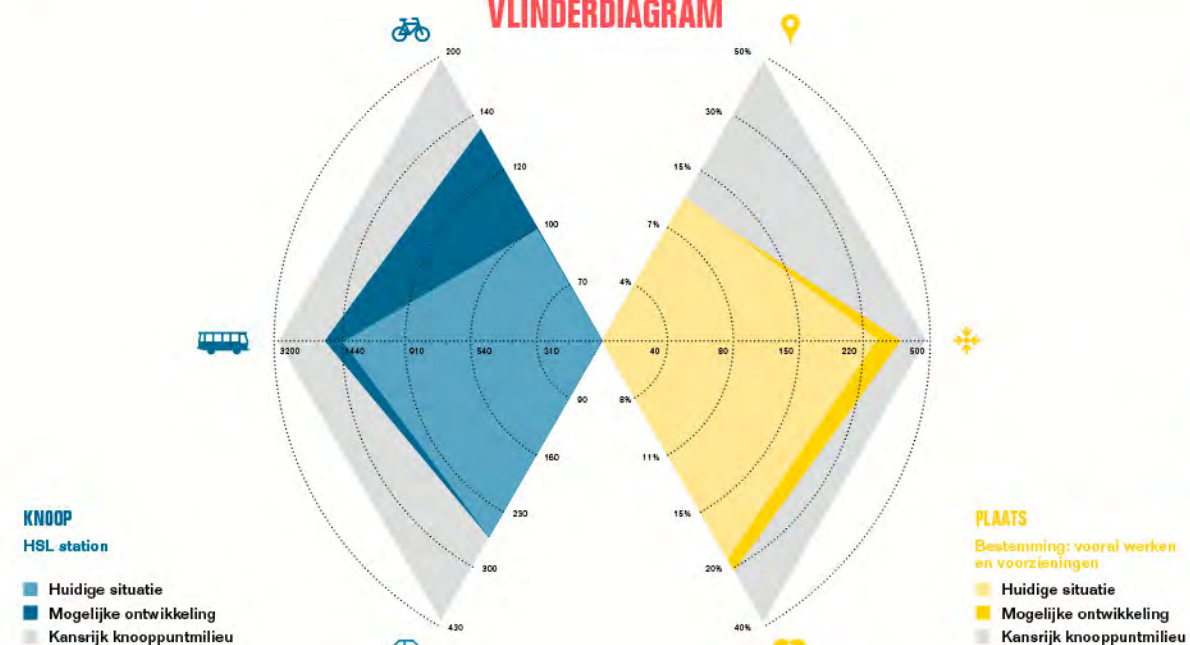
AMSTERDAM ZUID



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 99	Ov 1440	Wegen 263	Nabijheid 12%	Intensiteit 297	Menging 20%
Fietsenstalling 4728	In-/Uitstappers .. 35816	Parkeerplekken 6	Intensiteit (300 m) 38	Inwoners 19308	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 12	Snelwegafslag ja	Intensiteit (1200 m) 332	Werknemers 35195	
Spoorovergang ja	Metro/uur 12	Richtingen:		Bezoekers 51083	
Lokale Wegen 16	Bus/uur 30	Snelwegen 4		Dichtheid (wo/ha) 51	
	Tram/uur 9				

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+	+	+	+ 36	+ 6.170	+ 12.660
PHS Schiphol – Almere – Lelystad	Metro Noord-Zuidlijn	6-sporig station	Ha. plancapaciteit	Woningen Centrum stedelijk plus	Werknemers Grootstedelijke toplocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

WERELDSTAD
METROPOLITAAN CENTRUM



Gemeente
ANNA PAULOWNA
Regio
KOP VAN NOORD-HOLLAND

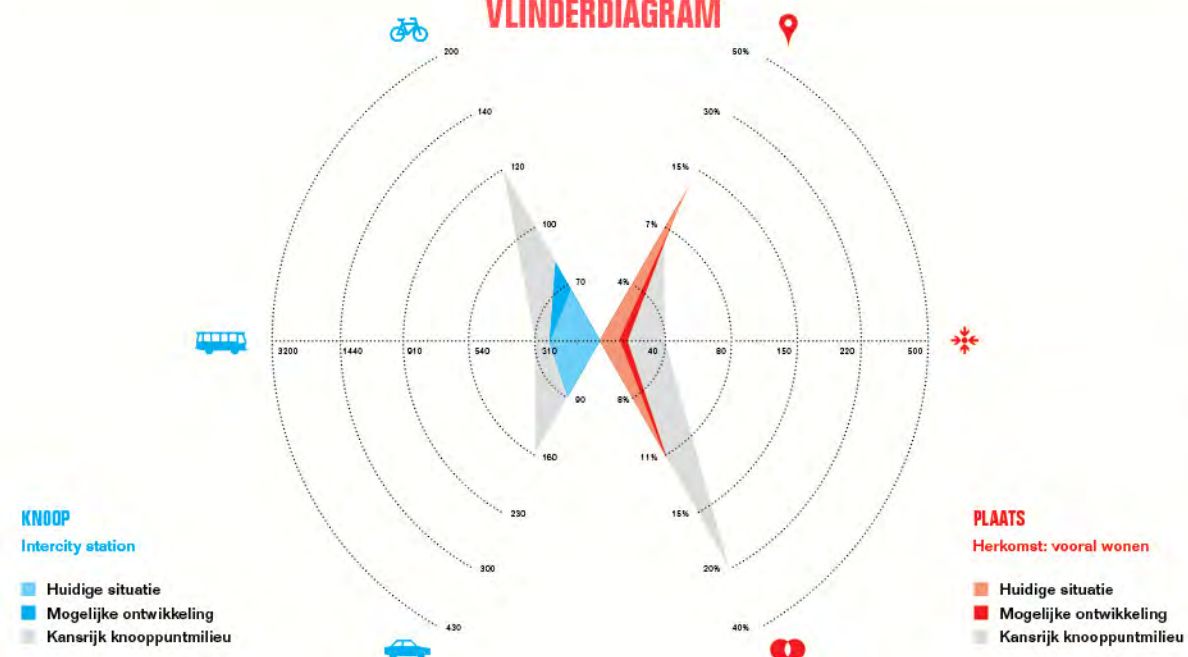
ANNA PAULOWNA



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 67	Ov 240	Wegen 85	Nabijheid 13%	Intensiteit 12	Menging 11%
Fietsenstalling 536	In-/Uitstappers 1948	Parkeerplekken 130	Intensiteit (300 m) 2	Inwoners 4468	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 12	Werknemers 813	
Spoorovergang nee	Streekbus/uur 1	Richtingen:		Dichtheid (wo/ha) 19	
Lokale Wegen 11		Regionale wegen 5			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+23

Ha. plancapaciteit

+400

Woningen
Centrum dorps

+1.080

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

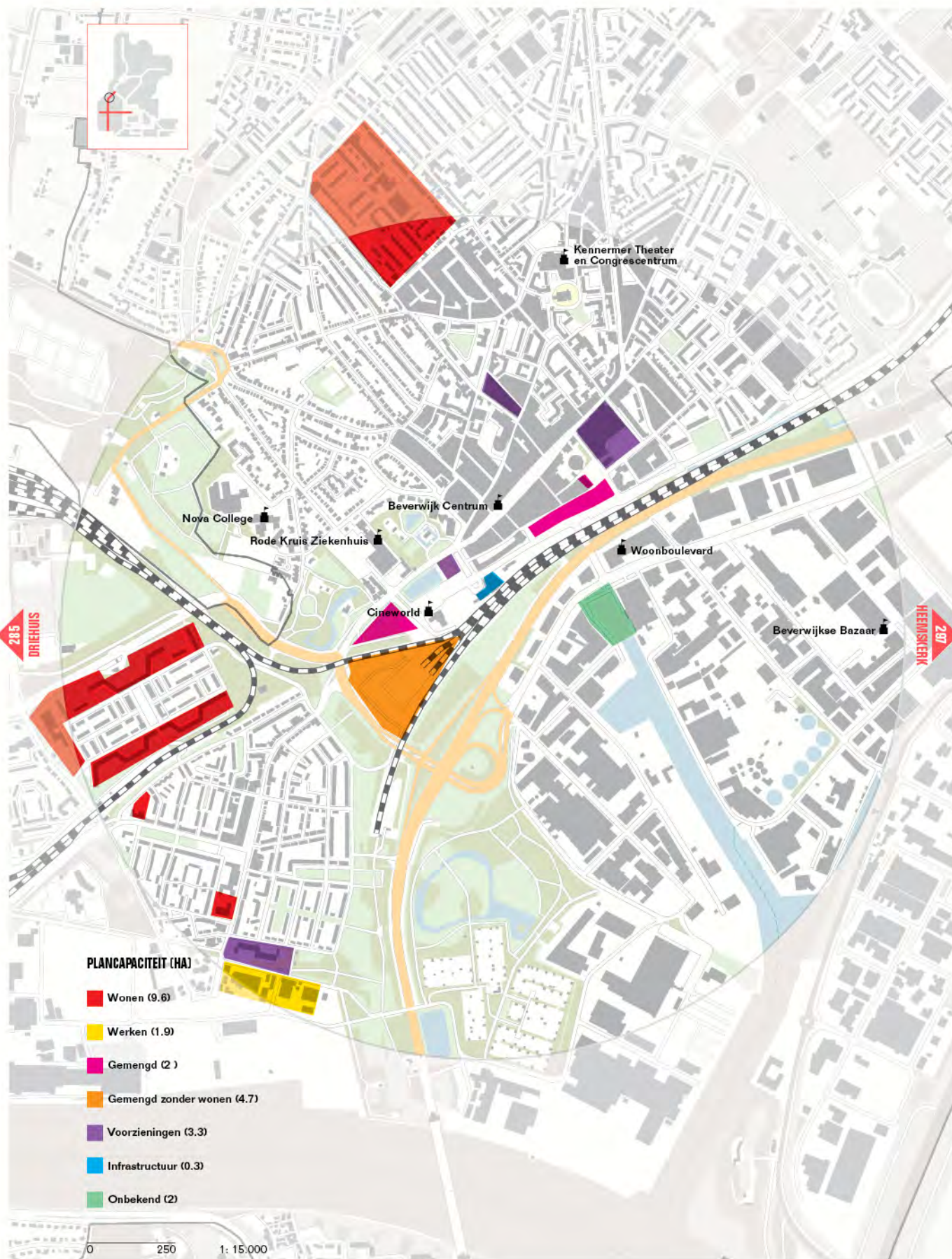
CENTRUMDORP
OV KWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

Wonen (14.2)

Werken (8.8)

0 250 1: 15.000



Gemeente
BEVERWIJK + VELSEN
Regio
ZUID-KENNERMERLAND

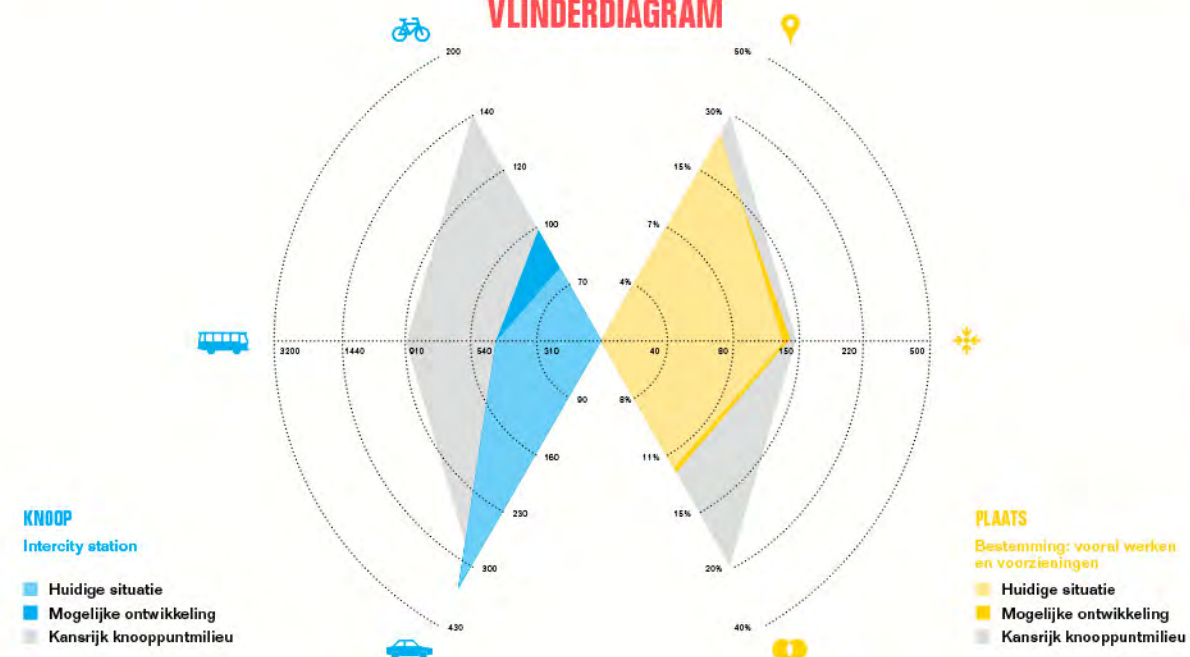
BEVERWIJK



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer ..80 Fietsenstalling 1216 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang nee Lokale Wegen 20	Ov 450 In-/Uitstappers 5494 Trein/uur 4 Streekbus/uur 10	Wegen 350 Parkeerplekken 503 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 3 Regionale wegen 3	Nabijheid 24% Intensiteit (300 m) 32 Intensiteit (1200 m) 136	Intensiteit 136 Inwoners 14769 Werknemers 10901 Bezoekers 35820 Dichtheid (wo/ha) 36	Menging 12%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 24

Ha. plancapaciteit

+ 370

Woningen
Centrum stedelijk

+ 1.940

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

REGIONAAL CENTRUM

MODERNE STAD



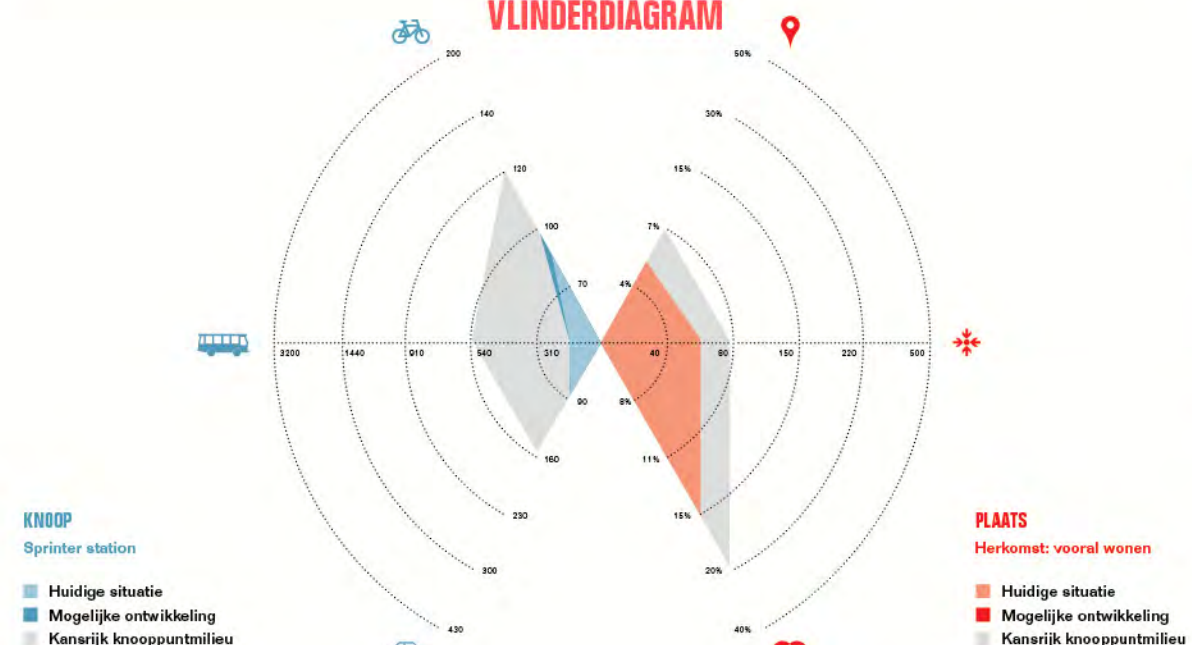
Gemeente
BLOEMENDAAL + HAARLEM
Regio
ZUID-KENNERLAND

BLOEMENDAAL

HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+5

Ha. plancapaciteit

+170

Woningen
Centrum kleinstedelijk

-200

**Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid**

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

BUITENSTAD
CENTRUMDORP

PLANCAPACITEIT (HA)

■ Wonen (4.5)

Infrastructuur (1)

0 250 1: 15.000

HAARLEM
291

Gemeente
STEDE BROEC + ENKHUIZEN
Regio
WEST-FRIESLAND

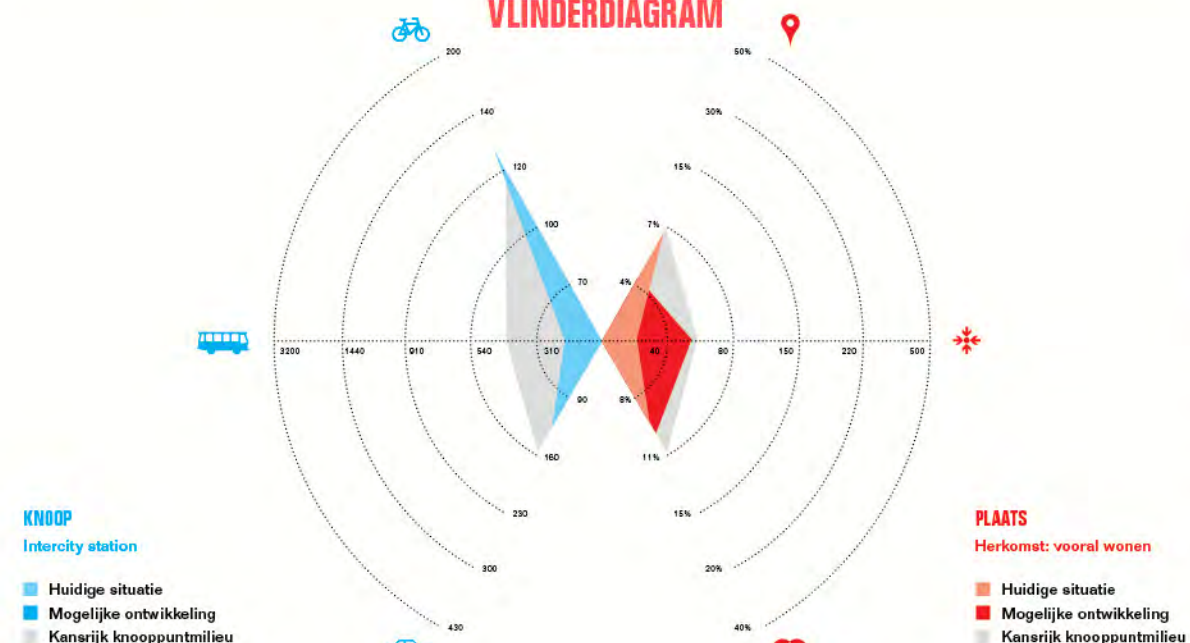
BOVENKARSPPEL FLORA



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.. 126	Ov 180	Wegen..... 125	Nabijheid..... 7%	Intensiteit..... 20	Menging..... 9%
Fietsenstalling..... 272	In-/Uitstappers 682	Parkeerplekken 30	Intensiteit (300 m) 3	Inwoners..... 5513	
Ov-fiets verhuur..... nee	Trein/uur..... 2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 39	Werknemers 1656	
Spoorovergang..... ja		Richtingen:		Dichtheid (wo/ha)..... 24	
Lokale Wegen..... 17		Regionale wegen 3			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 106

Ha. plancapaciteit

+ 1.430

Woningen
Groen kleinstedelijk

+ 8.920

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTILIEU

OV KWARTIER
CENTRUMDORP

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (15.7)
- Werken (63.7)
- Onbekend (26.4)

0 250 1: 15.000



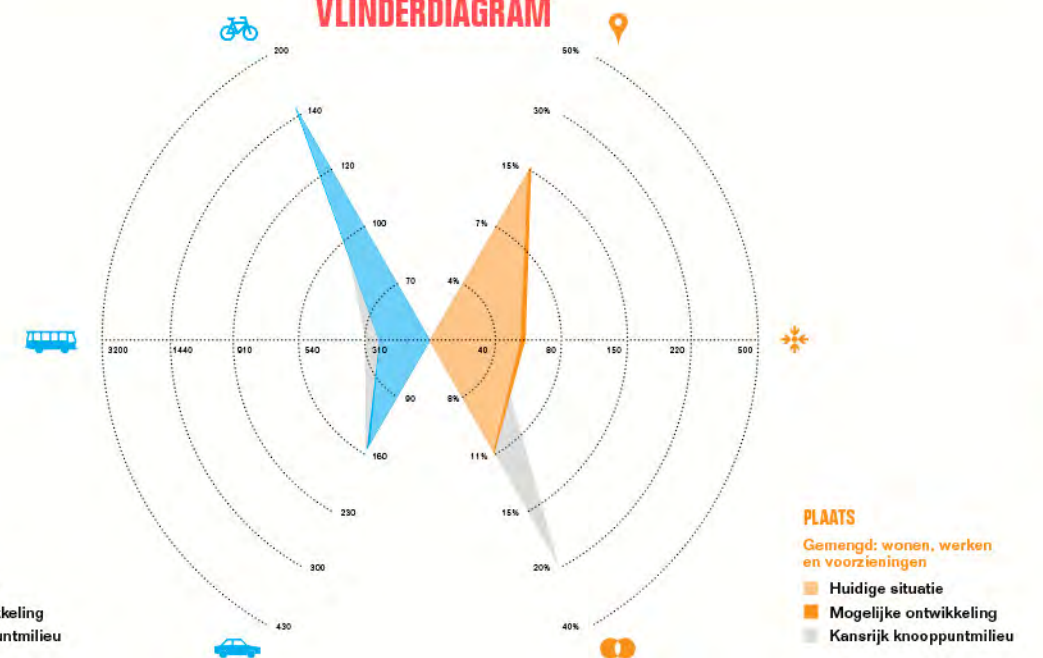
Gemeente
STEDE BROEC
Regio
WEST-FRIESLAND

BOVENKARSPER GROOTE BROEK

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.. 148	Ov 240	Wegen..... 150	Nabijheid..... 15%	Intensiteit..... 56	Menging..... 11%
Fietsenstalling..... 648	In-/Uitstappers 2032	Parkeerplekken 223	Intensiteit (300 m) 10	Inwoners..... 12118	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 69	Werknemers 2902	
Spoorovergang ja	Streekbus/uur 1	Richtingen:		Bezoekers 5210	
Lokale Wegen 15		Regionale wegen 3		Dichtheid (wo/ha) 23	

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
N23

+ 13
Ha. plancapaciteit

+ 380
Woningen
Centrum dorps

+ 300
Werknemers
Kleinschalige bedrijvigheid

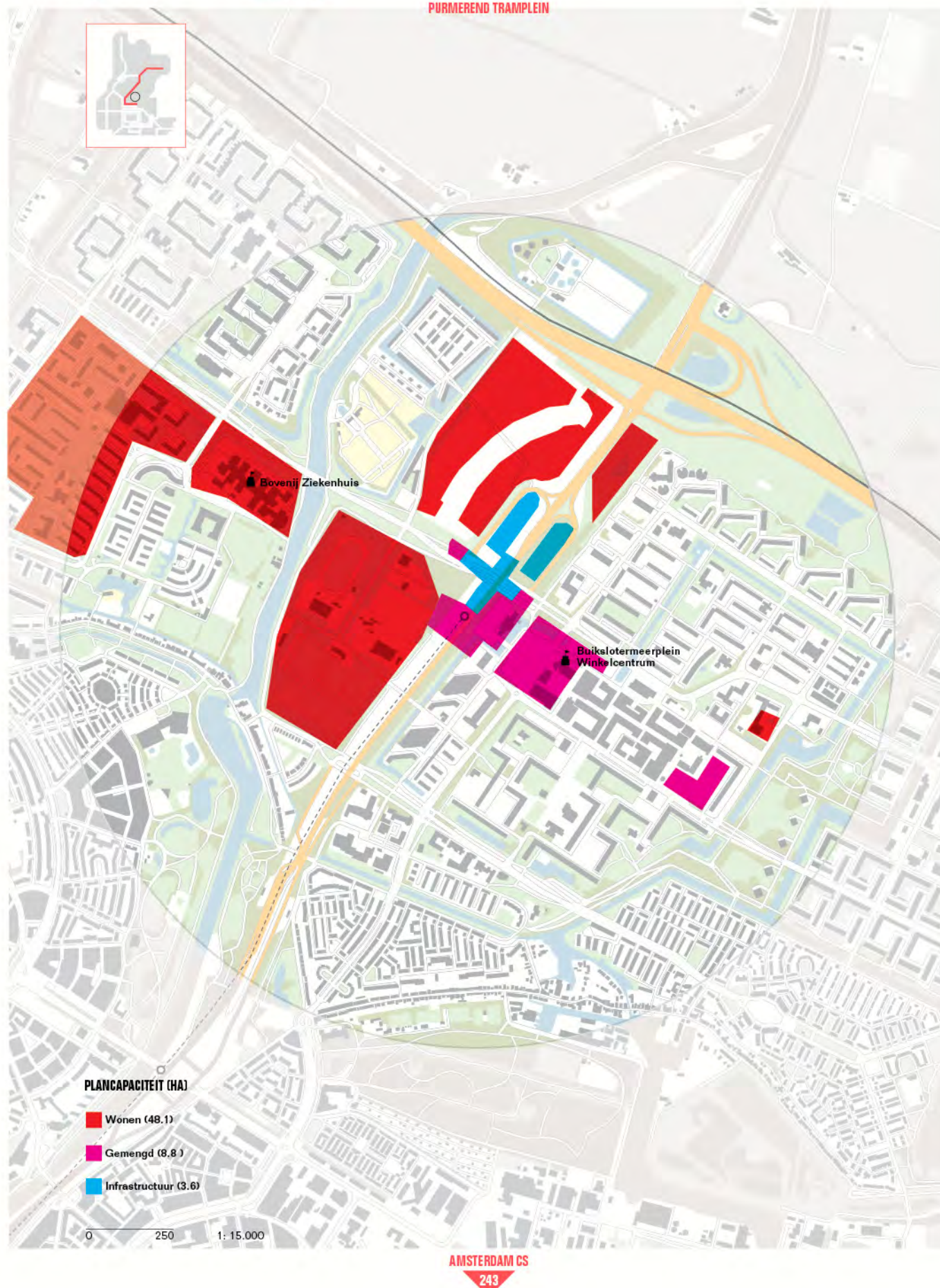
KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

CENTRUMDORP
OV KWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (1.2)
- Voorzieningen (1.2)
- Onbekend (10.5)

0 250 1: 15.000



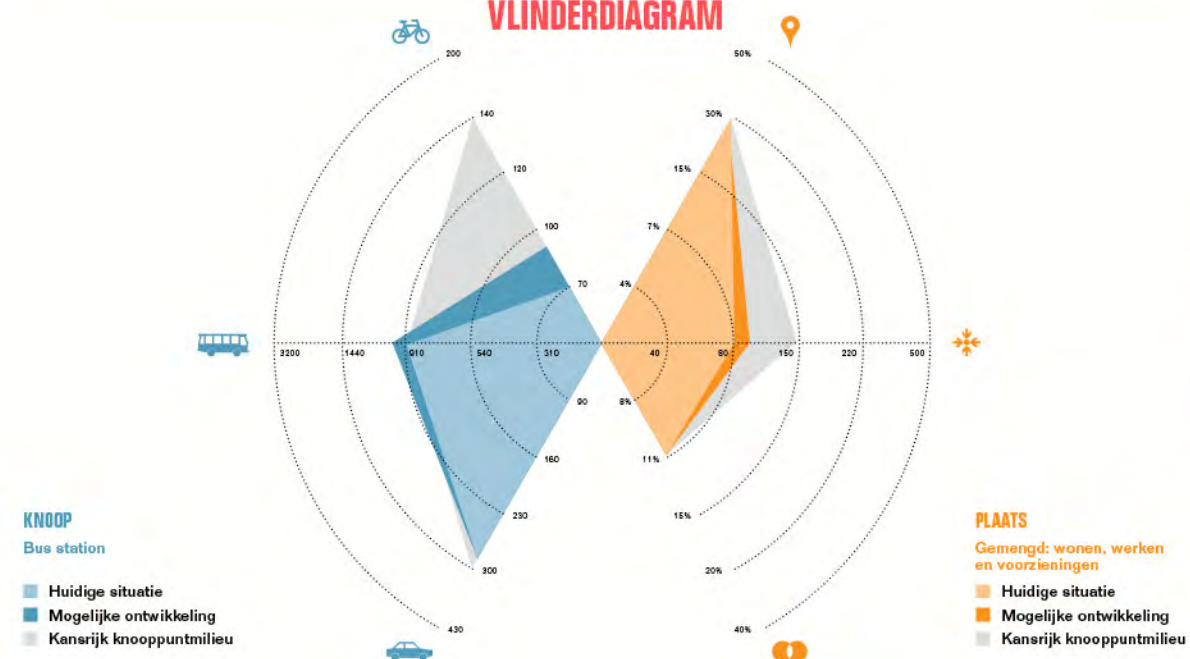
BUIKSLOTERMEERPLEIN



HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM

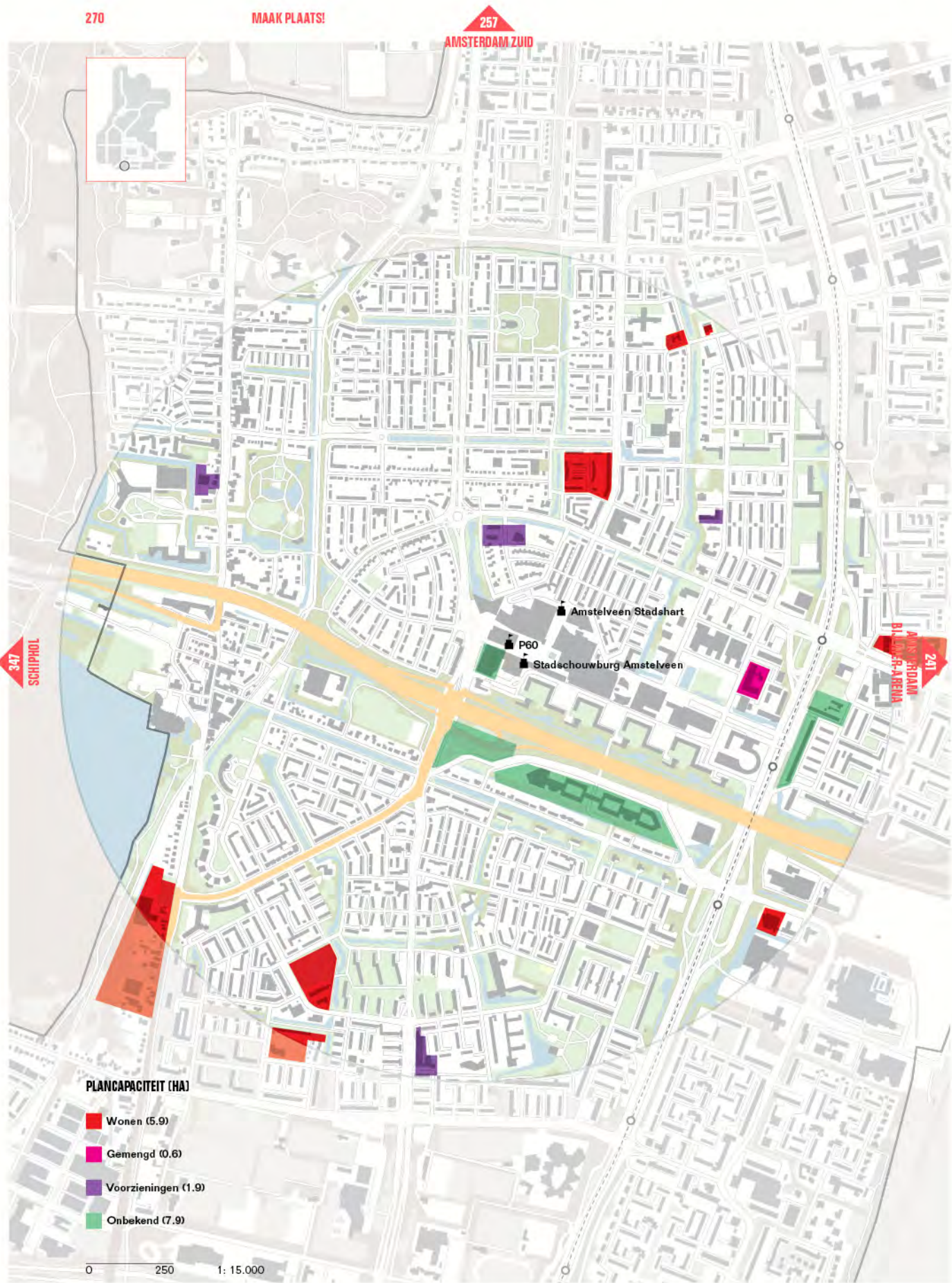


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

MODERNE STAD
REGIONAAL CENTRUM



Gemeente
AMSTELVEEN
Regio
SRA ZUID

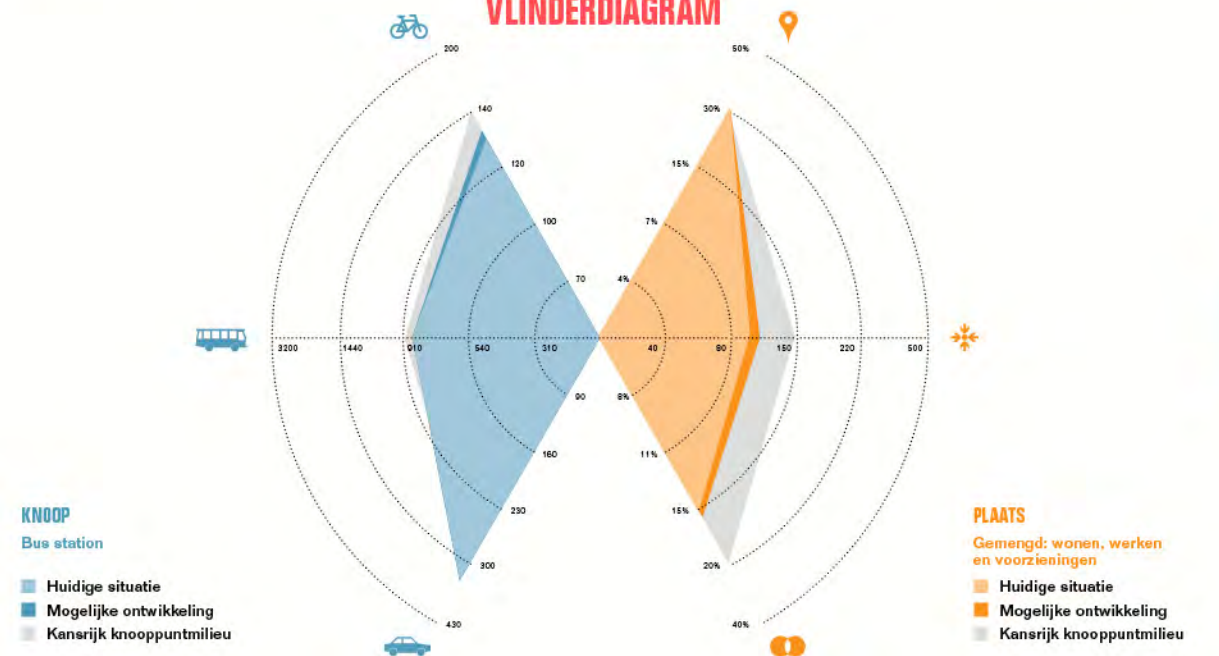
BUSSTATION AMSTELVEEN



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.. 130	Ov 860	Wegen..... 343	Nabijheid..... 33%	Intensiteit..... 108	Menging..... 16%
Fietsenstalling..... 328	R-net/uur..... 10	Parkeerplekken 600	Intensiteit (300 m) 35	Inwoners..... 22971	
Ov-fiets verhuur nee	Streekbus/ uur 29	Snelwegafslag ja	Intensiteit (1200 m) 108	Werknemers 12357	
Spoorovergang..... ja		Richtingen:		Bezoekers 13343	
Lokale Wegen..... 20		Snelwegen..... 2		Dichtheid (wo/ha).... 34	
		Regionale wegen 4			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 16

Ha. plancapaciteit

+ 650

Woningen
Centrum stedelijk

+ 1020

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

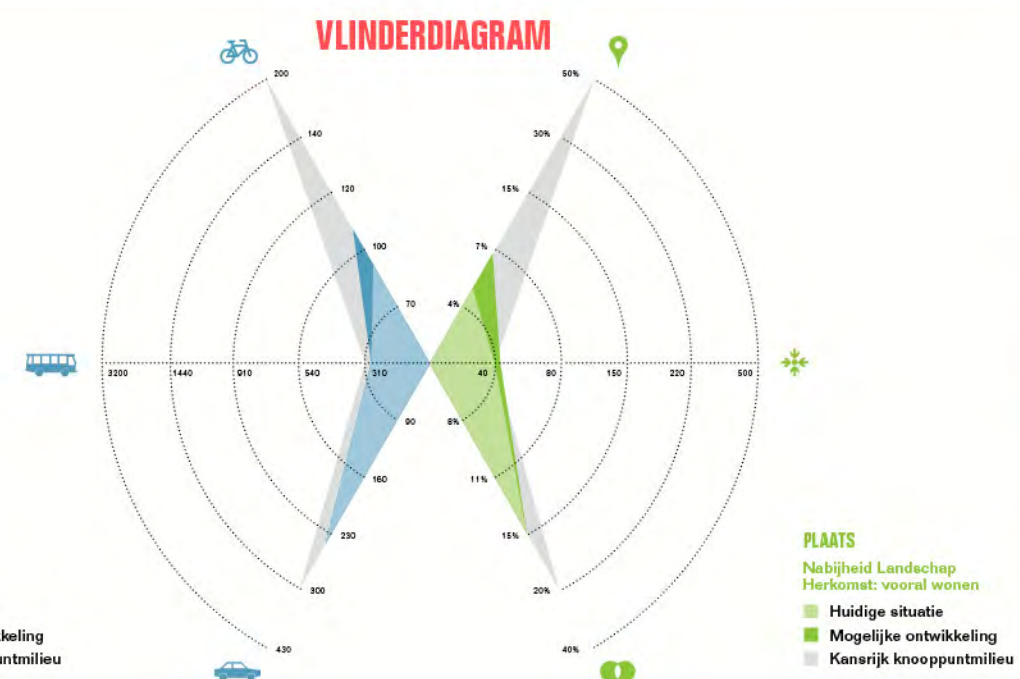
REGIONAAL CENTRUM



Gemeente
BUSSUM + NAARDEN
Regio
GOOI- EN VECHTSTREEK

BUSSUM ZUID

HUIDIGE SITUATIE



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+7

Ha. plancapaciteit

+130

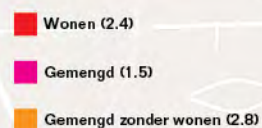
Woningen
Centrum dorps

+ 690

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

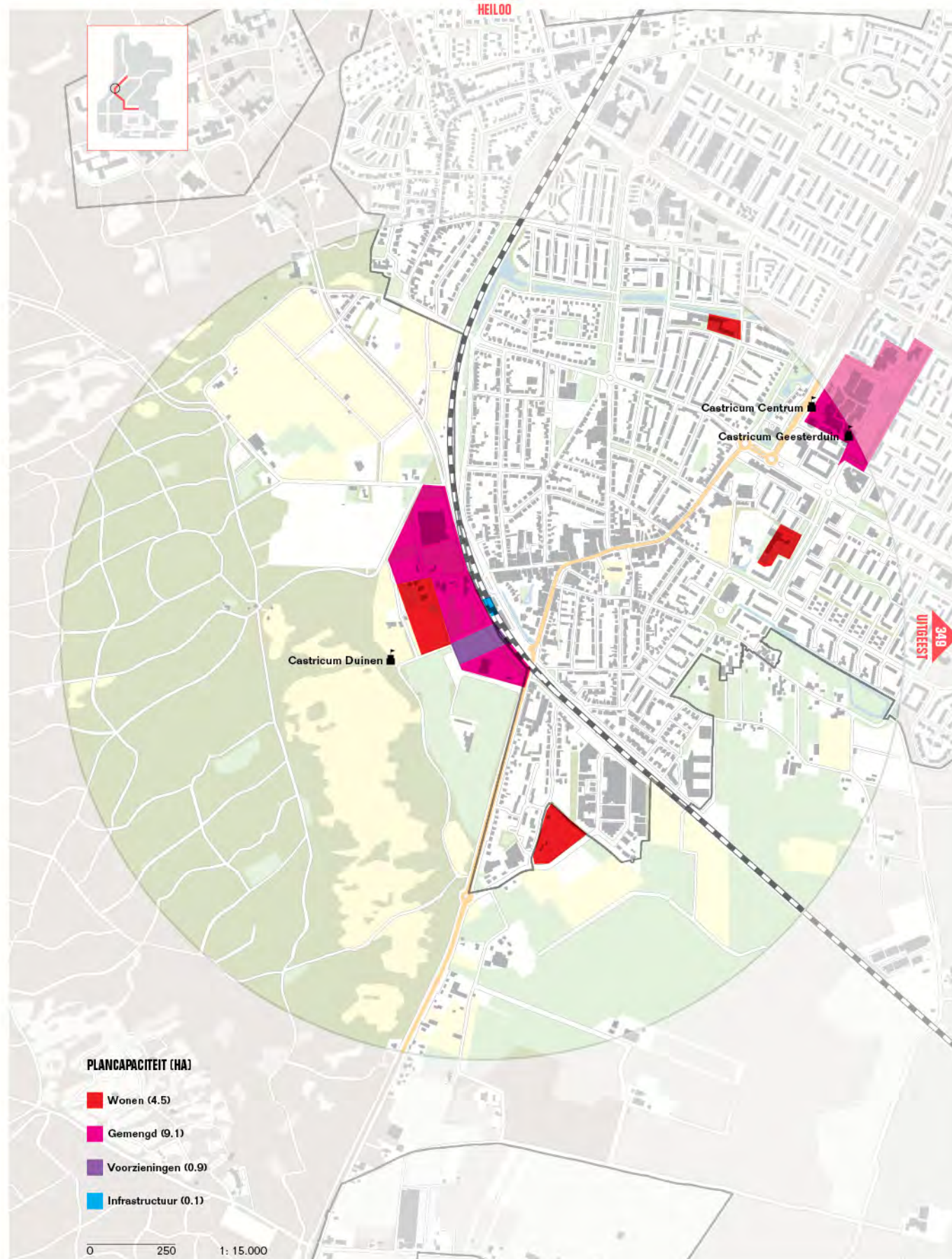
HUBDORP + BUITENPOORT

PLANCAPACITEIT (HA)

0 250 1: 15.000

HILVERSUM NOORD

307



Gemeente
CASTRICUM
Regio
REGIO ALKMAAR

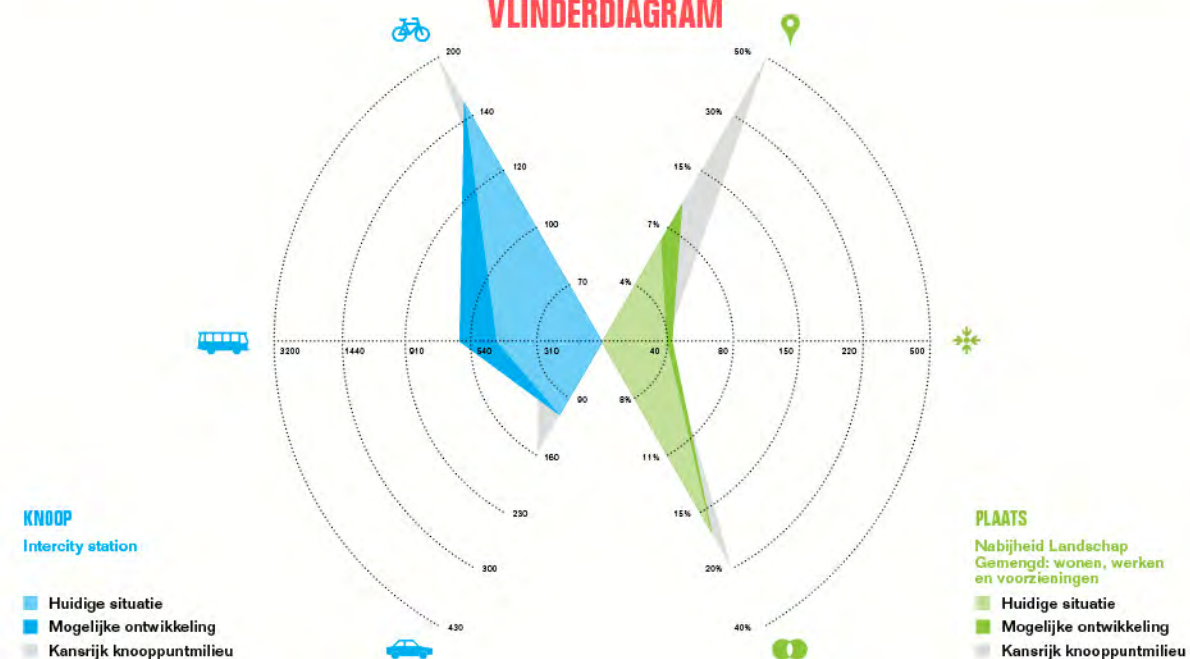
CASTRICUM



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer.. 160	Ov 450	Wegen..... 110	Nabijheid..... 7%	Intensiteit 38	Menging..... 17%
Fietsenstelling..... 3064	In-/Uitstappers 6131	Parkeerplekken 292	Intensiteit (300 m) 3	Inwoners..... 9175	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 6	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 38	Werknemers 2620	
Spoorovergang ja	Streekbus/uur 4	Richtingen:		Bezoekers 5400	
Lokale Wegen..... 23		Regionale wegen 5		Dichtheid (wo/ha)..... 31	

VLINDERDIAGRAM

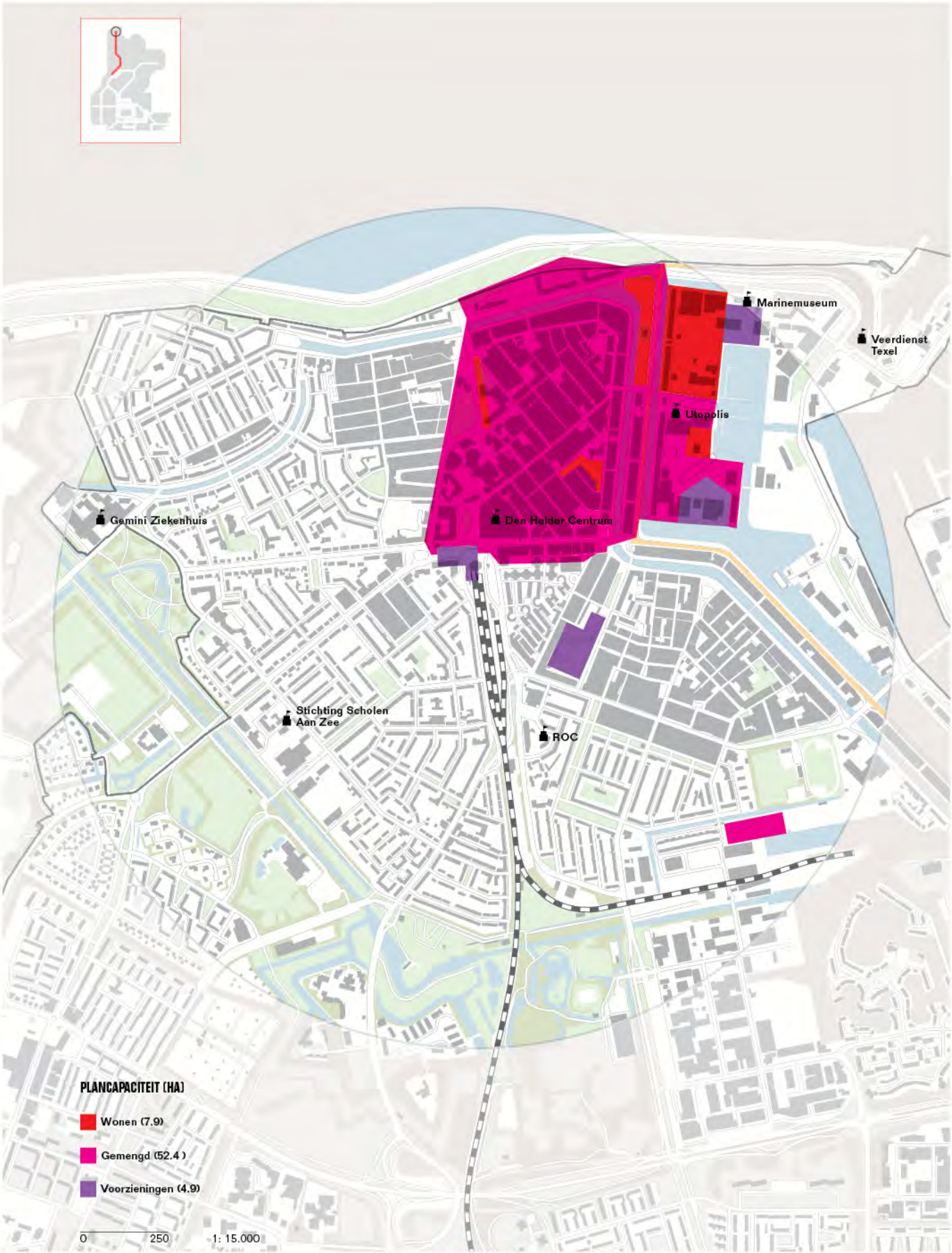


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	+ 15 Ha. plancapaciteit	+ 340 Woningen Centrum dorps	+ 390 Werknemers Kleinschalige bedrijfsgebied
--	-----------------------------------	---	---

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

CENTRUMDORP + BUITENPOORT
BUITENSTAD



Gemeente
DEN HELDER
Regio
KOP VAN NOORD-HOLLAND

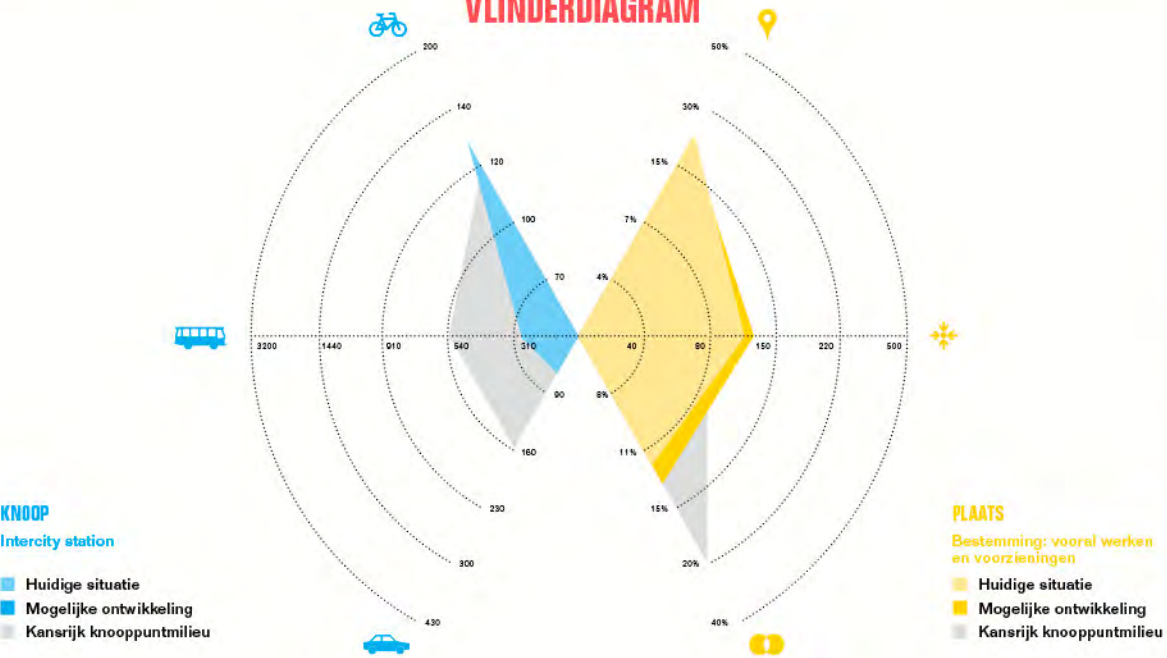
DEN HELDER



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 128 Fietsenstalling 605 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 35	Ov 270 In-/Uitstappers 4633 Trein/uur 2 Streekbus/uur 1 Stadbus/uur 9	Wegen 58 Parkeerplekken 14 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 2	Nabijheid 22% Intensiteit (300 m) 27 Intensiteit (1200 m) 121	Intensiteit 121 Inwoners 19466 Werknemers 6920 Bezoekers 28470 Dichtheid (wo/ha) 36	Menging 12%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 65 Ha. plancapaciteit	+ 670 Woningen Centrum kleinstedelijk	+ 890 Werknemers Kleinschalige bedrijvigheid
-----------------------------------	--	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

BUITENSTAD
BINNENSTAD

Gemeente
DEN HELDER
Regio
KOP VAN NOORD-HOLLAND

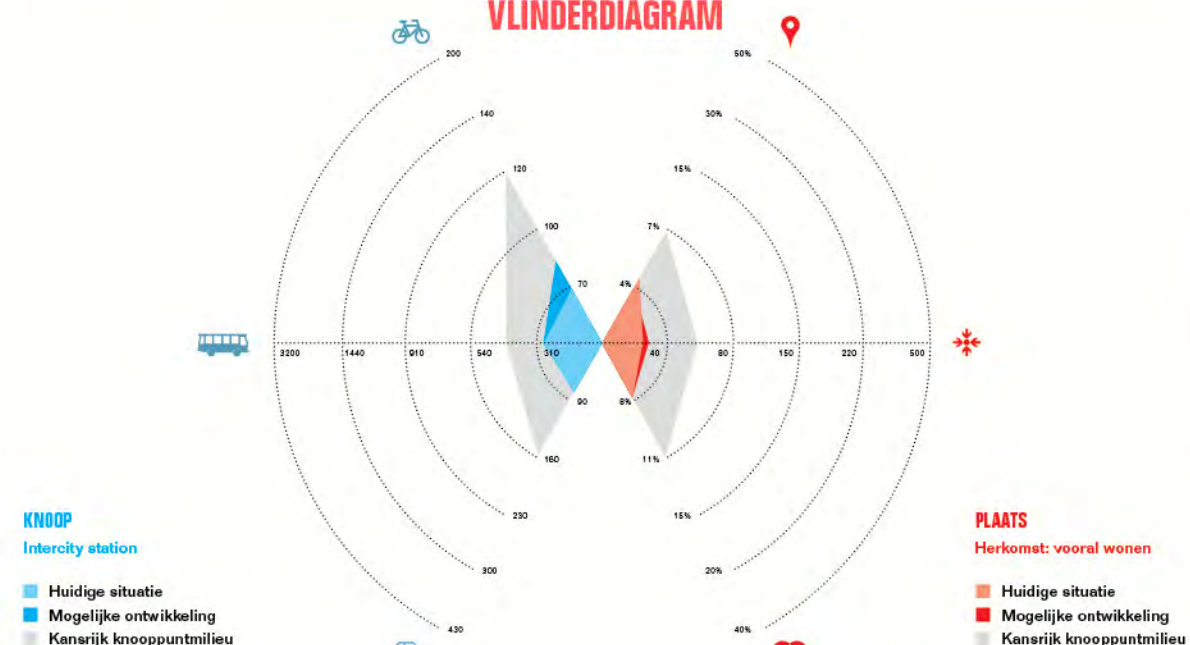
DEN HELDER ZUID



HUIDIGE SITUATIE

					
Langzaam verkeer ..70	Ov285	Wegen.....75	Nabijheid.....4%	Intensiteit.....24	Menging.....7%
Fietsenstalling.....340	In-/Uitstappers1099	Parkeerplekken218	Intensiteit (300 m)1	Inwoners.....7734	
Ov-fiets verhuur nee	Trein/uur.....2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m)24	Werknemers2980	
Spoorovergang nee	Stadbus/uur8	Richtingen:		Dichtheid (wo/ha).....29	
Lokale Wegen.....13		Regionale wegen3			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+13

Ha. plancapaciteit

+20

Woningen
Kleinschalig

+1.480

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

OV KWARTIER
CENTRUMDORP

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (0.8)
- Werken (8.9)
- Voorzieningen (3.3)

0 250 1: 15.000



Gemeente
DIEMEN
Regio
SRA ZUID

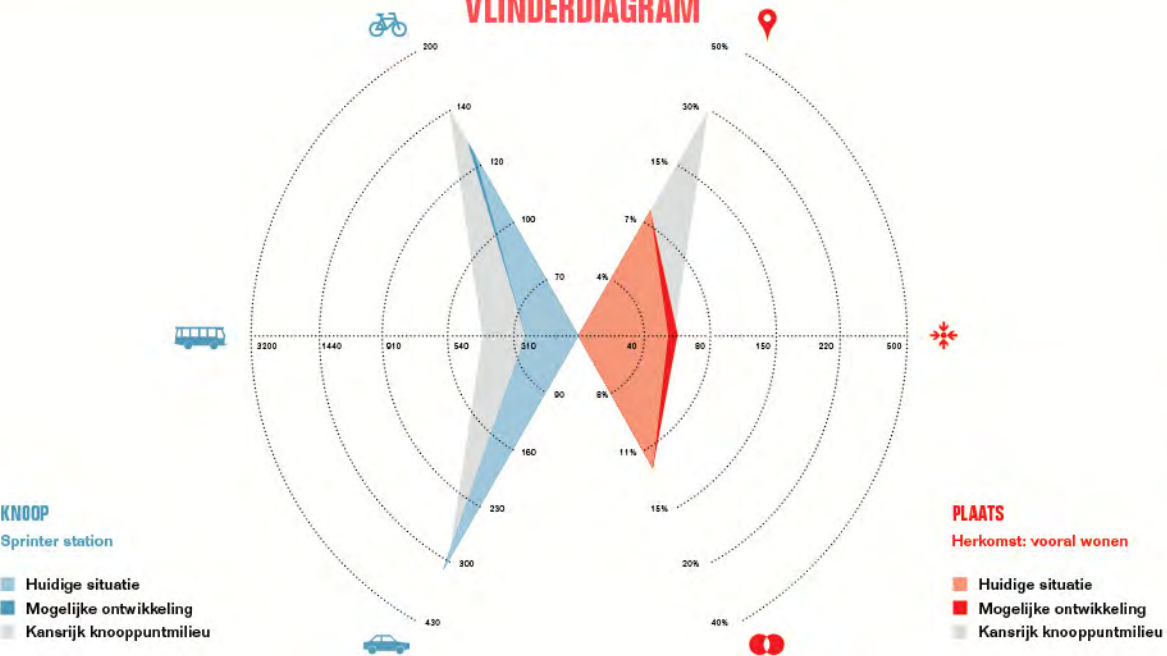
DIEMEN



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 123 Fietsenstalling 892 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 15	Ov 260 In-/Uitstappers 3816 Trein/uur 4 Stadbus/uur 4	Wegen 320 Parkeerplekken 90 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 4 Regionale wegen 2	Nabijheid 9% Intensiteit (300 m) 6 Intensiteit (1200 m) 64	Intensiteit 56 Inwoners 16367 Werknemers 4042 Dichtheid (wo/ha) 52	Menging 12%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 18 Ha. plancapaciteit	+ 610 Woningen Kleinstedelijk	+ 420 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
-----------------------------------	--	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

POORTKWARTIER
HUBDORP



Gemeente
DIEMEN
Regio
SRA ZUID

DIEMEN ZUID



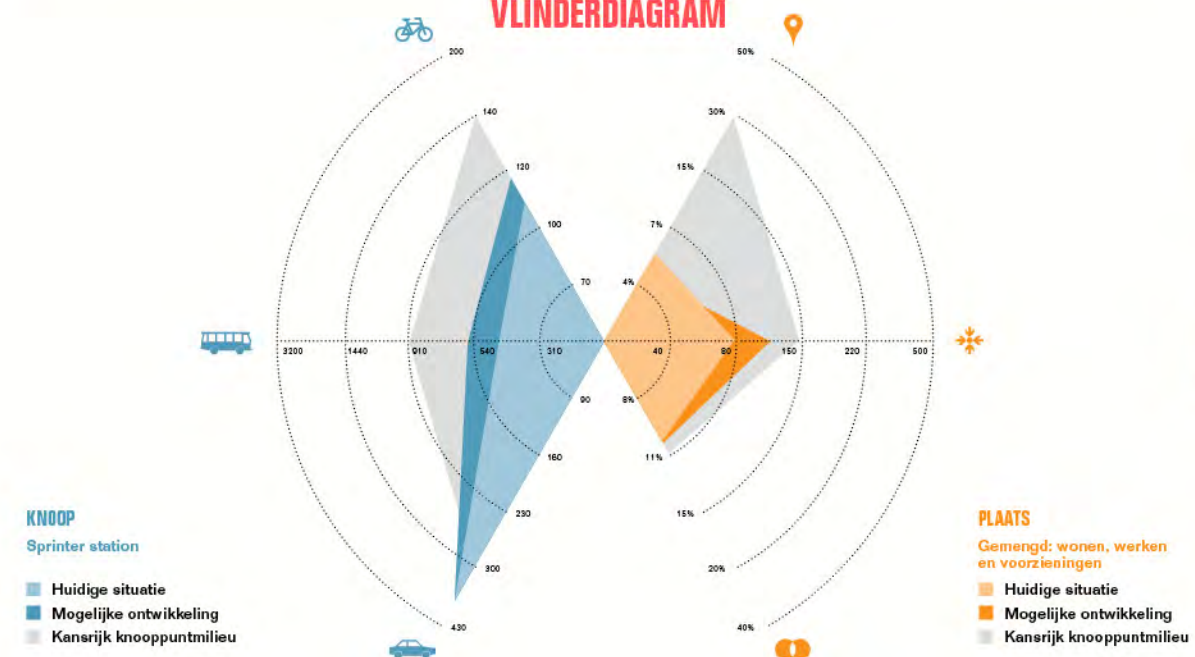
KNOOPPUNTEN

283

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 108 Fietsenstalling 320 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 22	Ov 450 In-/Uitstappers 5738 Trein/uur 4 Metro/uur 6 Stadbus/uur 6	Wegen 375 Parkeerplekken 75 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 4 Regionale wegen 3	Nabijheid 6% Intensiteit (300 m) 6 Intensiteit (1200 m) 109	Intensiteit 86 Inwoners 14776 Werknemers 12932 Bezoekers 2970 Dichtheid (wo/ha) 45	Menging 10%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
PHS Schiphol -
Almere - Lelystad

+ 51
Ha. plancapaciteit

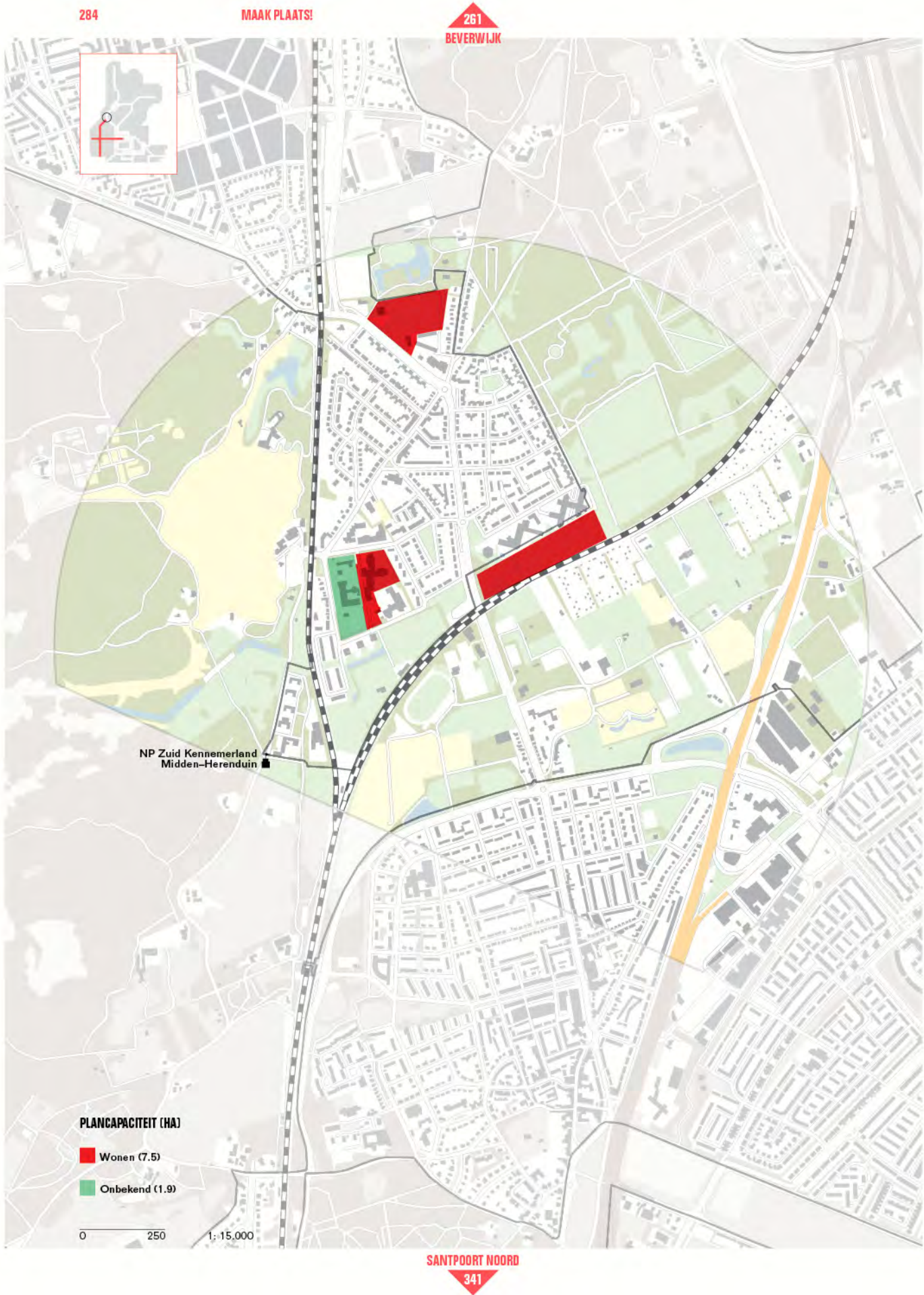
+ 3.200
Woningen
Stedelijk naoorlogs
compact

+ 710
Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

MODERNE STAD

POORTKWARTIER



Gemeente
VELSEN
Regio
ZUID-KENNERMERLAND

DRIEHUIS



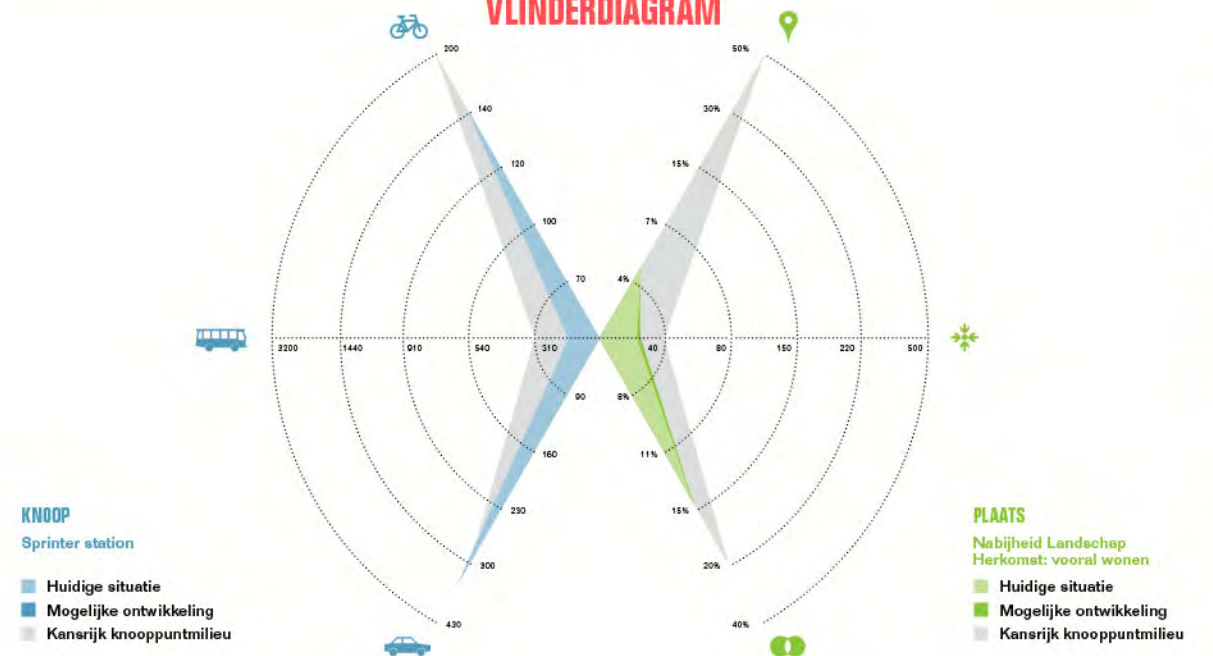
KNOOPPUNTEN

285

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 143 Fietsenstalling 220 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 12	Ov 135 In-/Uitstappers 709 Trein/uur 2	Wegen 345 Parkeerplekken 83 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 3 Regionale wegen 2	Nabijheid 5% Intensiteit (300 m) 1 Intensiteit (1200 m) 31	Intensiteit 22 Inwoners 5591 Werknemers 2014 Bezoekers 289 Dichtheid (wo/ha) 25	Menging 15%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 9 Ha. plancapaciteit	+ 330 Woningen Centrum dorps	- 230 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
----------------------------------	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

HUBDORP + BUITENPOORT



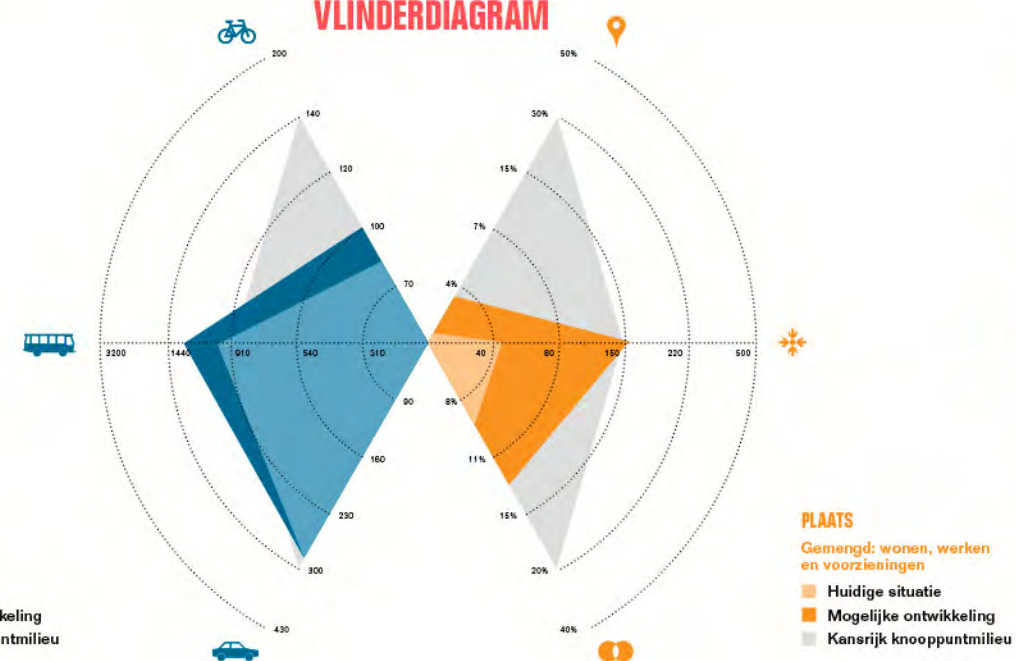
Gemeente
OUDER-AMSTEL
Regio
SRA ZUID

DUIVENDRECHT

HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM

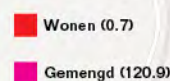


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

REGIONAAL CENTRUM
METROPOLITAAN CENTRUM

**PLANCAPACITEIT (HA)**

0 250 1: 15,000

**AMSTERDAM
BIJLMER-ARENA**

Gemeente
ENKHUIZEN
Regio
WEST-FRIESLAND

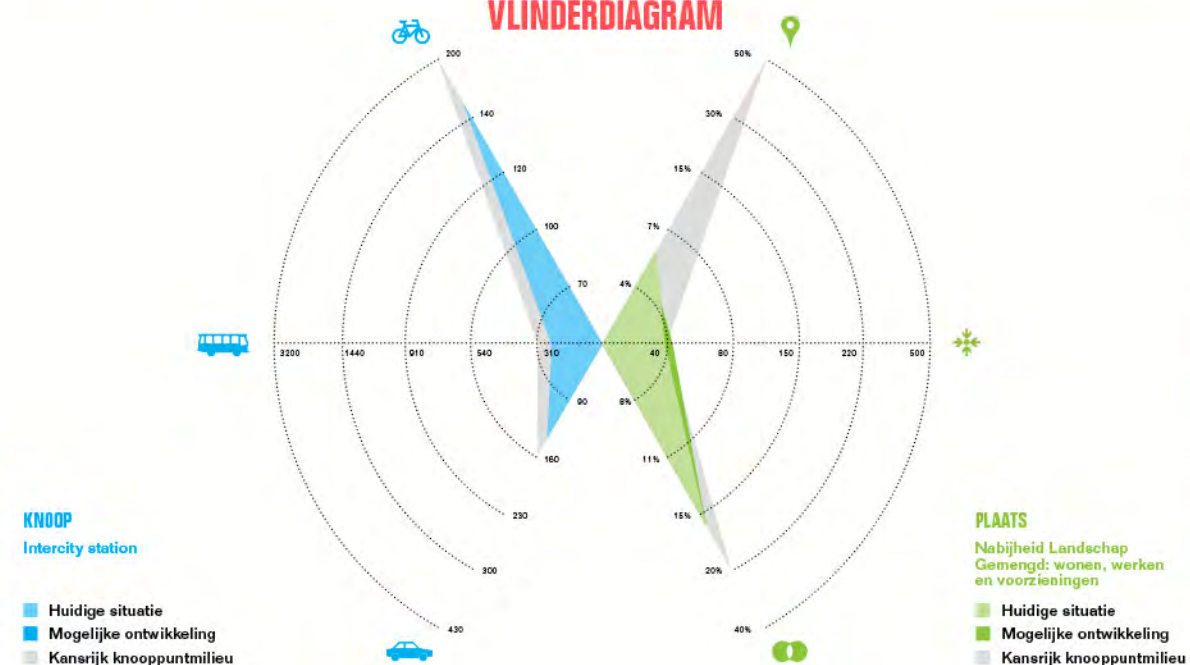
ENKHUIZEN



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 163 Fietsenstalling 888 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 25	Ov 240 In-/Uitstappers 2919 Trein/uur 2 Streekbus/uur 1	Wegen 138 Parkeerplekken 364 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 3	Nabijheid 6% Intensiteit (300 m) 2 Intensiteit (1200 m) 37	Intensiteit 37 Inwoners 7189 Werknemers 3734 Bezoekers 5718 Dichtheid (wo/ha) 35	Menging 16%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+24

Ha. plancapaciteit

+2.620

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

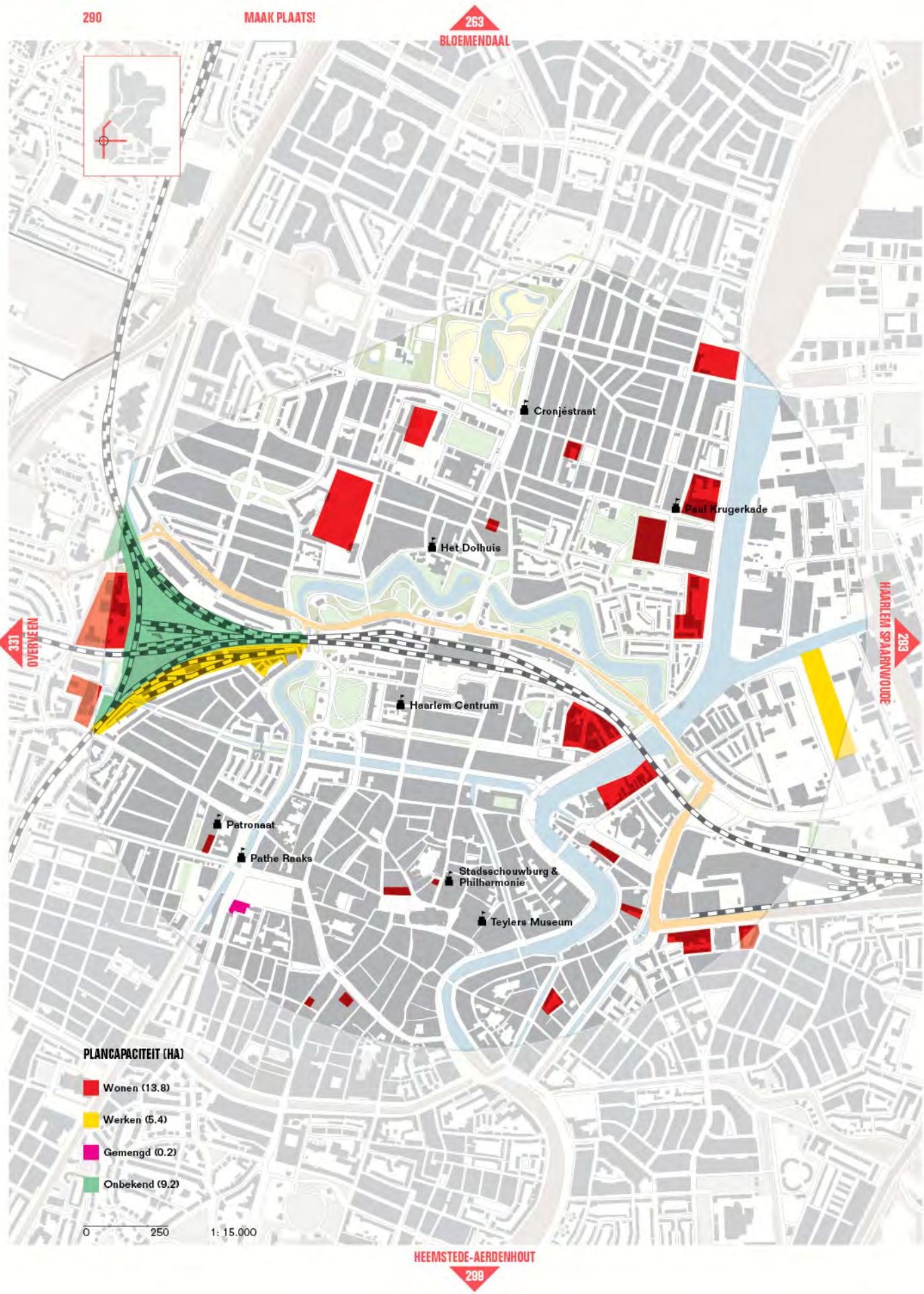
CENTRUMDORP + BUITENPOORT

BUITENSTAD

PLANCAPACITEIT (HA)

- Werken (20.2)
- Voorzieningen (0.8)
- Groen (2.6)

0 250 1: 15.000



Gemeente
HAARLEM
Regio
ZUID-KENNERLAND

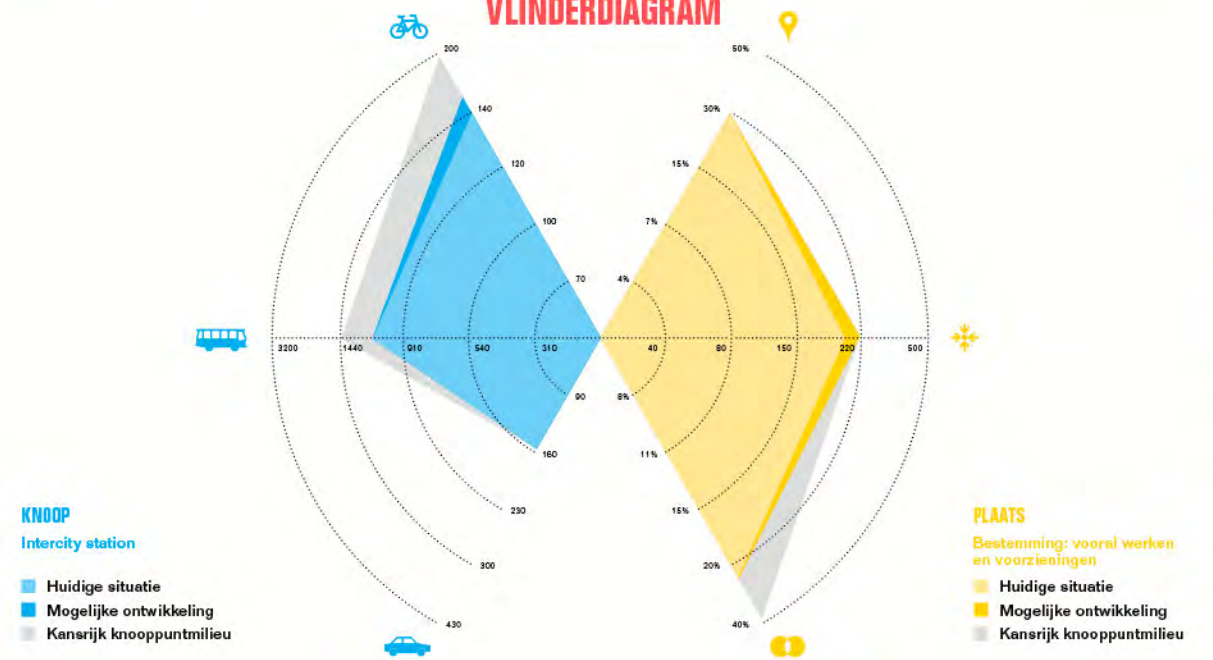
HAARLEM



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 139 Fietsenstalling 8913 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 26	Ov 1180 In-/Uitstappers .. 36405 Trein/uur 12 R-net/uur 10 Streekbus/ uur 27 Stadbus/uur 13	Wegen 160 Parkeerplekken 448 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 1 Regionale wegen 5	Nabijheid 32% Intensiteit (300 m) 68 Intensiteit (1200 m) 213	Intensiteit 204 Inwoners 30624 Werknemers 18294 Bezoekers 34349 Dichtheid (wo/ha) 51	Menging 26%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 29

Ha. plancapaciteit

+ 1.750

Woningen
Centrum stedelijk

+ 2.650

Werknemers
Binnenstedelijke
centrumlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

BINNENSTAD

Gemeente
HAARLEM
Regio
ZUID-KENNERLAND

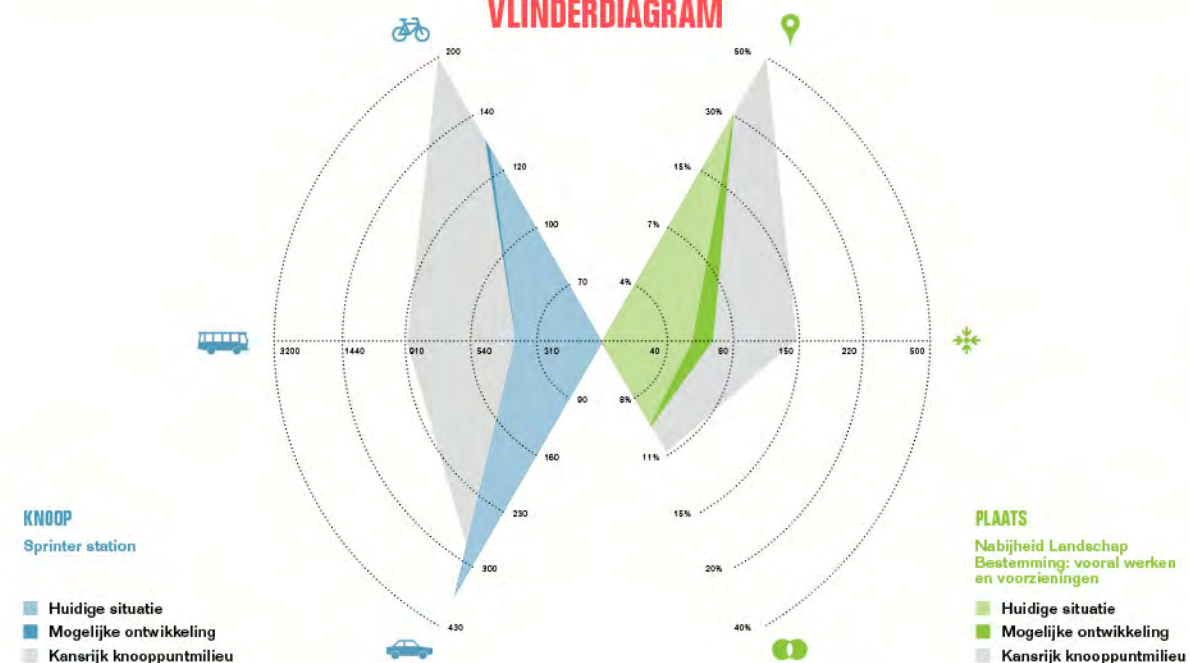
HAARLEM SPAARNWOUDE



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 127	Ov 380	Wegen 368	Nabijheid 32%	Intensiteit 57	Menging 9%
Fietsenstalling 357	In-/Uitstappers 1956	Parkeerplekken 208	Intensiteit (300 m) 19	Inwoners 9566	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 4	Snelwegafslag ja	Intensiteit (1200 m) 57	Werknemers 9196	
Spoorovergang ja	Streekbus/uur 4	Richtingen:		Bezoekers 6996	
Lokale Wegen 18	Stadbus/uur 6	Snelwegen 3		Dichtheid (wo/ha) 52	
		Regionale wegen 4			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+29

Ha. plancapaciteit

+970

Woningen
Stedelijk naorlogs
compact

+2.050

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMIЛИU

MODERNE STAD + BUITENPOORT
POORTKWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (12)
- Werken (0,2)
- Gemengd (8,5)
- Gemengd zonder wonen (8,6)

0 250 1: 15.000



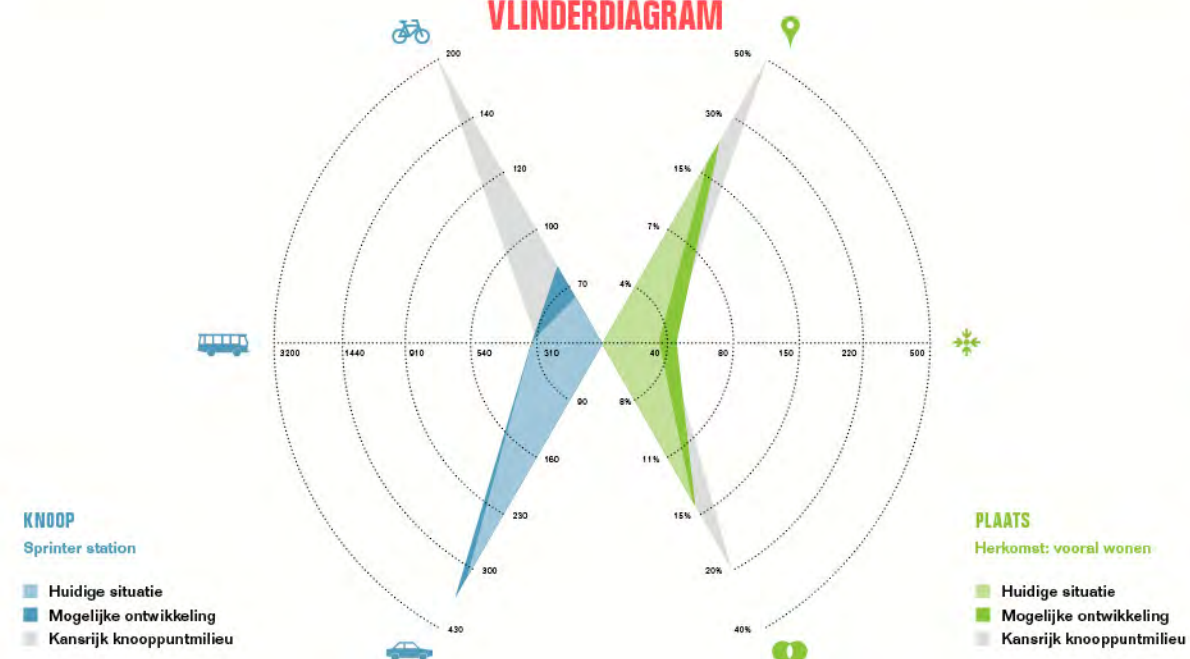
Gemeente
**HAARLEMMERLIEDE EN
SPAARNWOUDE + HAARLEMMERMEER**
Regio
ZUID-KENNERLAND

HALFWEG- ZWANENBURG

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer ..59	Ov325	Wegen..... 318	Nabijheid..... 18%	Intensiteit 33	Menging..... 14%
Ov-fiets verhuur nee	Trein/ uur 4	Snelwegafslagja	Intensiteit (300 m) 6	Inwoners..... 7996	
Spoorovergangja	Streekbus/ uur 4	Richtingen:	Intensiteit (1200 m) 33	Werknemers 2886	
Lokale Wegen..... 6		Snelwegen..... 3		Bezoekers 4188	
		Regionale wegen 4		Dichtheid (wo/ha)..... 27	

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+	+22	+120	+ 3.260
A5 Westrandweg	Ha. plancapaciteit	Woningen Centrum dorps	Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTILIEU

HUBDORP + BUITENPOORT

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (4.4)
- Gemengd zonder wonen (16.7)
- Infrastructuur (0.6)
- Onbekend (0.2)

0 250 1: 15.000



Gemeente
HEEMSKERK + BEVERWIJK
Regio
ZUID-KENNERMERLAND

HEEMSKERK



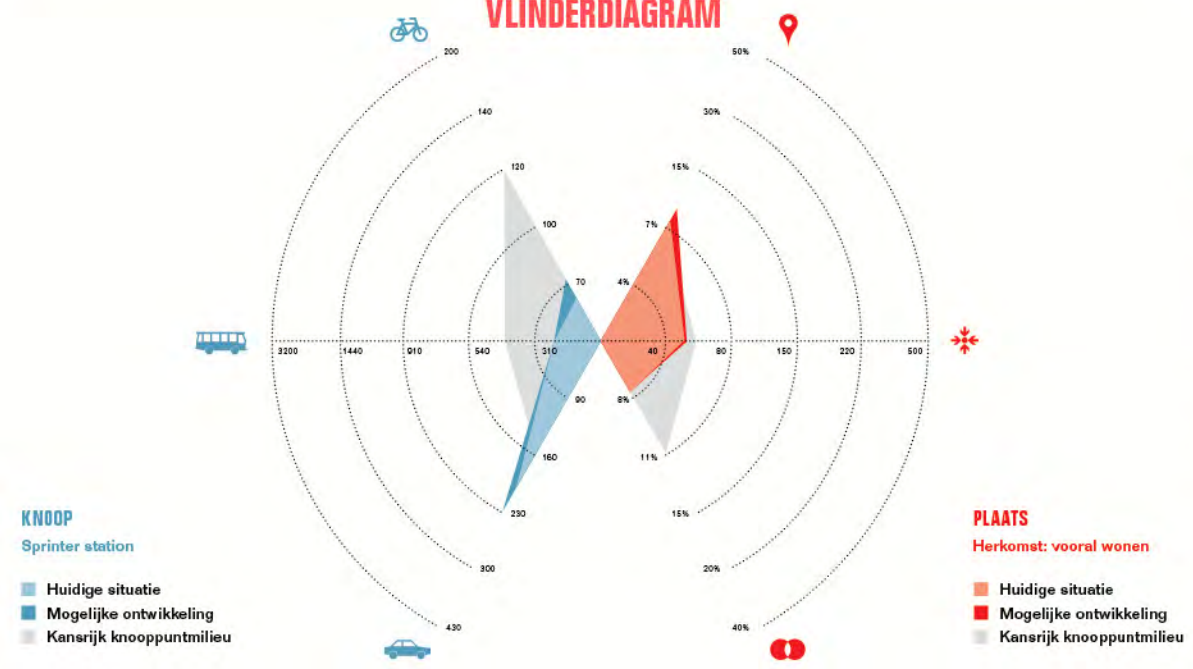
KNOOPPUNTEN

297

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 57 Fietsenstalling 460 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang nee Lokale Wegen 21	Ov 135 In-/Uitstappers 1799 Trein/uur 2	Wegen 200 Parkeerplekken 160 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 3 Regionale wegen 3	Nabijheid 9% Intensiteit (300 m) 4 Intensiteit (1200 m) 51	Intensiteit 51 Inwoners 21276 Werknemers 1759 Dichtheid (wo/ha) 37	Menging 7%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

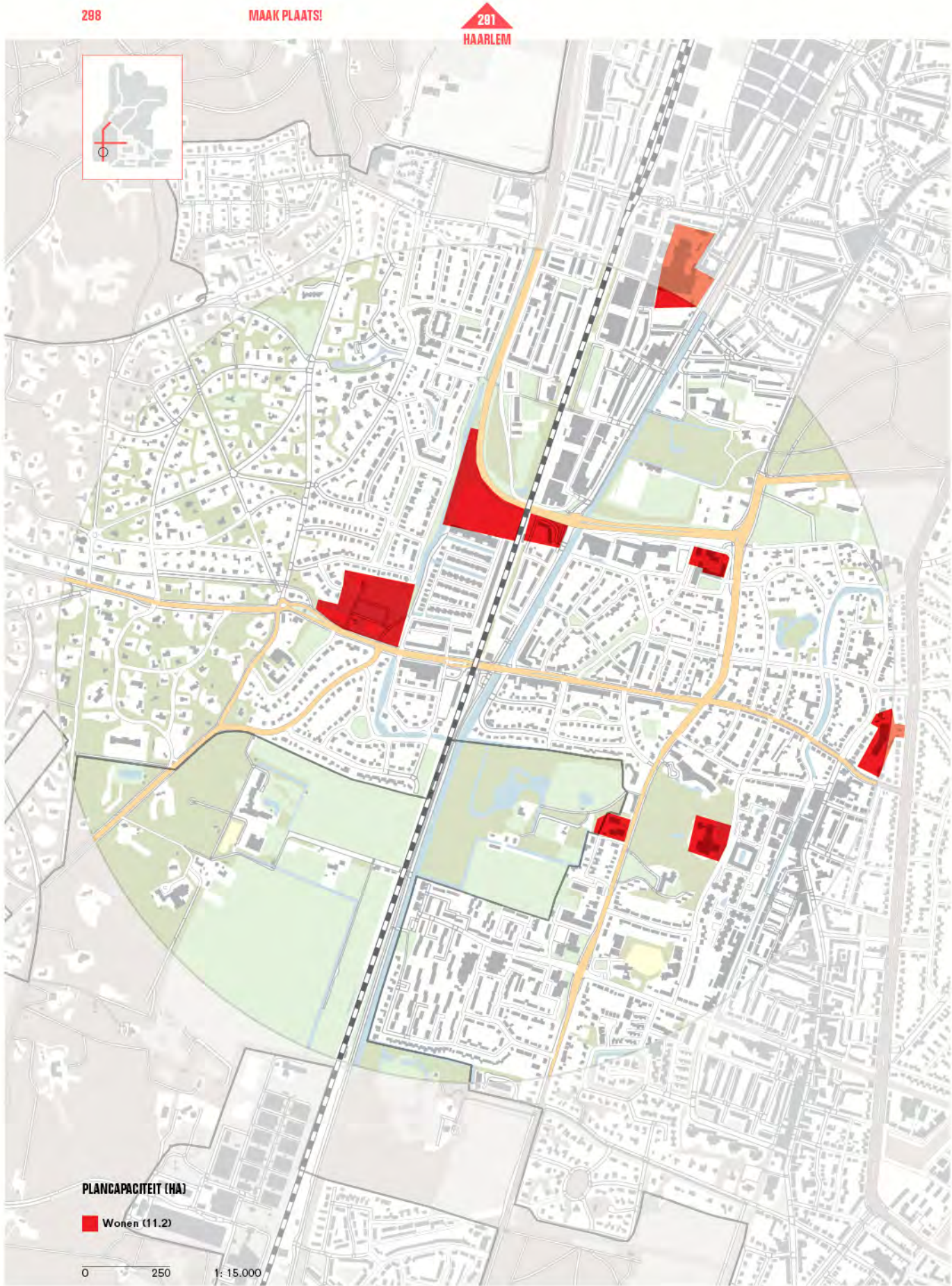
+ Uitbreiding A8 tot A9	+ 5 Ha. plancapaciteit	+ 170 Woningen (Groen) kleinstedelijk	+ 90 Werknemers Kleinschalige bedrijvigheid
-----------------------------------	----------------------------------	---	---

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

OV KWARTIER

CENTRUMDORP

POORTKWARTIER



Gemeente
**HEEMSTEDE +
BLOEMENDAAL + HAARLEM**
Regio
ZUID-KENNERMERLAND

HEEMSTEDE- AERDENHOUT

KNOOPPUNTEN

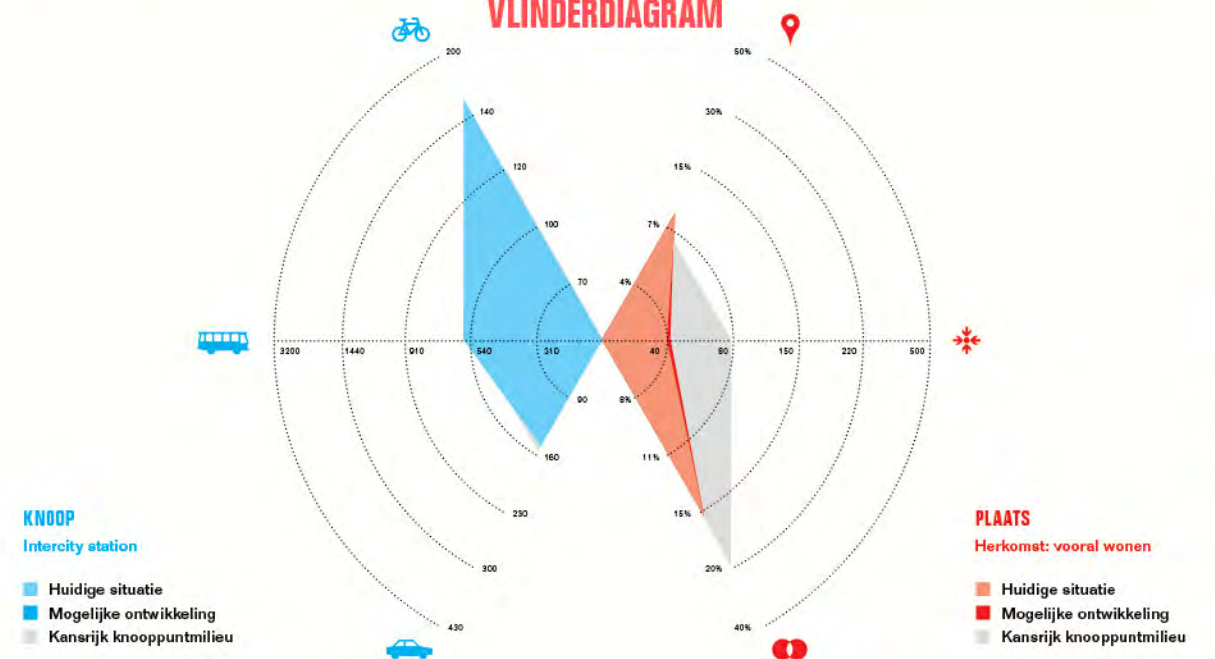
299



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 163 Fietsenstalling 2060 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 25	Ov 585 In-/Uitstappers 5533 Trein/uur 6 Streekbus/uur 5 Stadbus/uur 3	Wegen 153 Parkeerplekken 155 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 6	Nabijheid 9% Intensiteit (300 m) 4 Intensiteit (1200 m) 38	Intensiteit 38 Inwoners 13554 Werknemers 3796 Dichtheid (wo/ha) 21	Menging 16%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+11

Ha. plancapaciteit

+590

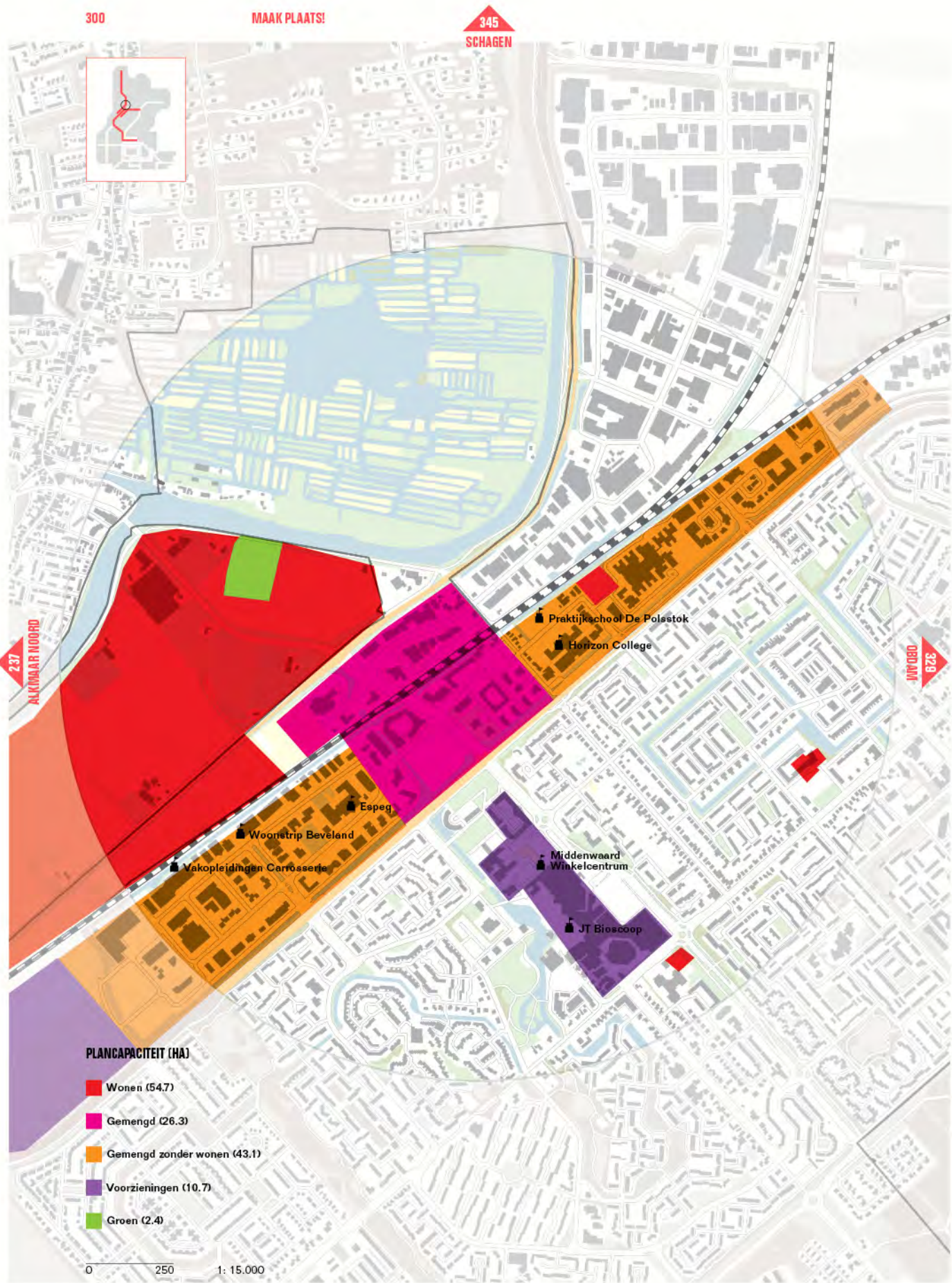
Woningen
Centrum kleinstedelijk

-230

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

BUITENSTAD
CENTRUMDORP



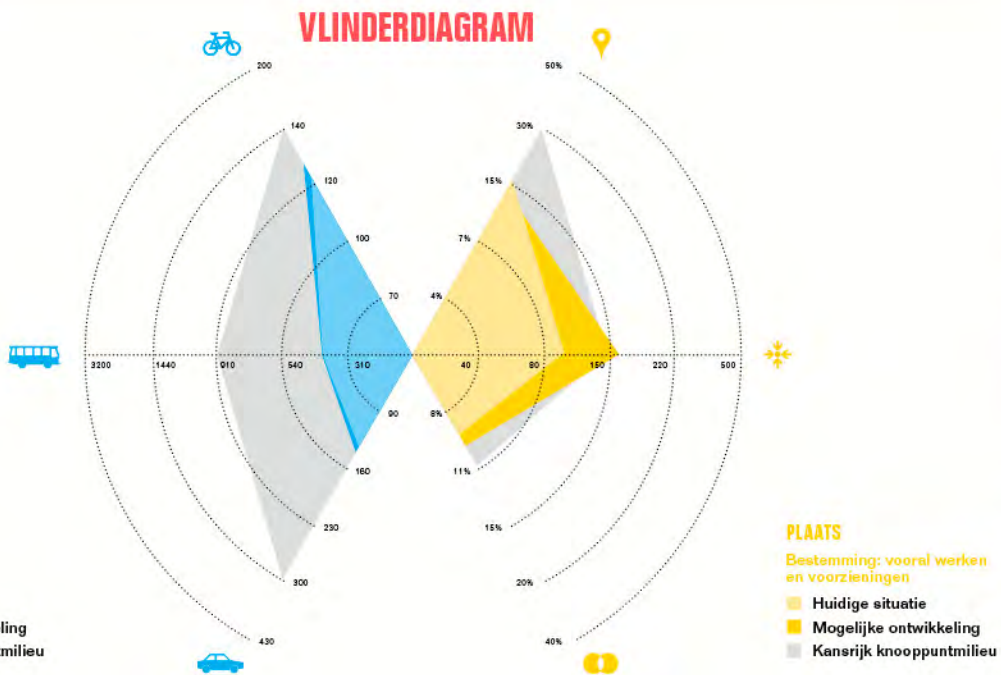
Gemeente
**HEERHUGOWAARD +
LANGEDIJK**
Regio
REGIO ALKMAAR

HEERHUGOWAARD



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 121 Fietsenstalling 1923 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 14	Ov 390 In-/Uitstappers 7201 Trein/uur 5 Streekbus/uur 3	Wegen 135 Parkeerplekken 273 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 5	Nabijheid 16% Intensiteit (300 m) 17 Intensiteit (1200 m) 108	Intensiteit 108 Inwoners 10120 Werknemers 8966 Bezoekers 29542 Dichtheid (wo/ha) 26	Menging 9%



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

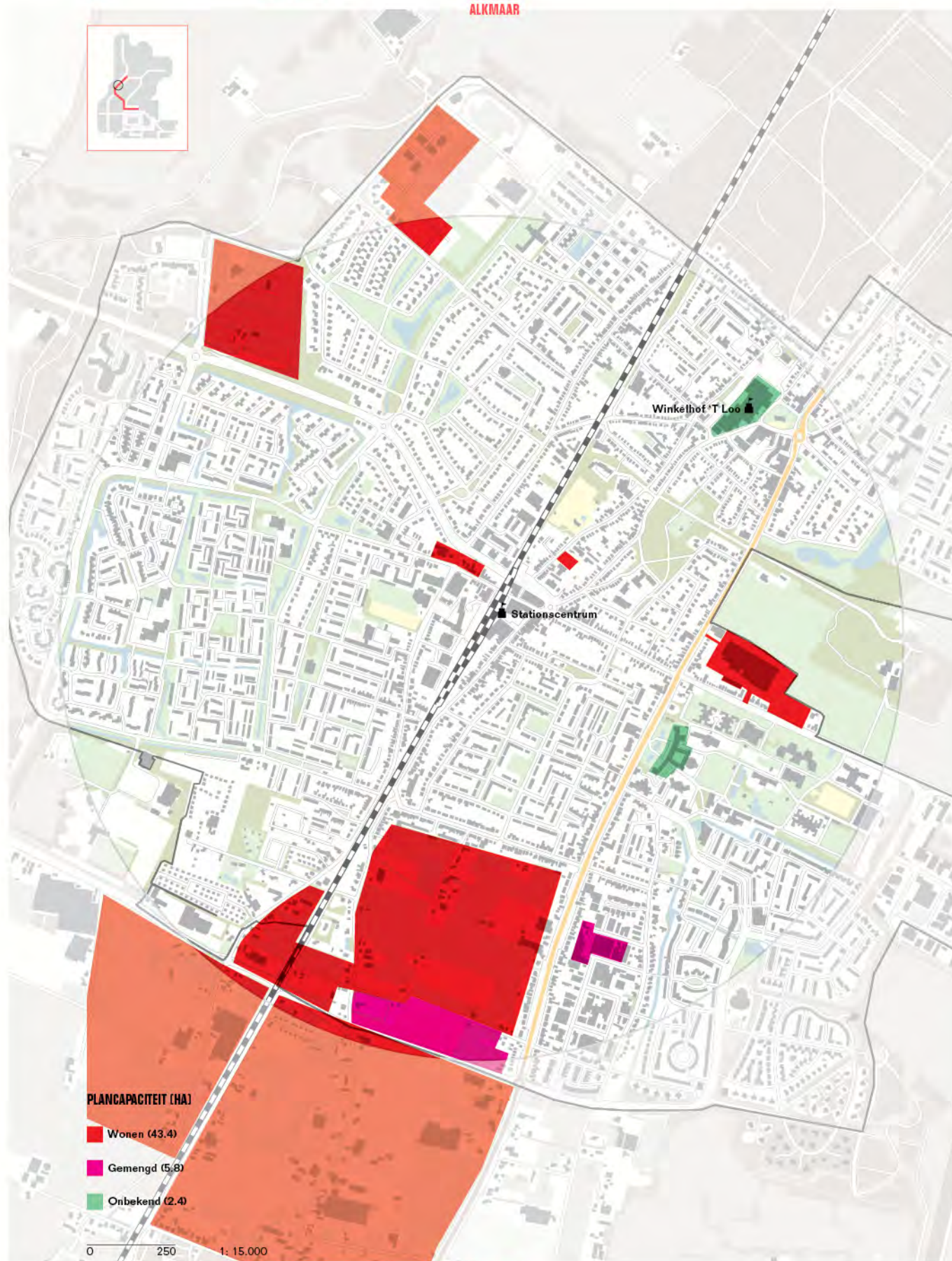
 N23	+137 Ha. plancapaciteit	+4.500 Woningen Stedelijk naorlogs compact	+6.130 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
---------	-----------------------------------	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

MODERNE STAD

OV KWARTIER

REGIONAAL CENTRUM



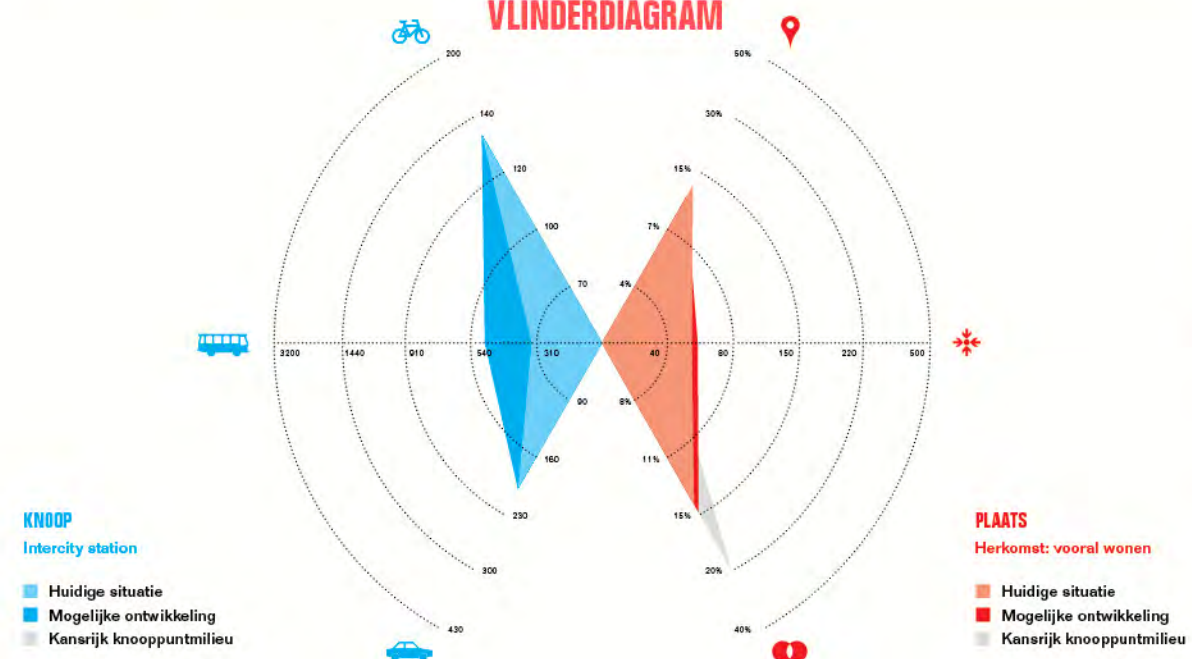
HEILOO



HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM

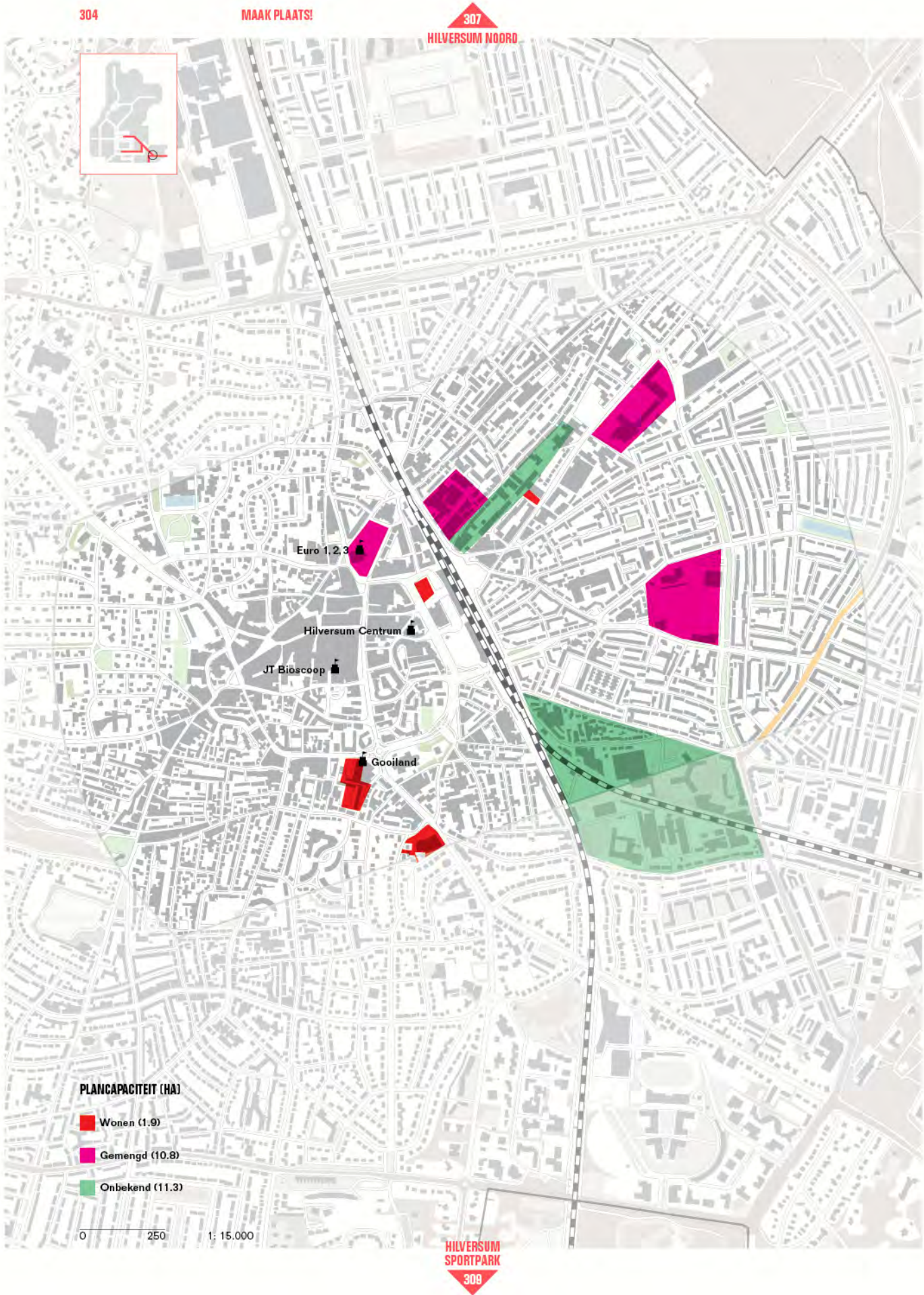


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

CENTRUMDORP
BUITENSTAD



Gemeente
HILVERSUM
Regio
GOOI- EN VECHTSTREEK

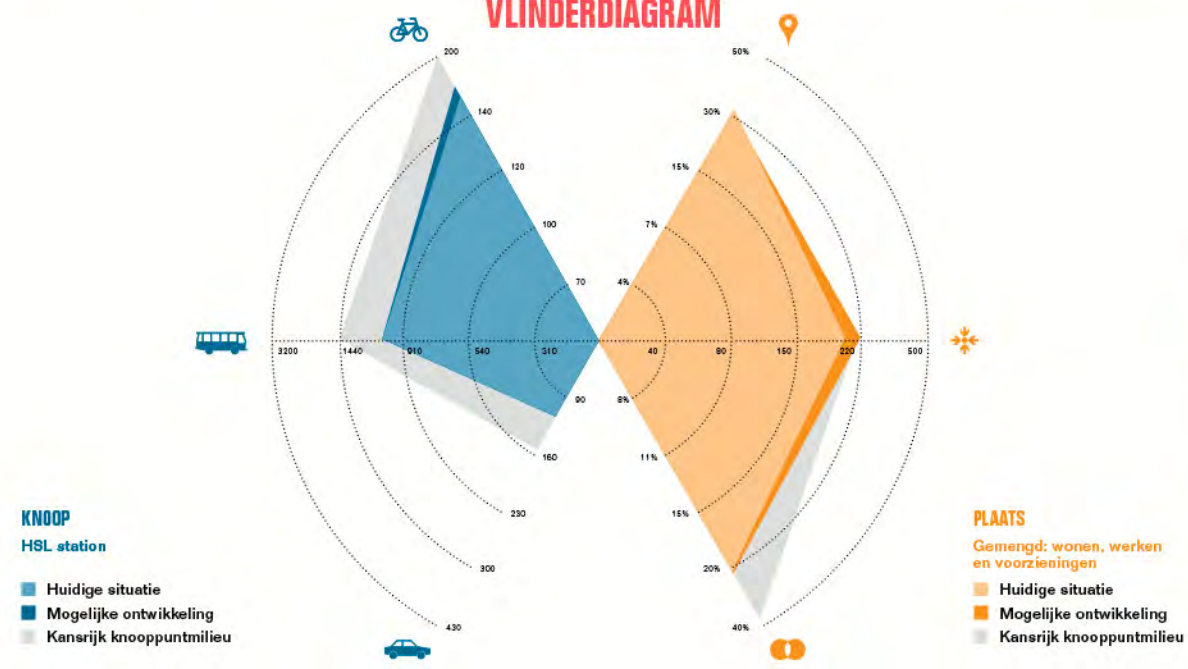
HILVERSUM



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 162 Fietsenstalling..... 4577 Ov-fiets verhuurja Spoorovergangja Lokale Wegen..... 41	Ov 1100 In-/Uitstappers .. 19810 Trein/uur 11 R-net/uur 4 Streekbus/uur 21 Stadbus/uur 8	Wegen..... 115 Parkeerplekken 90 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 6	Nabijheid..... 35% Intensiteit (300 m) 94 Intensiteit (1200 m) 267	Intensiteit..... 207 Inwoners..... 24099 Werknemers 11470 Bezoekers 25646 Dichtheid (wo/ha).... 41	Menging..... 23%

VLINDERDIAGRAM

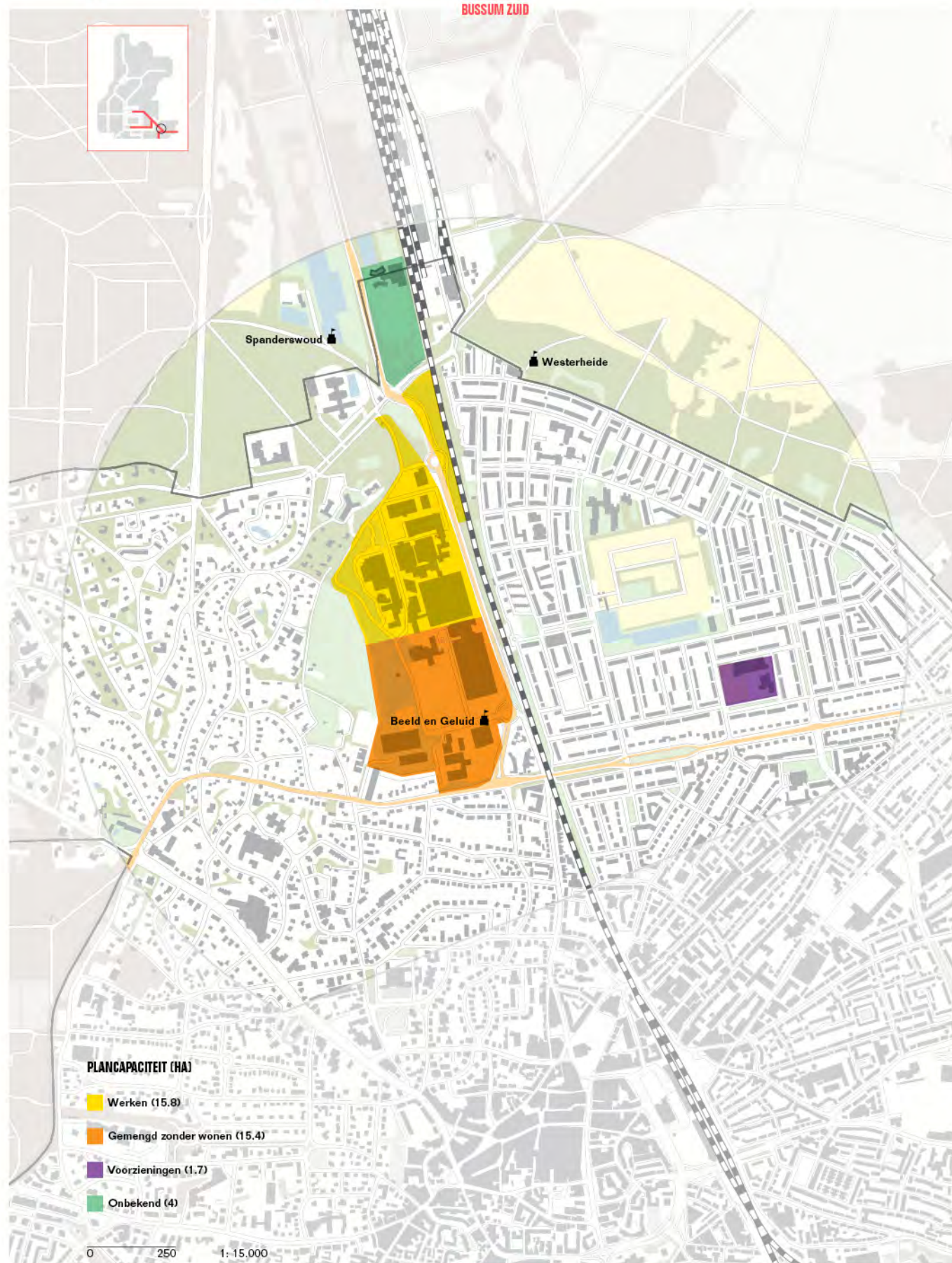


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 24 Ha. plancapaciteit	+ 1.320 Woningen Centrum stedelijk	+ 1.050 Werknemers Binnenstedelijke centrumlocatie
-----------------------------------	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

BINNENSTAD



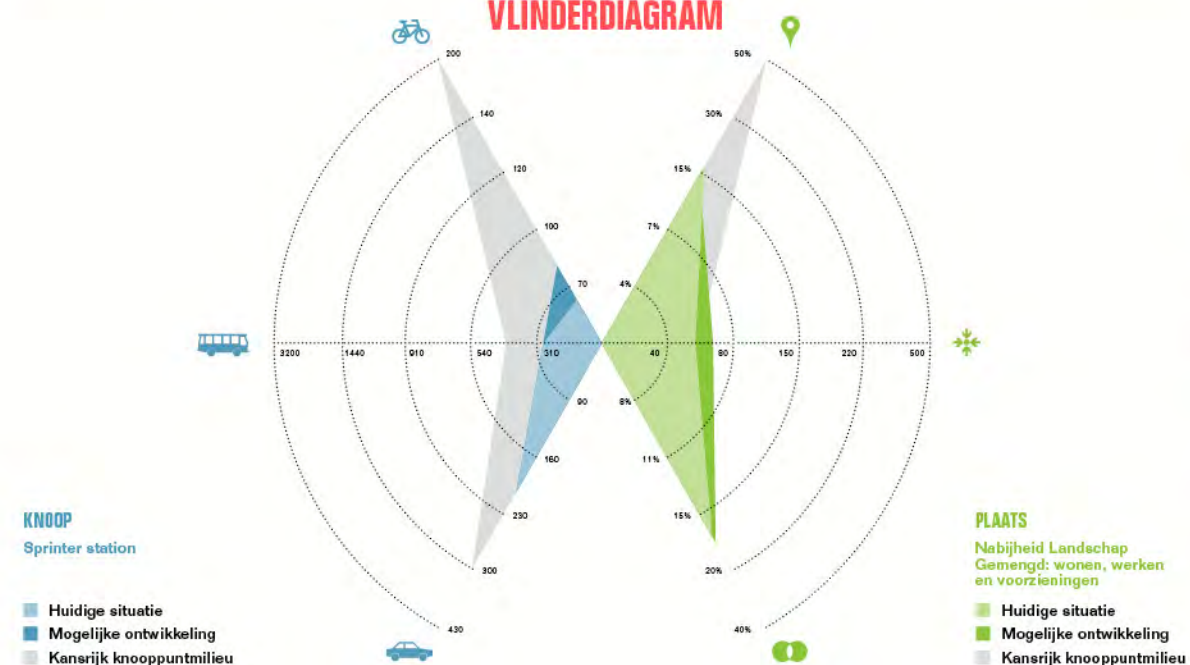
HILVERSUM NOORD



HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

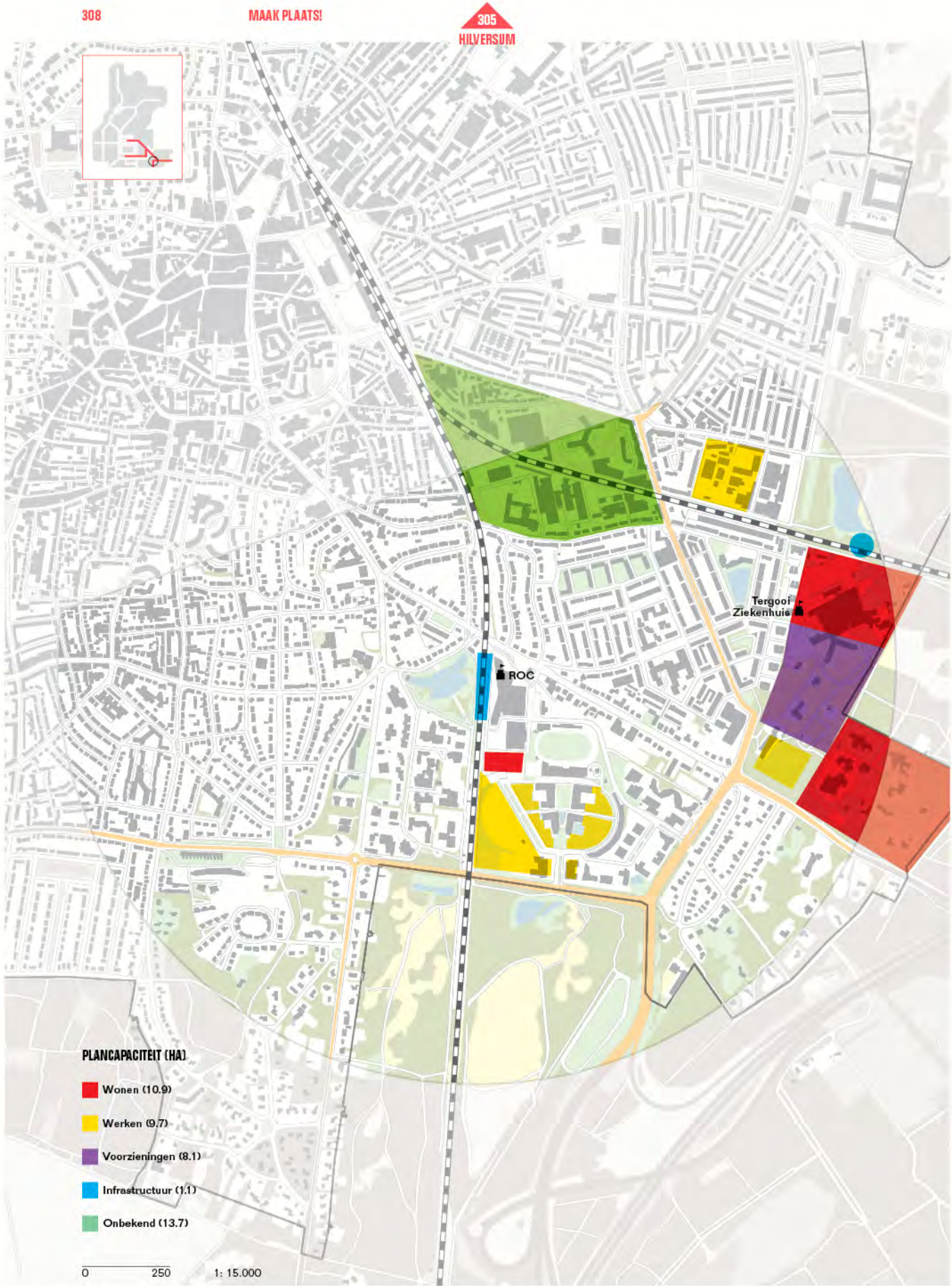


KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

POORTKWARTIER + BUITENPOORT

DV KWARTIER

BUITENSTAD



Gemeente
HILVERSUM
Regio
**GOOI- EN
VECHTSTREEK**

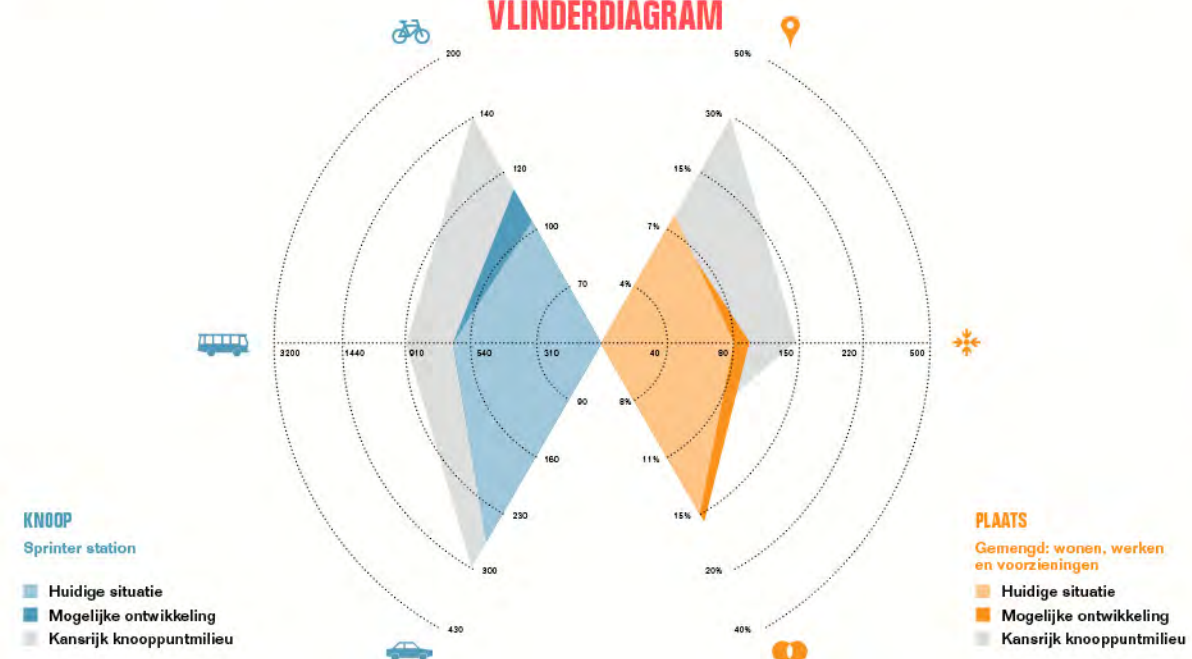
HILVERSUM SPORTPARK



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 102 Fietsenstalling 572 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 18	Ov 650 In-/Uitstappers 4502 Trein/uur 4 R-net/uur 4 Streekbus/uur 6 Stadbus/uur 2	Wegen 265 Parkeerplekken 310 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 2 Regionale wegen 6	Nabijheid 10% Intensiteit (300 m) 18 Intensiteit (1200 m) 193	Intensiteit 89 Inwoners 12369 Werknemers 11833 Bezoekers 7085 Dichtheid (wo/ha) 26	Menging 16%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 43 Ha. plancapaciteit	+ 1.190 Woningen Stedelijk naoorlogs compact	+ 50 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
-----------------------------------	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNTILIEU

MODERNE STAD
REGIONAAL CENTRUM



Gemeente
HAARLEMMERMEER
Regio
SRA ZUID

HOOFFDORP

HUIDIGE SITUATIE



Langzaam verkeer .. 89
 Fietsenstalling..... 1748
 Ov-fiets verhuurja
 Spoorovergangja
 Lokale Wegen..... 9



Ov	1010
In-/Uitstappers ..	12542
Trein/uur	8
R-net/uur	18
Streekbus/uur	11
Stadbus/uur	8



Wegen.....	205
Parkeerplekken	160
Snelwegafslag	nee
Richtingen:	
Snelwegen.....	3
Regionale wegen	4



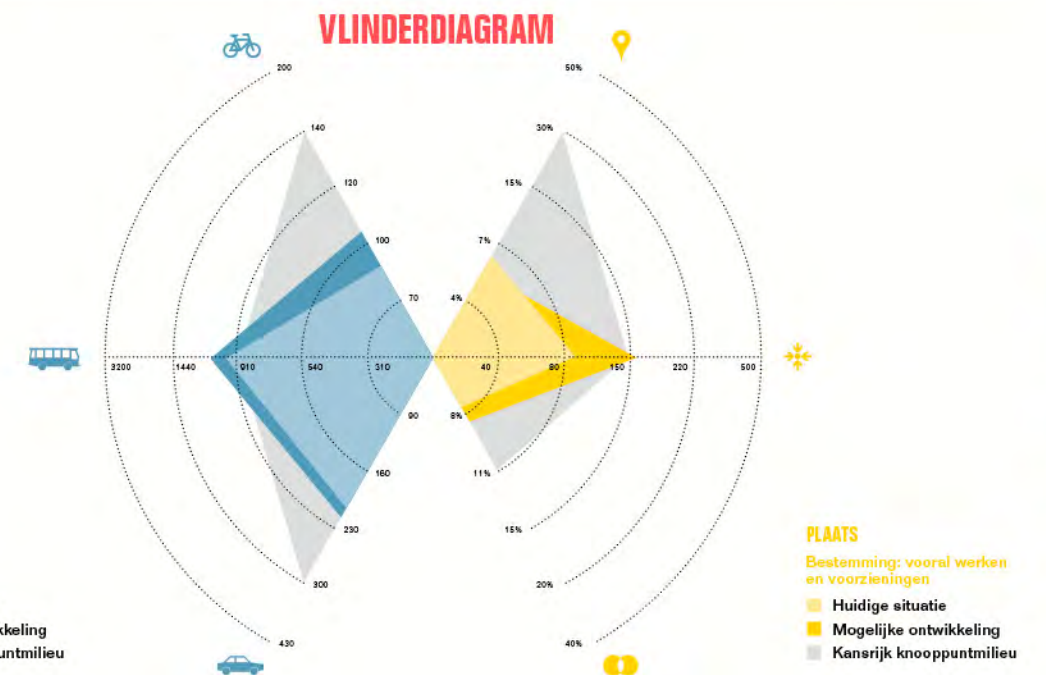
Nabijheid.....	7%
Intensiteit (300 m).....	6
Intensiteit (1 200 m).....	96



Intensiteit..... 96
Inwoners..... 6268
Werknemers 16610
Bezoekers 20320
Dichtheid (wo/ha).... 29



Menging 7%



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

PHS Schiphol –
Den Haag – Rotterdam –
Eindhoven

N201

+ 156

Ha. plancapaciteit

+ 1930

Woningen Stedelijk naoorlogs compact

+ 20.980

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

MODERNE STAD

PLANCAPACITEIT (HA)

0 250 1: 15.000

Gemeente
DRECHTERLAND
Regio
WEST-FRIESLAND

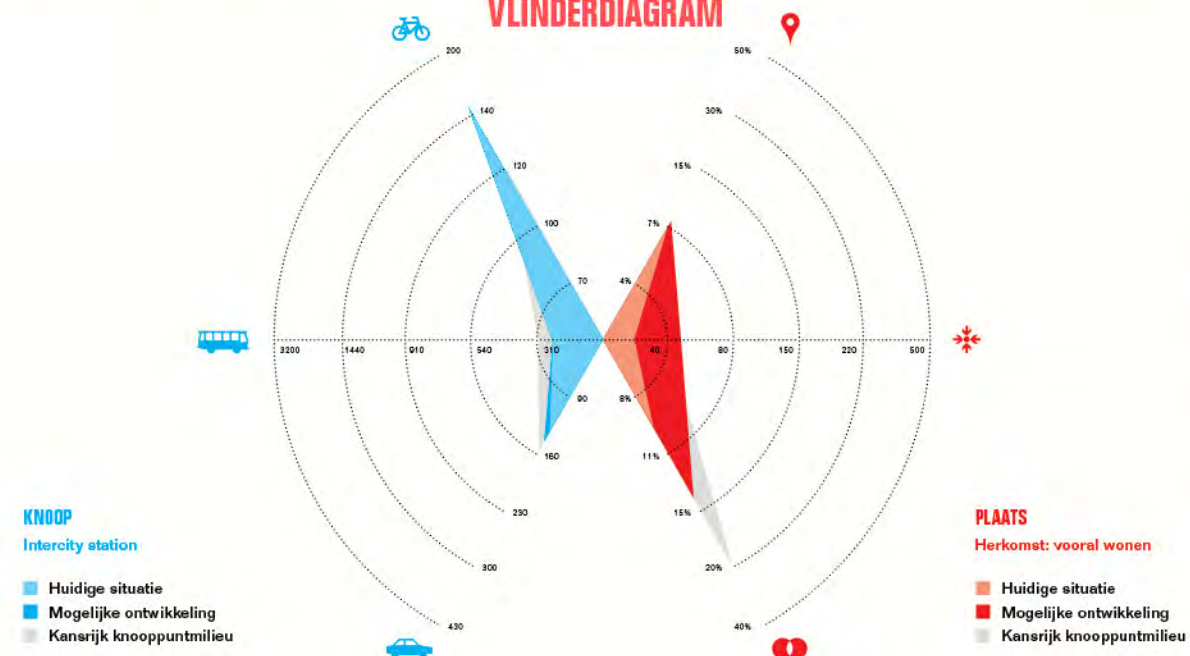
HOOGKARSPEL



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 148 Fietsenstelling 864 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 15	Ov 240 In-/Uitstappers 1940 Trein/uur 2 Streekbus/uur 1	Wegen 135 Parkeerplekken 201 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 5	Nabijheid 7% Intensiteit (300 m) 1 Intensiteit (1200 m) 19	Intensiteit 19 Inwoners 7329 Werknemers 1341 Dichtheid (wo/ha) 22	Menging 9%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
N23

+ 203
Ha. plancapaciteit

+ 5.540
Woningen
Centrum dorps

+ 240
Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

CENTRUMDORP
OV KWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (185)
- Gemengd (18.2)

0 250 1: 15.000



Gemeente
HOORN
Regio
WEST-FRIESLAND

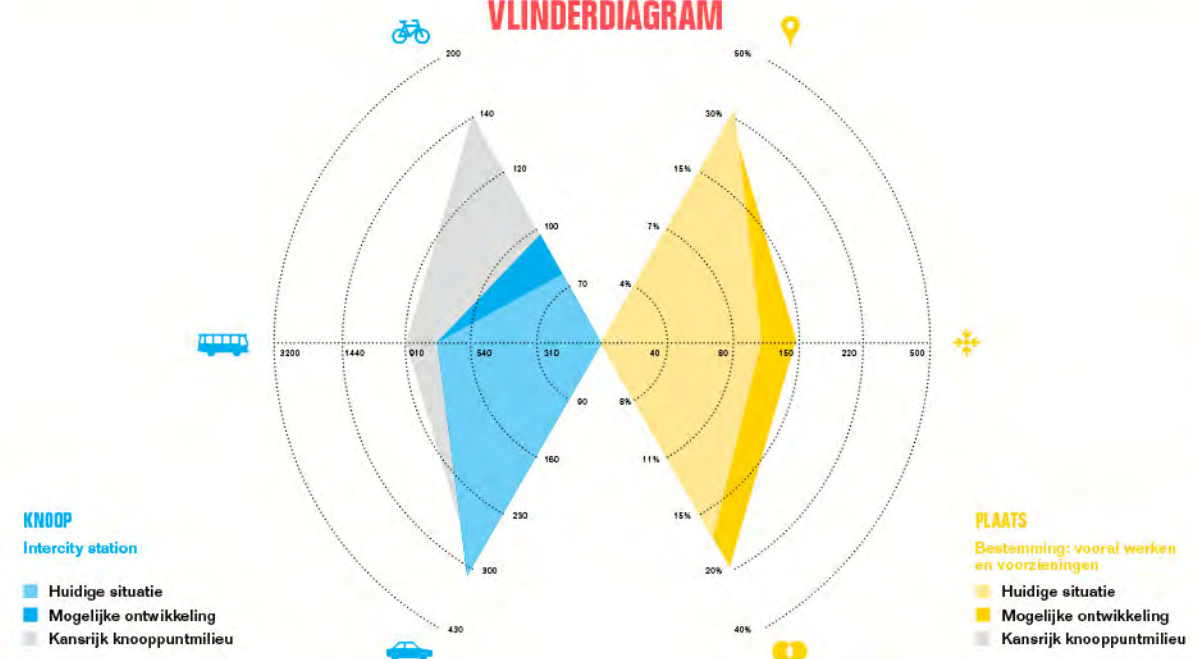
HOORN



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 78 Fietsenstalling 1844 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang nee Lokale Wegen 35	Ov 720 In-/Uitstappers .. 12491 Trein/uur 6 R-net/uur 8 Streekbus/uur 6 Stadbus/uur 8	Wegen 320 Parkeerplekken 799 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 2 Regionale wegen 2	Nabijheid 38% Intensiteit (300 m) 44 Intensiteit (1200 m) 115	Intensiteit 114 Inwoners 15445 Werknemers 11153 Bezoekers 24310 Dichtheid (wo/ha) 30	Menging 18%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 83

Ha. plancapaciteit

+ 1.820

Woningen
Centrum stedelijk

+ 5.420

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

REGIONAAL CENTRUM

Gemeente
HOORN
Regio
WEST-FRIESLAND

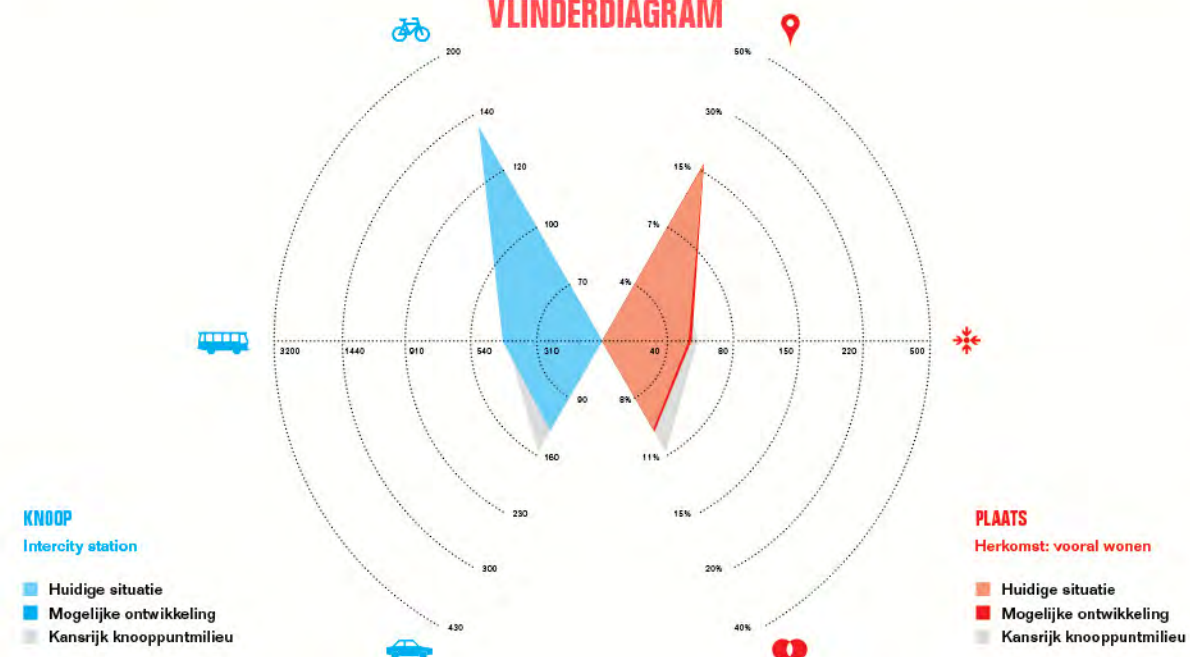
HOORN KERSENBOOGERD



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 135 Fietsenstalling 738 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang ja Lokale Wegen 40	Ov 430 In-/Uitstappers 3840 Trein/uur 4 Streekbus/uur 2 Stadbus/uur 2	Wegen 130 Parkeerplekken 338 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 4	Nabijheid 17% Intensiteit (300 m) 9 Intensiteit (1200 m) 54	Intensiteit 53 Inwoners 19062 Werknemers 3687 Bezoekers 1000 Dichtheid (wo/ha) 30	Menging 10%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+7

Ha. plancapaciteit

+320

Woningen
Groen kleinstedelijk

-140

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

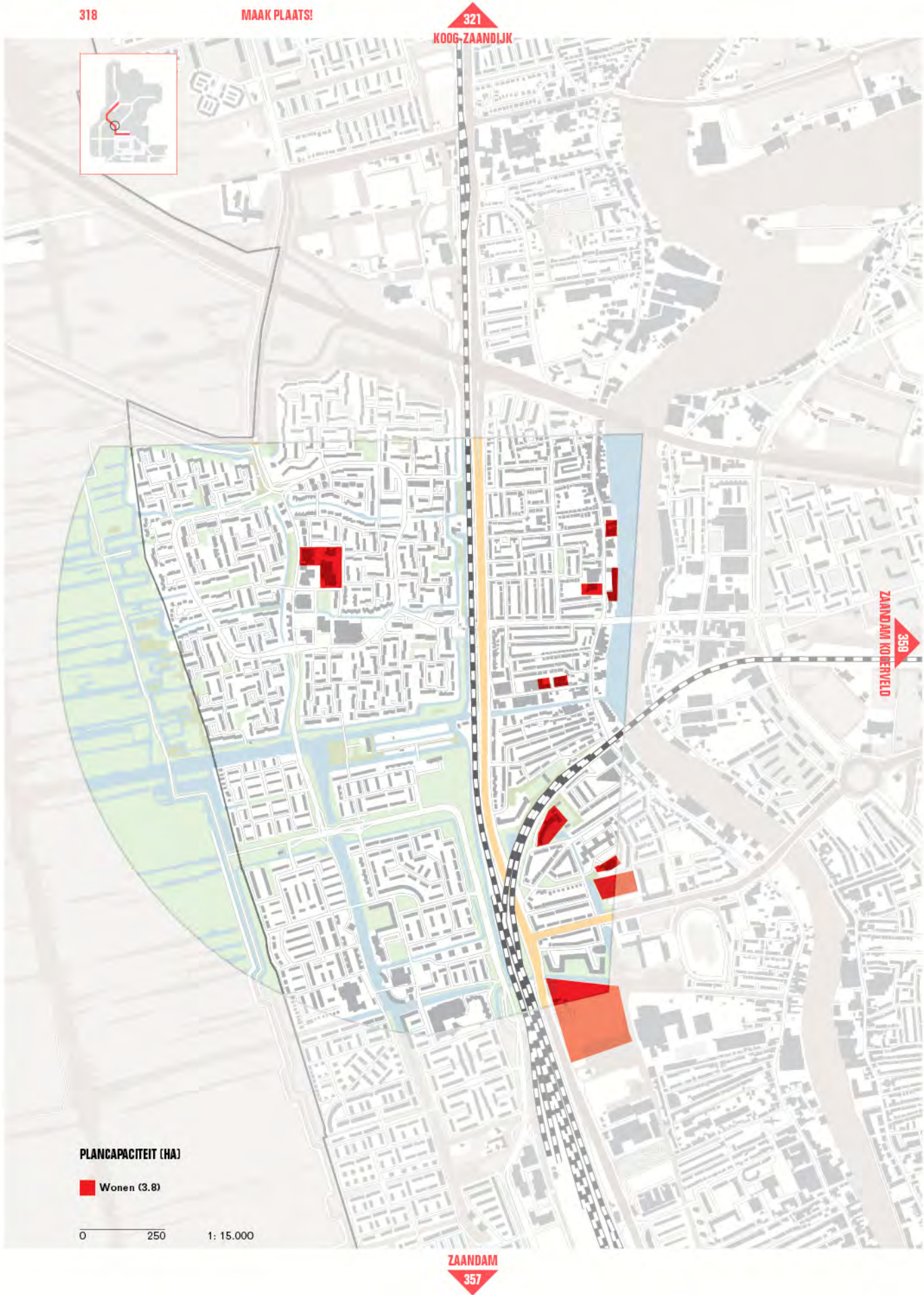
KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

OV KWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

Wonen (6,8)

0 250 1: 15.000



Gemeente
ZAANSTAD
Regio
SRA NOORD

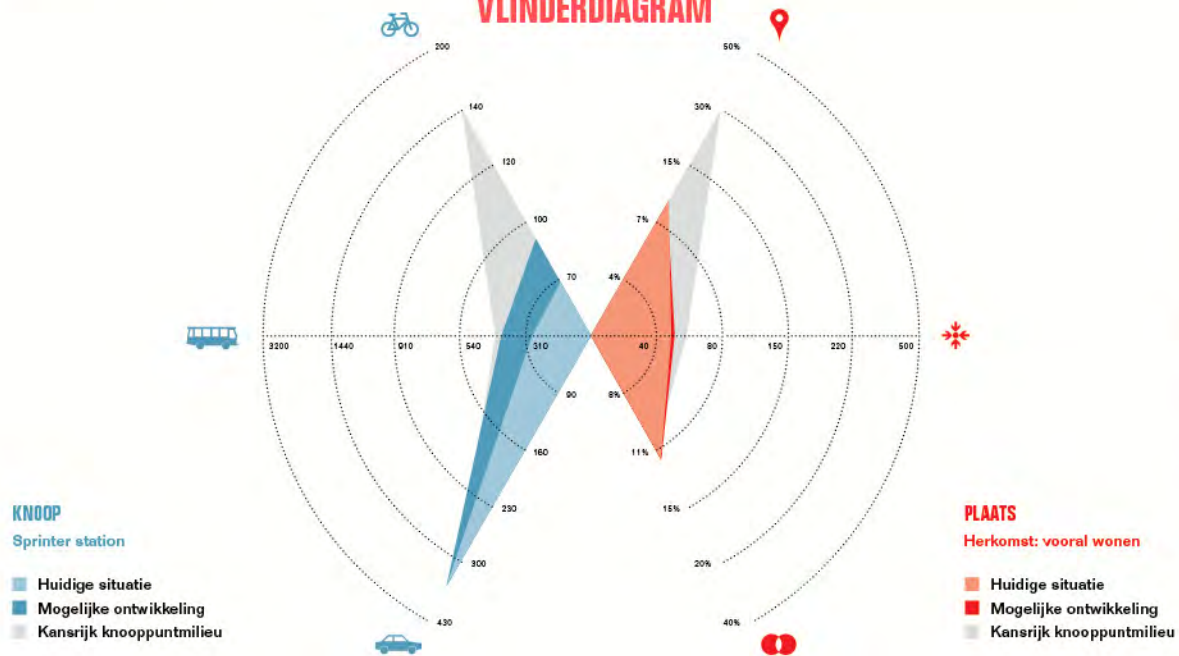
KOOG BLOEMWIJK



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 70	Ov 285	Wegen 355	Nabijheid 10%	Intensiteit 50	Menging 12%
Fietsenstalling 640	In-/Uitstappers 3016	Parkeerplekken 58	Intensiteit (300 m) 8	Inwoners 14819	
Ov-fiets verhuur nee	Trein/uur 4	Snelwegafslag ja	Intensiteit (1200 m) 74	Werknemers 2355	
Spoorovergang nee	Streekbus/uur 2	Richtingen:		Dichtheid (wo/ha) 37	
Lokale Wegen 30		Snelwegen 2			
		Regionale wegen 4			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	+ 4 Ha. plancapaciteit	+ 260 Woningen Stedelijk naoorlogs grondgebonden	– 300 Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie
--	----------------------------------	--	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

POORTKWARTIER
HUBDORP

Gemeente
ZAANSTAD
Regio
SRA NOORD

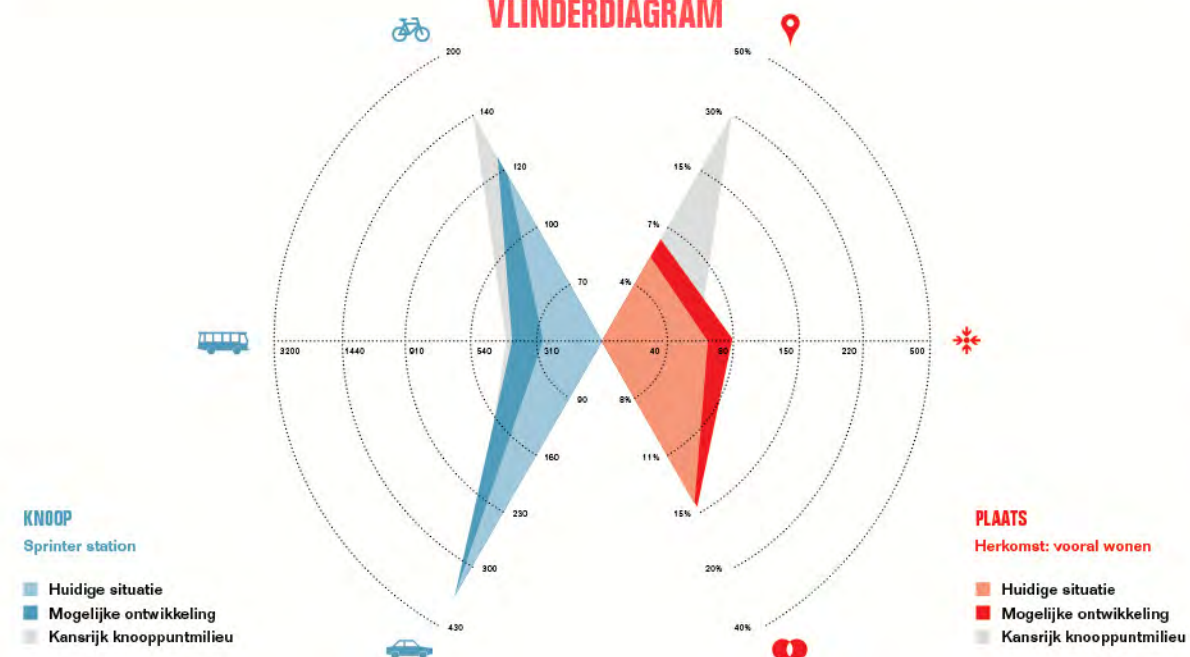
KOOG-ZAANDIJK



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 117 Fietsenstalling 568 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang ja Lokale Wegen 28	Ov 285 In-/Uitstappers 3072 Trein/uur 4 Streekbus/uur 2	Wegen 368 Parkeerplekken 181 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 2 Regionale wegen 4	Nabijheid 6% Intensiteit (300 m) 5 Intensiteit (1200 m) 95	Intensiteit 66 Inwoners 10402 Werknemers 3952 Bezoekers 2466 Dichtheid (wo/ha) 35	Menging 15%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
PHS Alkmaar –
Utrecht – Eindhoven

+ 43
Ha. plancapaciteit

+ 1.530
Woningen
Stedelijk naoorlogs
grondgebonden

– 160
Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

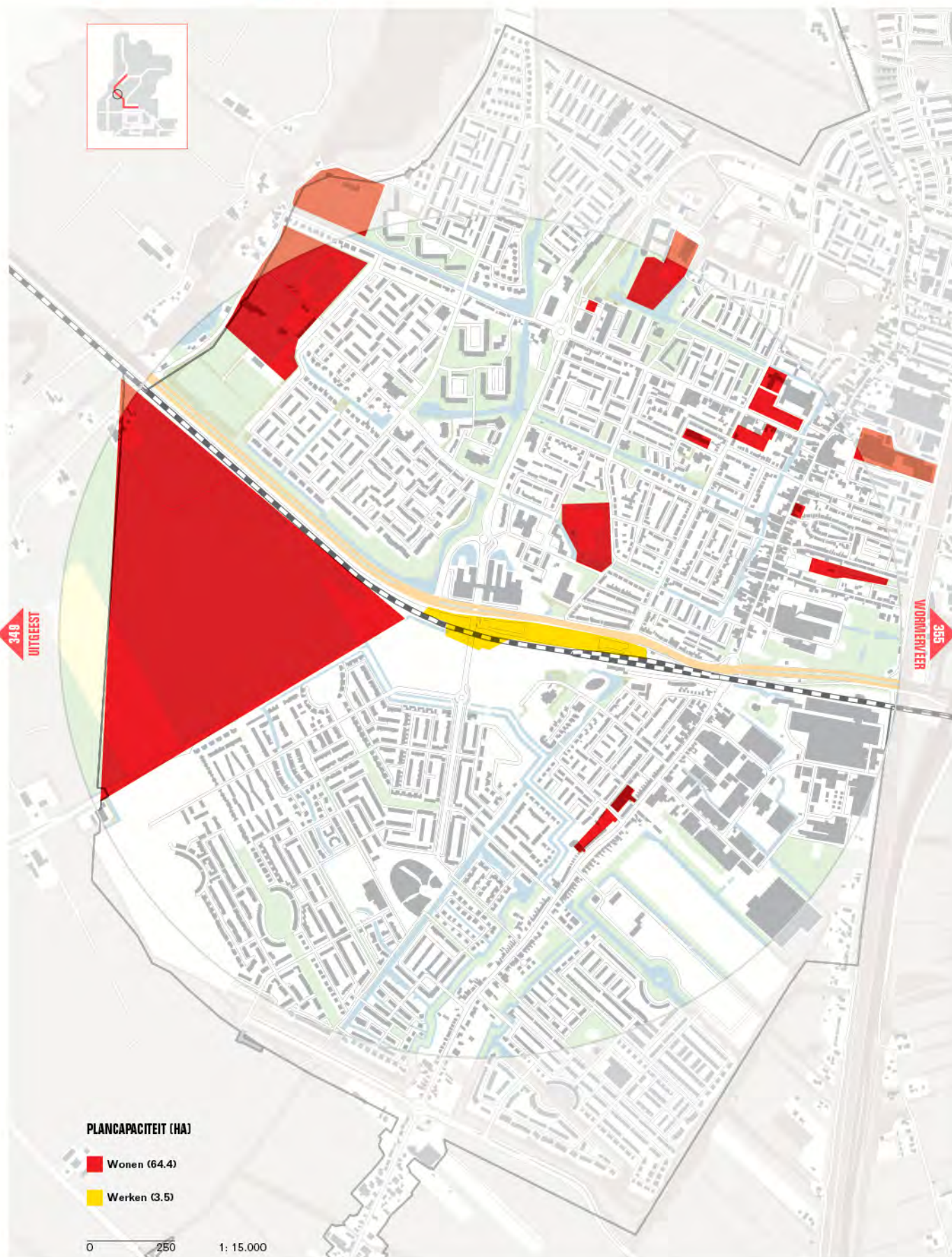
KANSRIJK KNOOPPUNTILIEU

POORTKWARTIER
HUBDORP

PLANCAPACITEIT (HA)

Wonen (27,3)
 Onbekend (16,1)

0 250 1: 15.000



Gemeente
ZAANSTAD
Regio
SRA NOORD

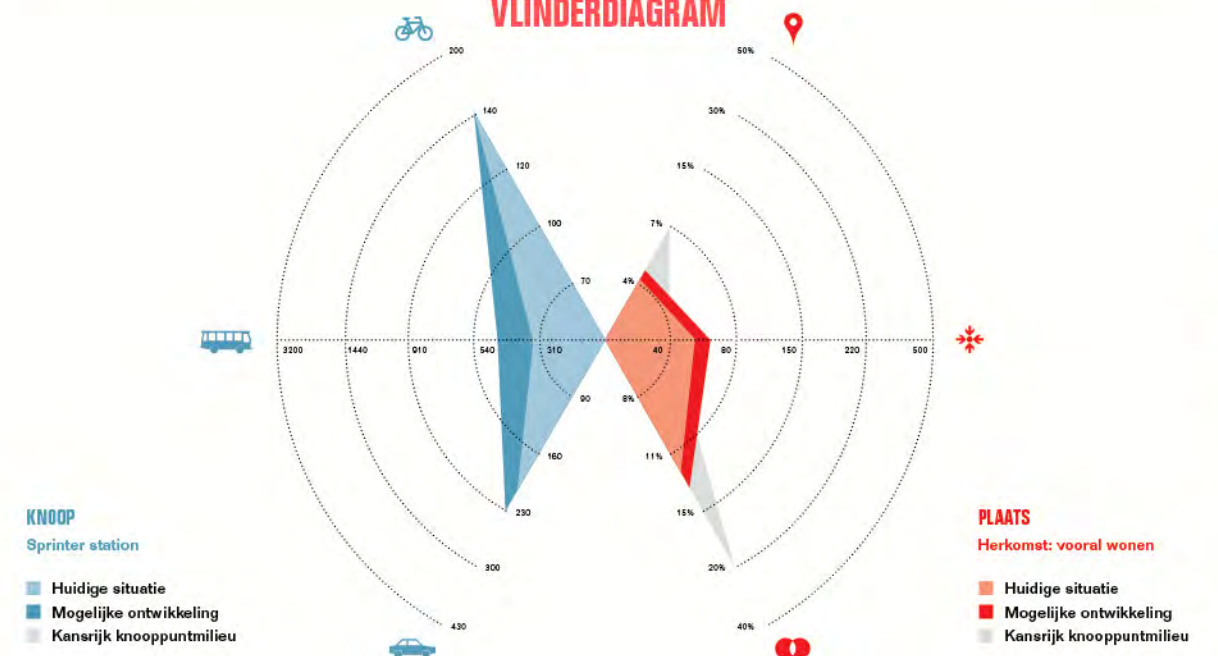
KROMMENIE-ASSEDELFT



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 144	Ov 335	Wegen 205	Nabijheid 4%	Intensiteit 56	Menging 12%
Fietsenstalling 1068	In-/Uitstappers 5480	Parkeerplekken 300	Intensiteit (300 m) 2	Inwoners 20868	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 4	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 56	Werknemers 4274	
Spoorovergang ja	Streekbus/uur 9	Richtingen:		Dichtheid (wo/ha) 31	
Lokale Wegen 29		Snelwegen 1			
		Regionale wegen 4			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
PHS Alkmaar –
Utrecht – Eindhoven

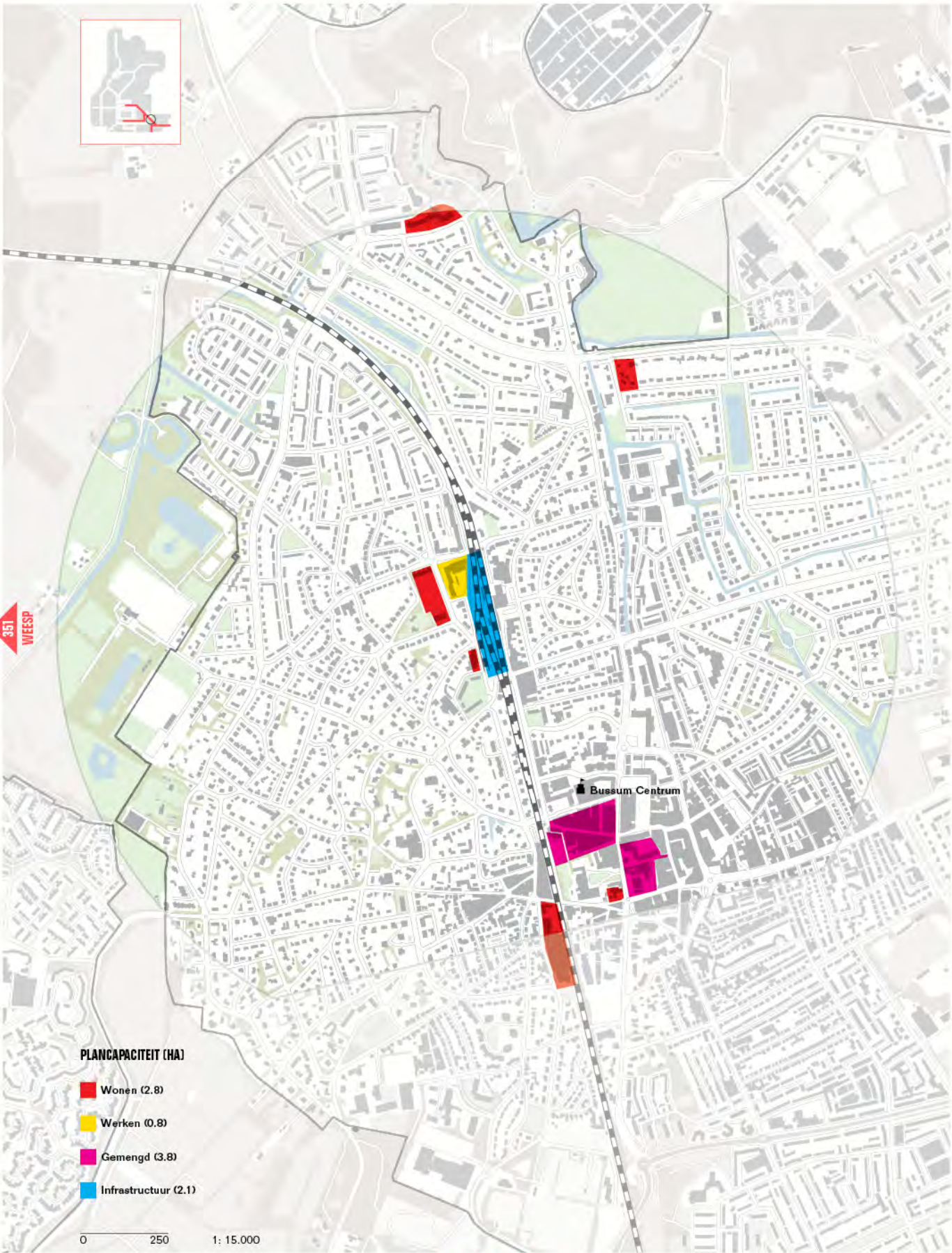
+ 68
Ha. plancapaciteit

+ 1.990
Woningen
Centrum dorps

+ 360
Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

CENTRUMDORP
OV KWARTIER BUITENSTAD



Gemeente
BUSSUM
Regio
GOOI- EN VECHTSTREEK

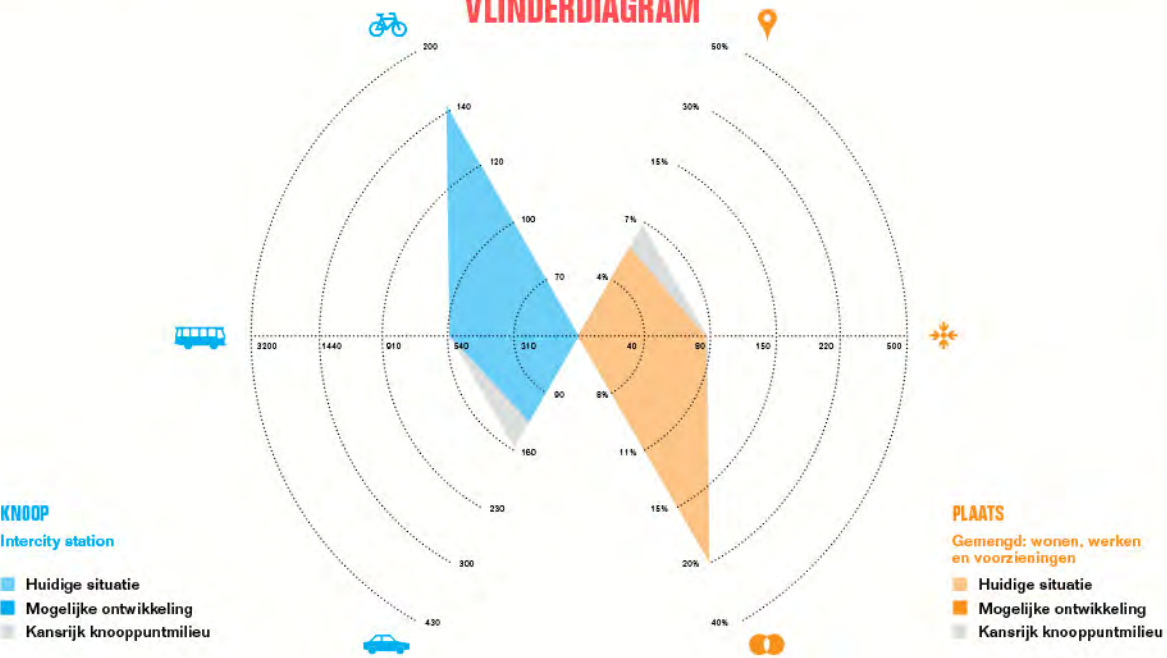
NAARDEN-BUSSUM



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 145 Fietsenstalling..... 1866 Ov-fiets verhuur..... ja Spoorovergang..... ja Lokale Wegen..... 30	Ov 535 In-/Uitstappers .. 12223 Trein/uur..... 6 Streekbus/uur 11	Wegen..... 125 Parkeerplekken 105 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen..... 2 Regionale wegen 3	Nabijheid..... 6% Intensiteit (300 m) 5 Intensiteit (1200 m) 87	Intensiteit..... 80 Inwoners..... 17571 Werknemers..... 6669 Bezoekers 9250 Dichtheid (wo/ha)..... 23	Menging..... 20%

VLINDERDIAGRAM

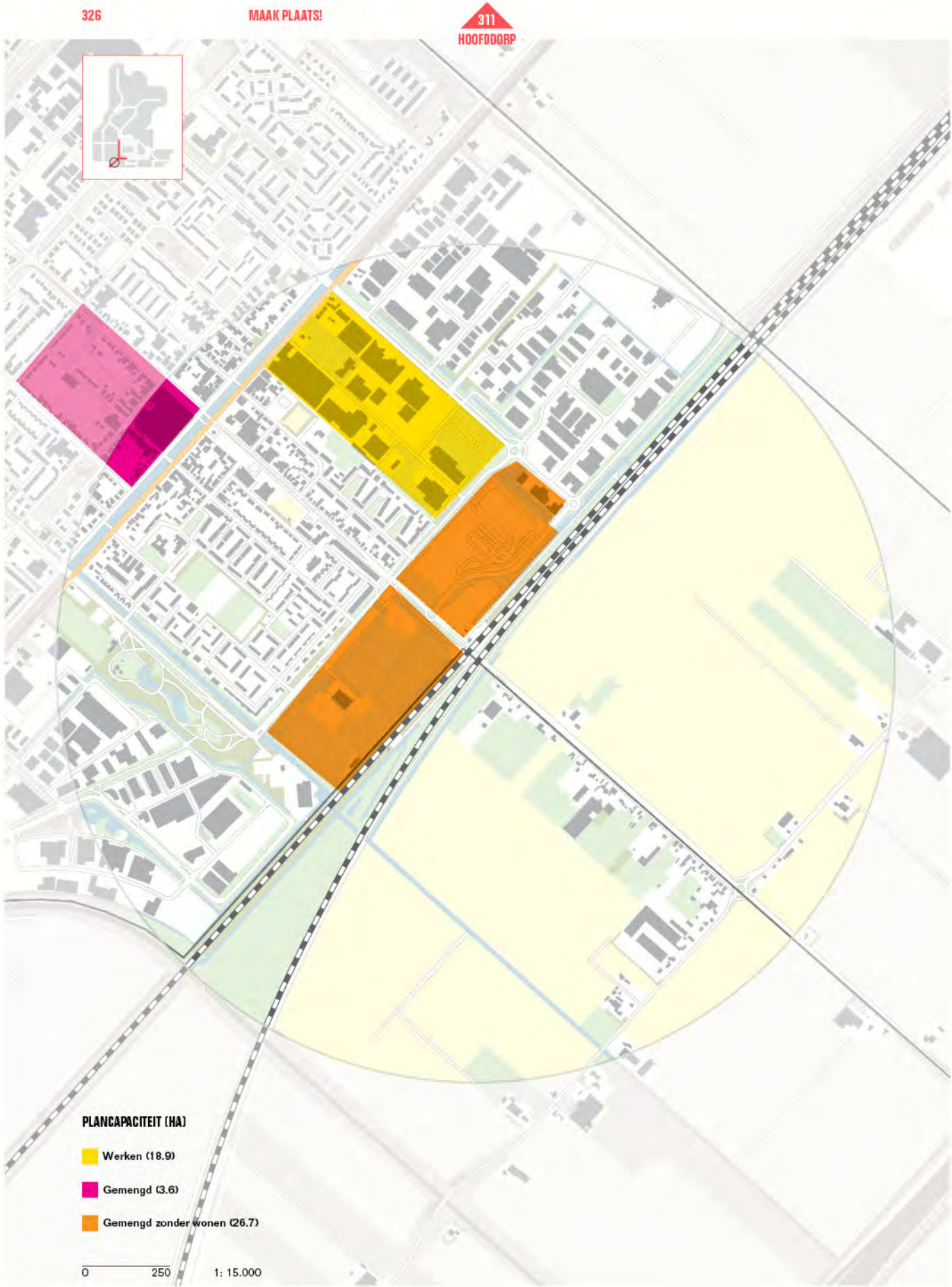


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 9 Ha. plancapaciteit	+ 160 Woningen Centrum kleinstedelijk	- 1.020 Werknemers Kleinschalige bedrijvigheid
---------------------------	---	---

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

BUITENSTAD



Gemeente
HAARLEMMERMEER
Regio
SRA ZUID

NIEUW VENNEP



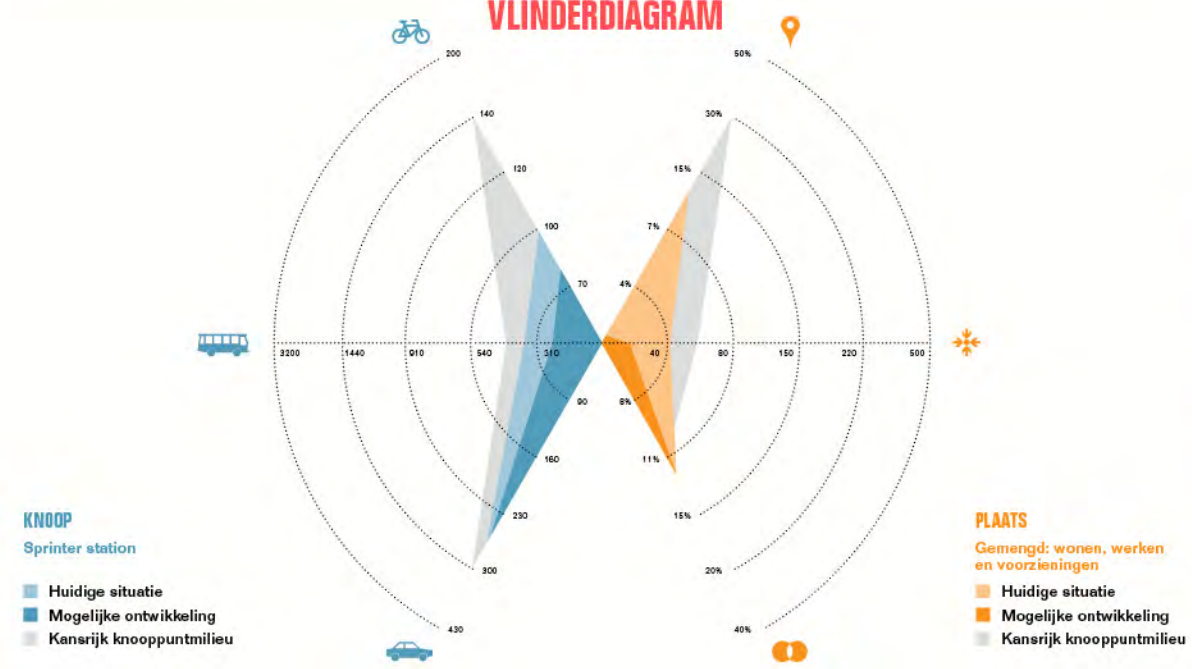
KNOOPPUNTEN

327

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 80 Fietsenstalling 648 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang ja Lokale Wegen 3	Ov 235 In-/Uitstappers 2277 Trein / uur 2 Streekbus / uur 4	Wegen 255 Parkeerplekken 360 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 3 Regionale wegen 4	Nabijheid 0% Intensiteit (300 m) 0 Intensiteit (1200 m) 15	Intensiteit 15 Inwoners 3262 Werknemers 3708 Dichtheid (wo/ha) 27	Menging 12%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+	+	+ 49	+ 8.450
PHS Schiphol – Den Haag – Rotterdam – Eindhoven	N201	Ha. plancapaciteit	Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTILIEU

POORTKWARTIER
CENTRUMDORP

SCHIPHOLCORRIDOR 155
POORTKWARTIER 119

Gemeente
KOGGENLAND
Regio
WEST-FRIESLAND

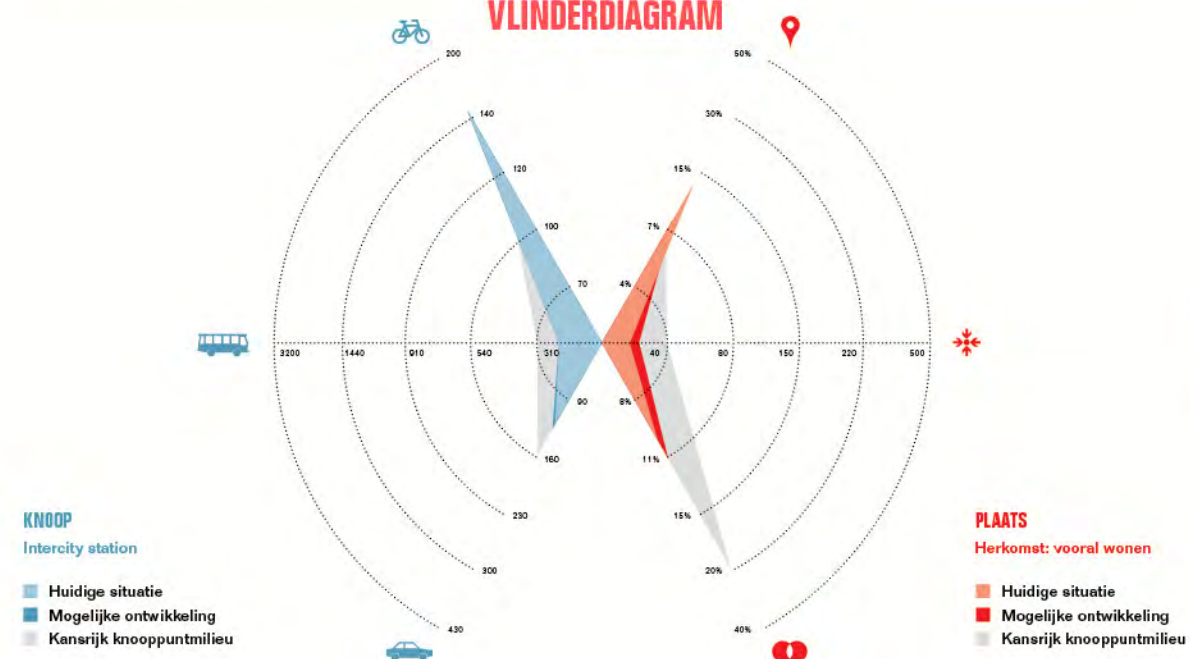
OBDAM



HUIDIGE SITUATIE

					
Langzaam verkeer 149 Fietsenstalling 600 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 16	Ov 210 In-/Uitstappers 1224 Trein/uur 2 Stadbus/uur 1	Wegen 120 Parkeerplekken 151 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 2	Nabijheid 14% Intensiteit (300 m) 2 Intensiteit (1200 m) 16	Intensiteit 16 Inwoners 5593 Werknemers 1479 Dichtheid (wo/ha) 23	Menging 10%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+
N23

+ 49
Ha. plancapaciteit

+ 1.340
Woningen
Centrum dorps

+ 90
Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

CENTRUMDORP

OV KWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (45)
- Gemengd (3.3)
- Voorzieningen (0.9)

0 250 1: 15.000



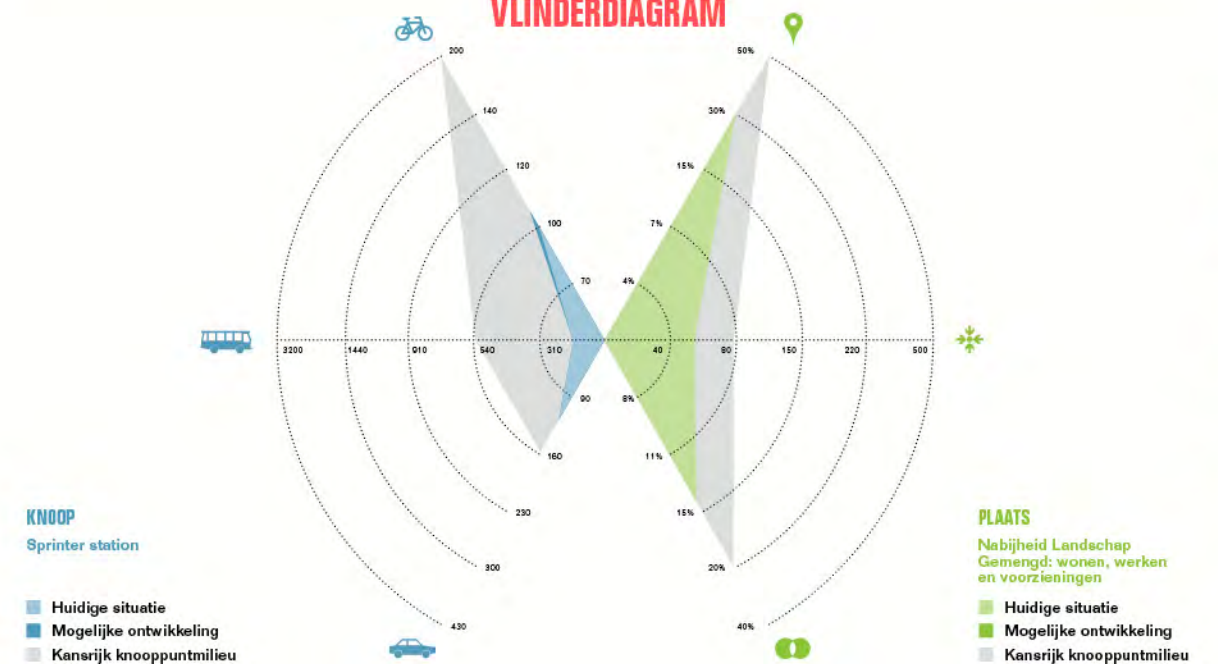
Gemeente
BLOEMENDAAL+ HAARLEM
Regio
ZUID-KENNERLAND

OVERVEEN

HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

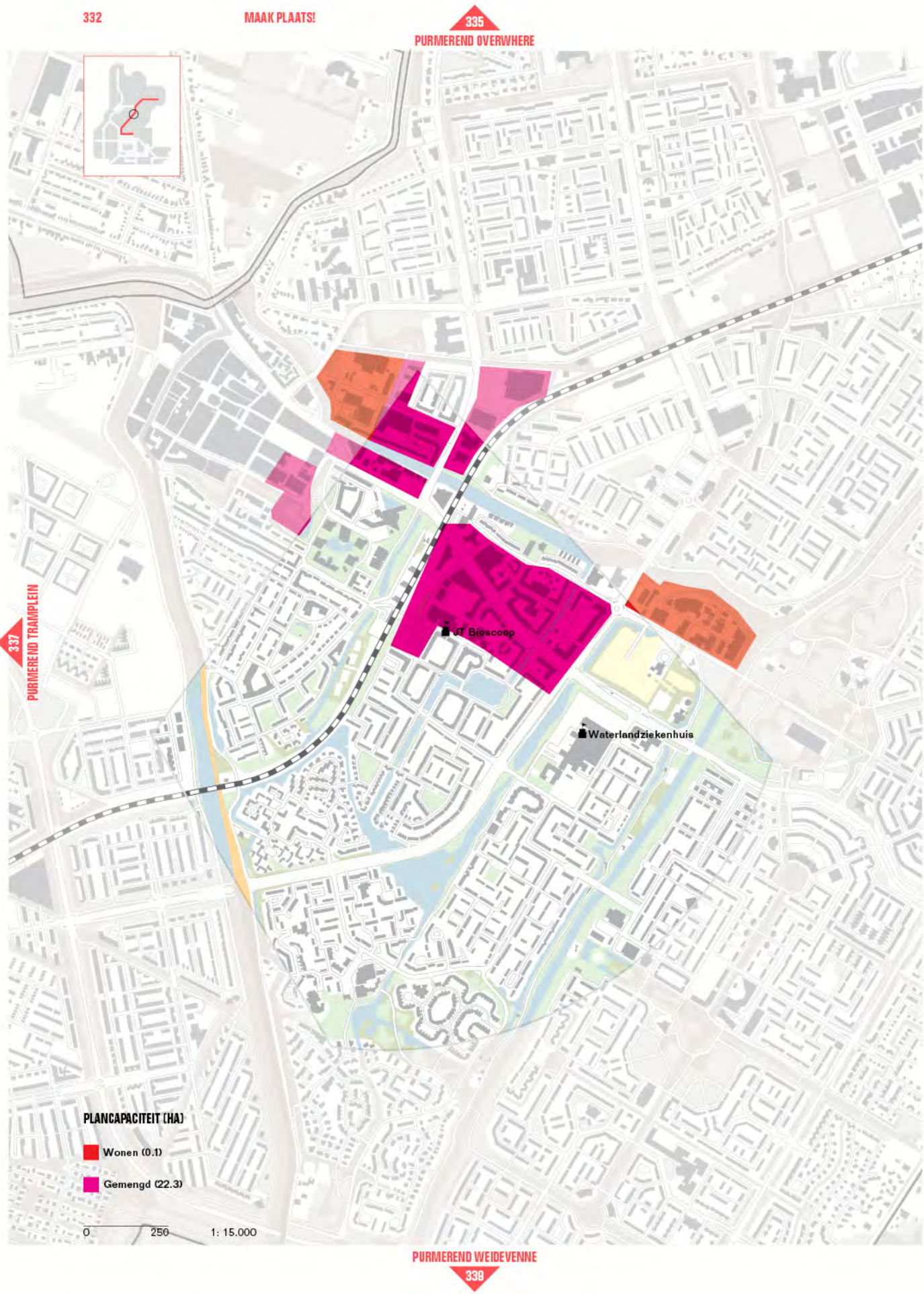
BUITENSTAD + BUITENPOORT CENTRUMDORP

PLANCAPACITEIT (HA)

0 250 1: 15.000

HEEMSTEDE-AERDENHOUT

299



Gemeente
PURMEREND
Regio
SRA NOORD

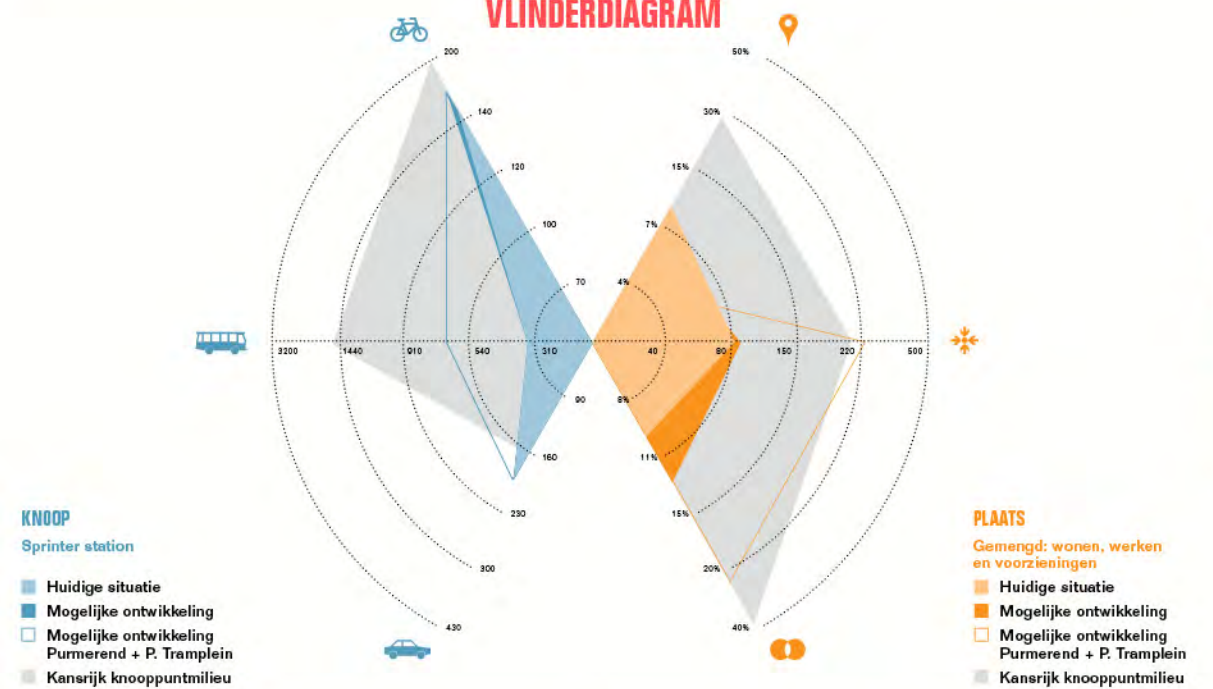
PURMEREND



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 156 Fietsenstalling 744 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 37	Ov 305 In-/Uitstappers 2958 Trein/uur 2 Streekbus/uur 6	Wegen 188 Parkeerplekken 144 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 2 Regionale wegen 3	Nabijheid 11% Intensiteit (300 m) 23 Intensiteit (1200 m) 219	Intensiteit 96 Inwoners 11365 Werknemers 6251 Bezoekers 3014 Dichtheid (wo/ha) 36	Menging 10%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+22

Ha. plancapaciteit

+810

Woningen
Centrum stedelijk

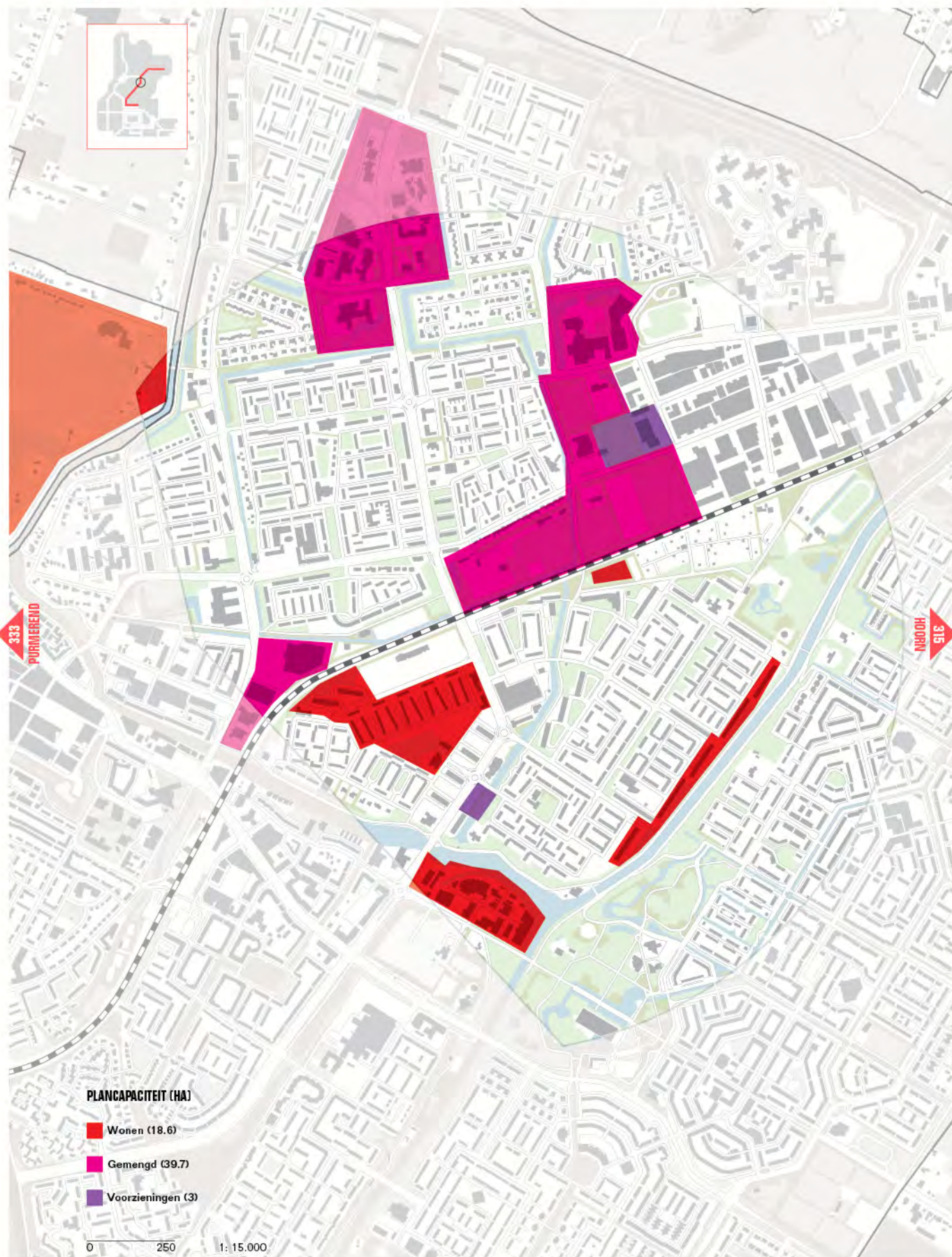
-4.270

Werknemers
Binnenstedelijke
centrumlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTILIEU

BINNENSTAD

OV KWARTIER



Gemeente
PURMEREND
Regio
SRA NOORD

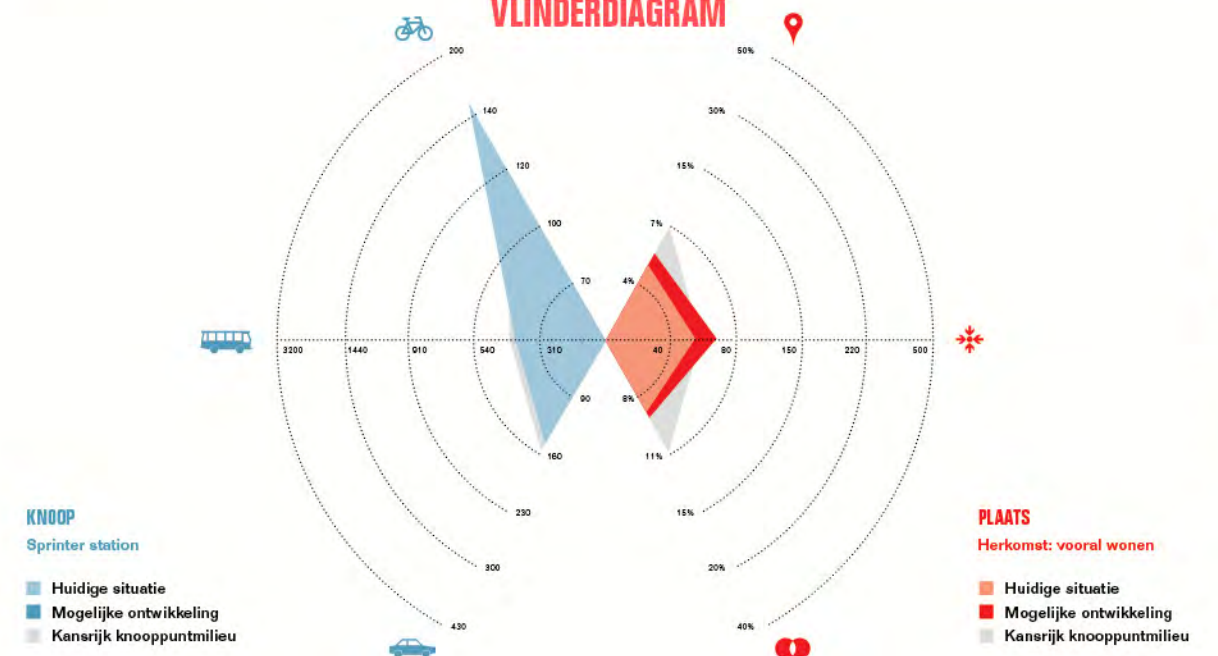
PURMEREND OVERWHERE



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 158	Ov 395	Wegen 150	Nabijheid 5%	Intensiteit 57	Menging 9%
Fietsenstalling 600	In-/Uitstappers 1701	Parkeerplekken 50	Intensiteit (300 m) 4	Inwoners 16732	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200 m) 91	Werknemers 3913	
Spoorovergang ja	R-net/uur 6	Richtingen:		Dichtheid (wo/ha) 37	
Lokale Wegen 22	Streekbus/uur 2	Snelwegen 2			
		Regionale wegen 3			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 61

Ha. plancapaciteit

+ 1.340

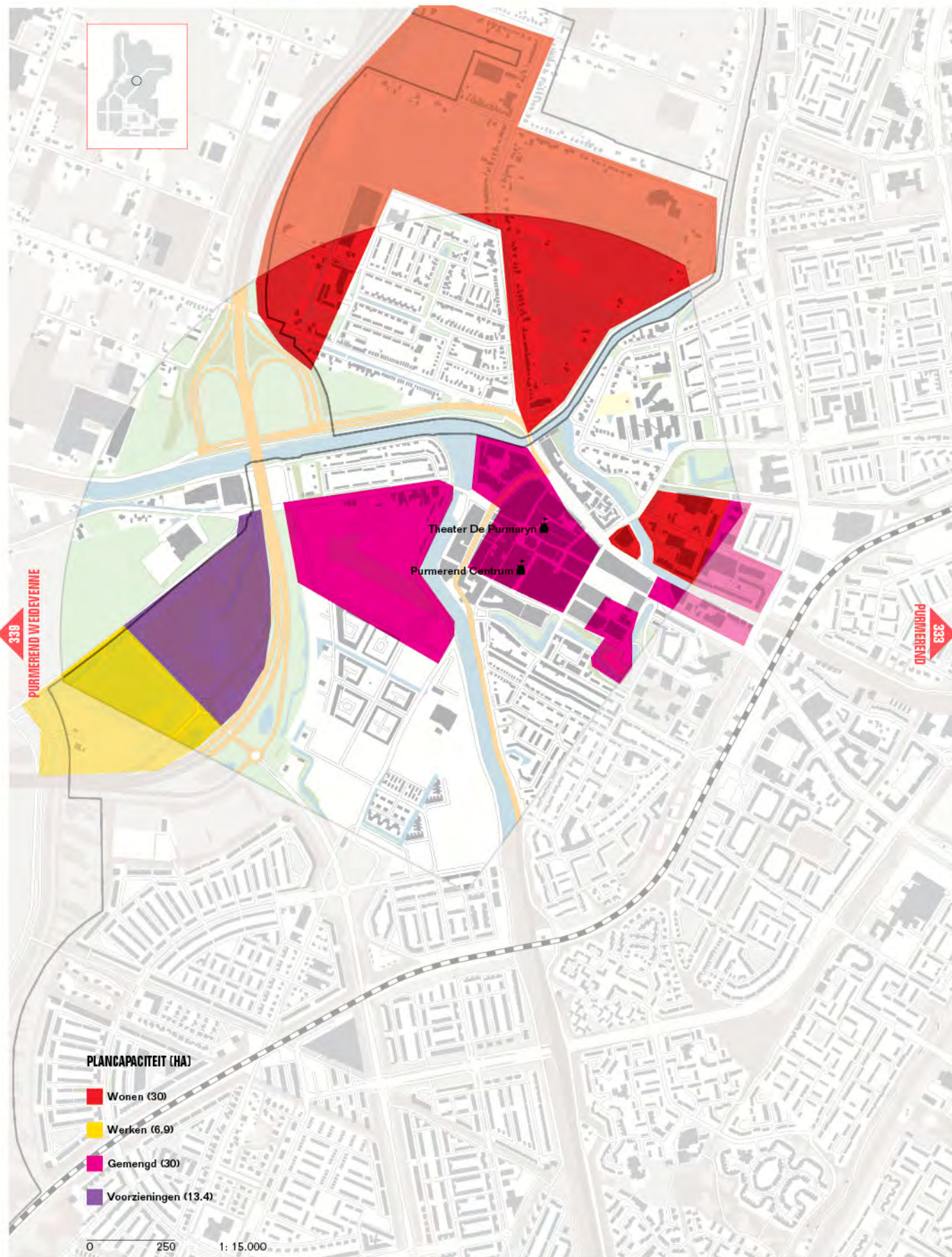
Woningen
Groen kleinstedelijk

+ 260

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

OV KWARTIER



Gemeente
PURMEREND+BEEMSTER
Regio
SRA NOORD

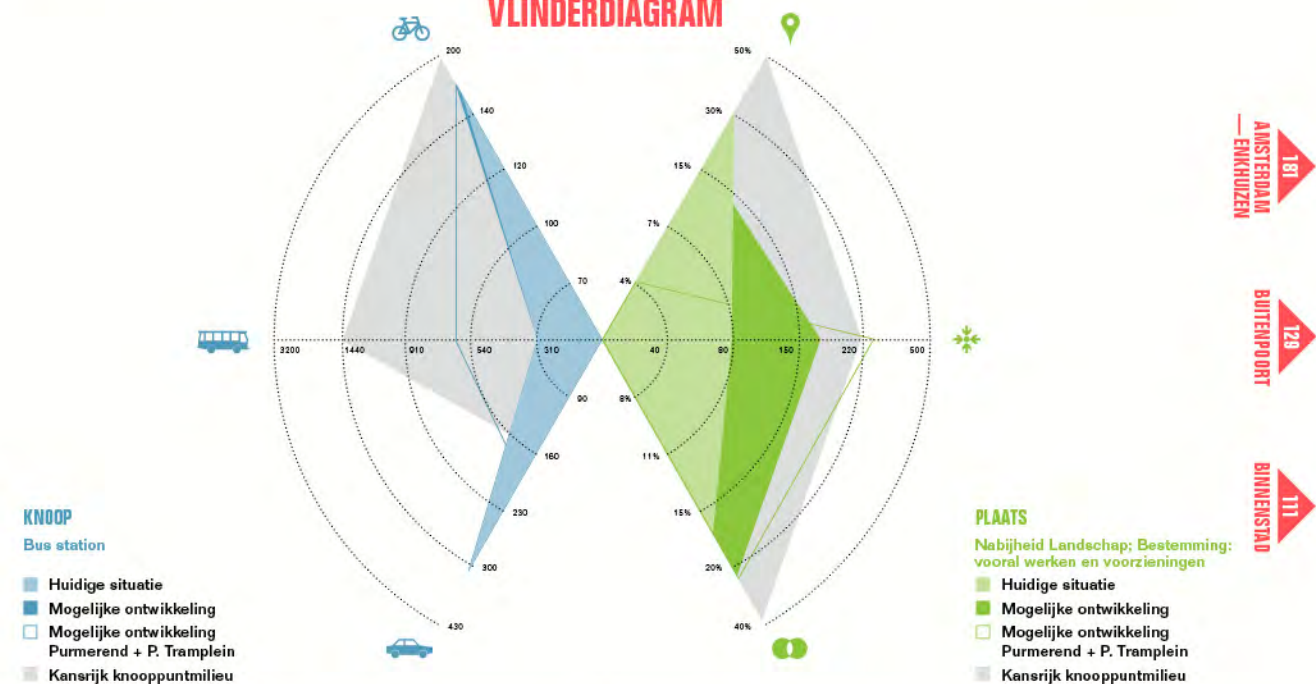
PURMEREND TRAMPLEIN



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 165 Fietsenstalling 158 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang ja Lokale Wegen 43	Ov 310 R-net/uur 10 Streekbus/uur 11	Wegen 313 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 2 Regionale wegen 3	Nabijheid 35% Intensiteit (300m) 52 Intensiteit (1200m) 148	Intensiteit 84 Inwoners 6918 Werknemers 3366 Bezoekers 11150 Dichtheid (wo/ha) 27	Menging 18%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 80

Ha. plancapaciteit

+ 2.460

Woningen
Centrum stedelijk

+ 6.920

Werknemers
Binnenstedelijke
centrumlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

BINNENSTAD + BUITENPOORT
REGIONAAL CENTRUM



Gemeente
PURMEREND
Regio
SRA NOORD

PURMEREND WEIDEVENNE

HUIDIGE SITUATIE



Langzaam verkeer 150
 Fietsenstalling..... 451
 Ov-fiets verhuur nee
 Spoorovergang ja
 Lokale Wegen..... 33



Ov	135
In-/Uitstappers	1269
Trein/uur	2



Wegen.....	290
Parkeerplekken	52
Snelwegafslag	ja
Richtingen:	
Snelwegen.....	2
Regionale wegen	1



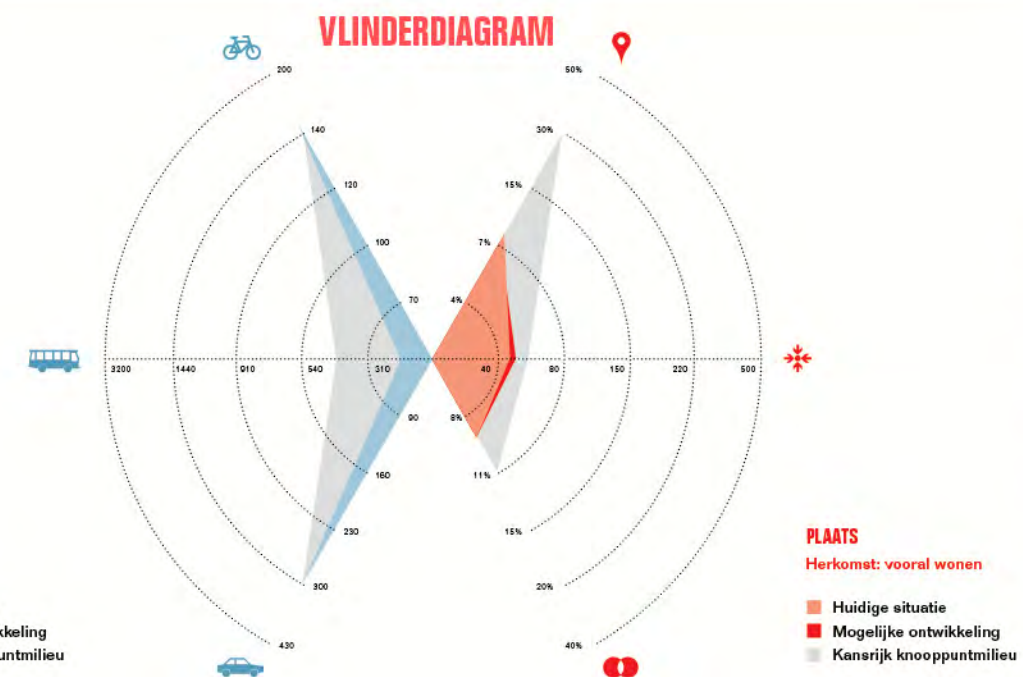
Nabijheid..... 9%
Intensiteit
(300 m) 5
Intensiteit
(1200 m) 59



Intensiteit..... 47
Inwoners..... 15349
Werknemers 1479
Dichtheid (wo/ha) 33



Menging9%



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+8

Ha. plancapaciteit

+1.510

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

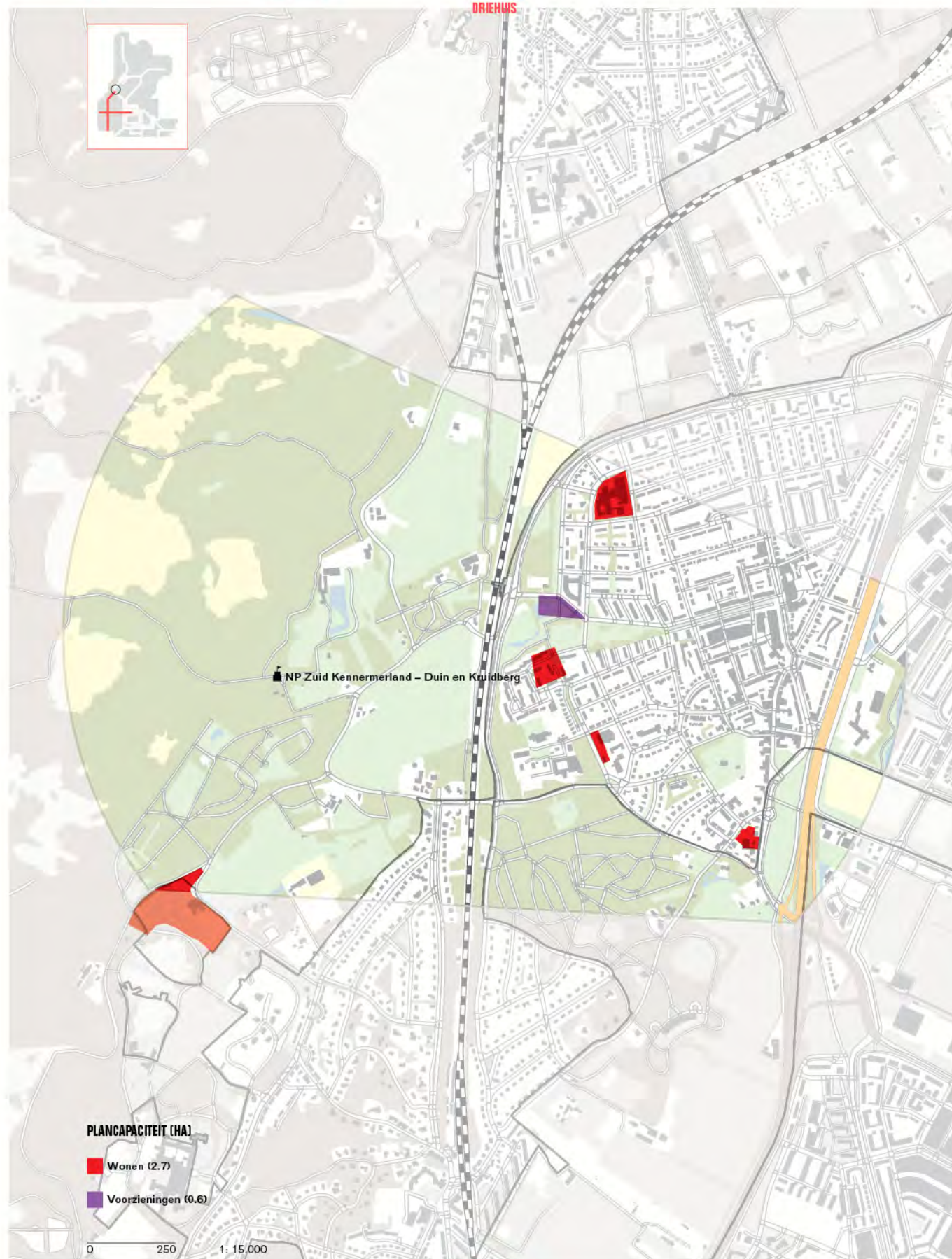
KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

POORTKWARTIER

PLANCAPACITEIT (HA)

Werken (7.5)

0 250 1: 15.000



Gemeente
VELSEN
Regio
ZUID-KENNEMERLAND

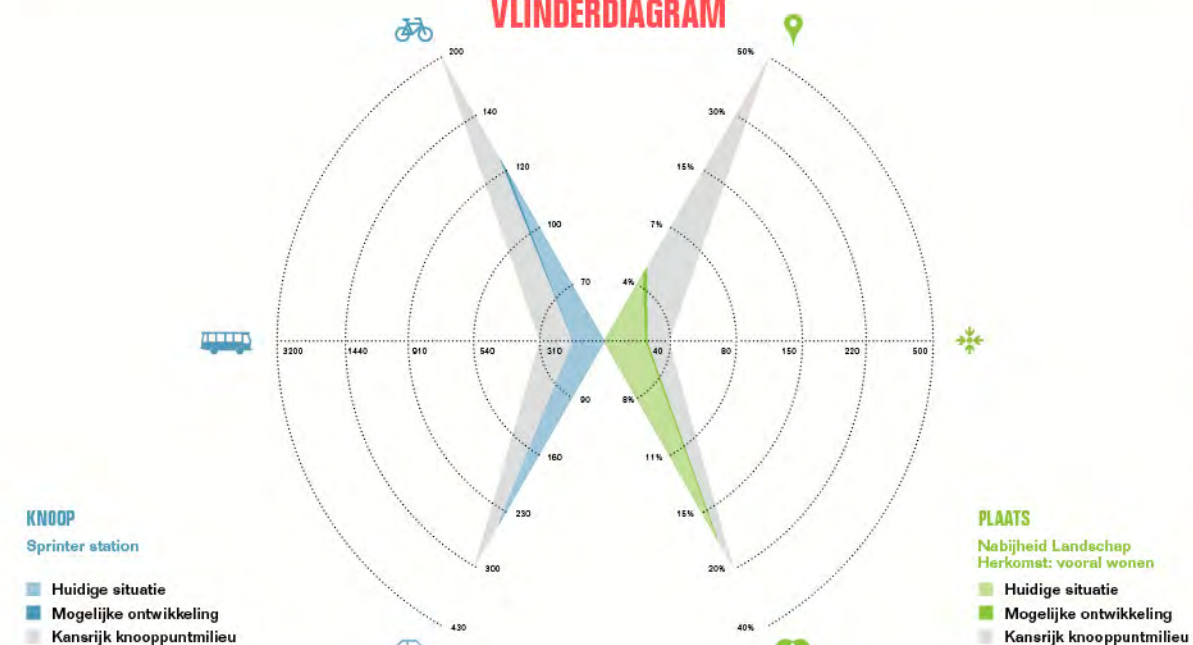
SANTPOORT NOORD



HUIDIGE SITUATIE



VLINDERDIAGRAM

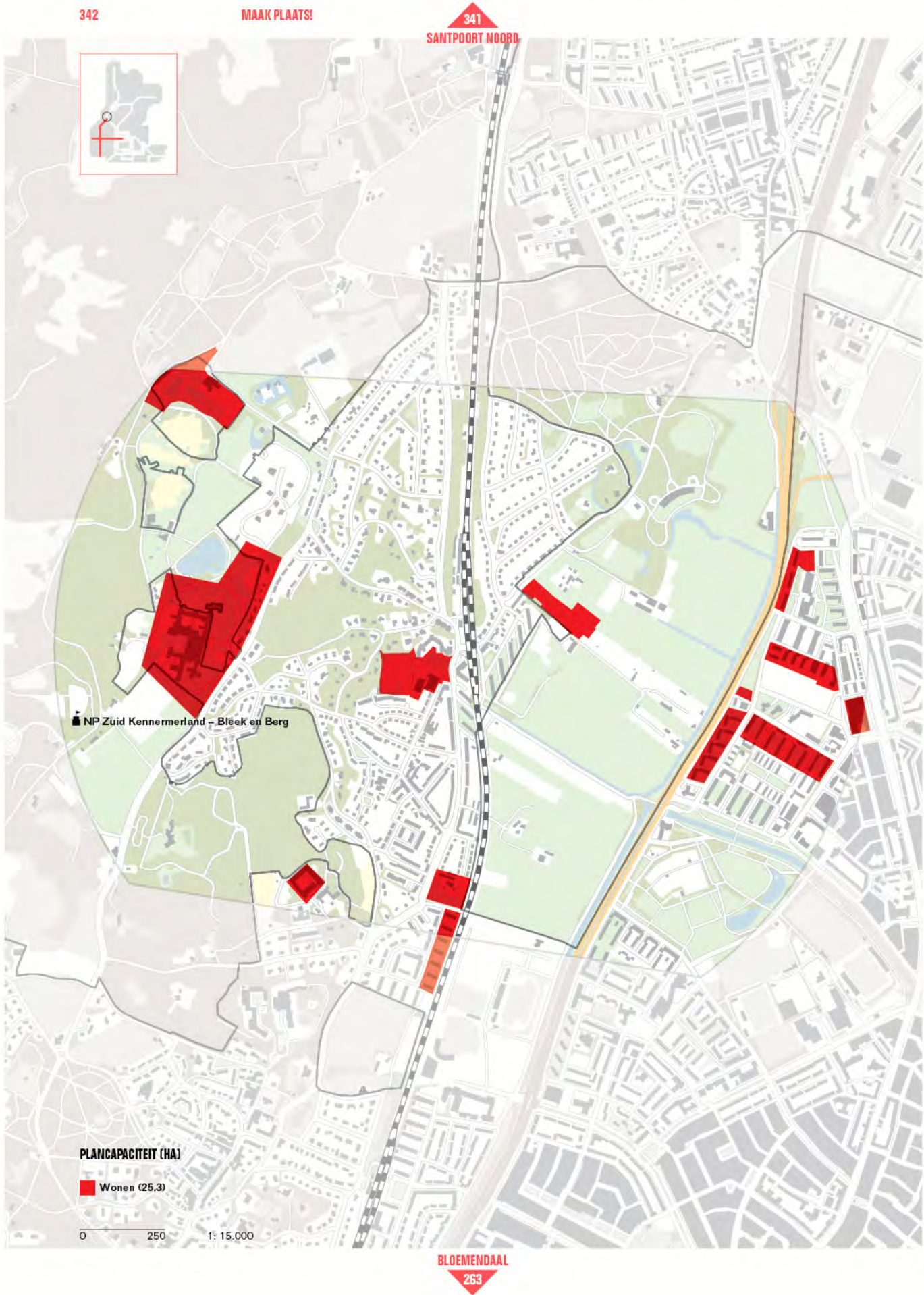


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

HUBDORP + BUITENPOORT
CENTRUMDORP



Gemeente
VELSEN+
BLOEMENDAAL+ HAARLEM
Regio
ZUID-KENNERMERLAND

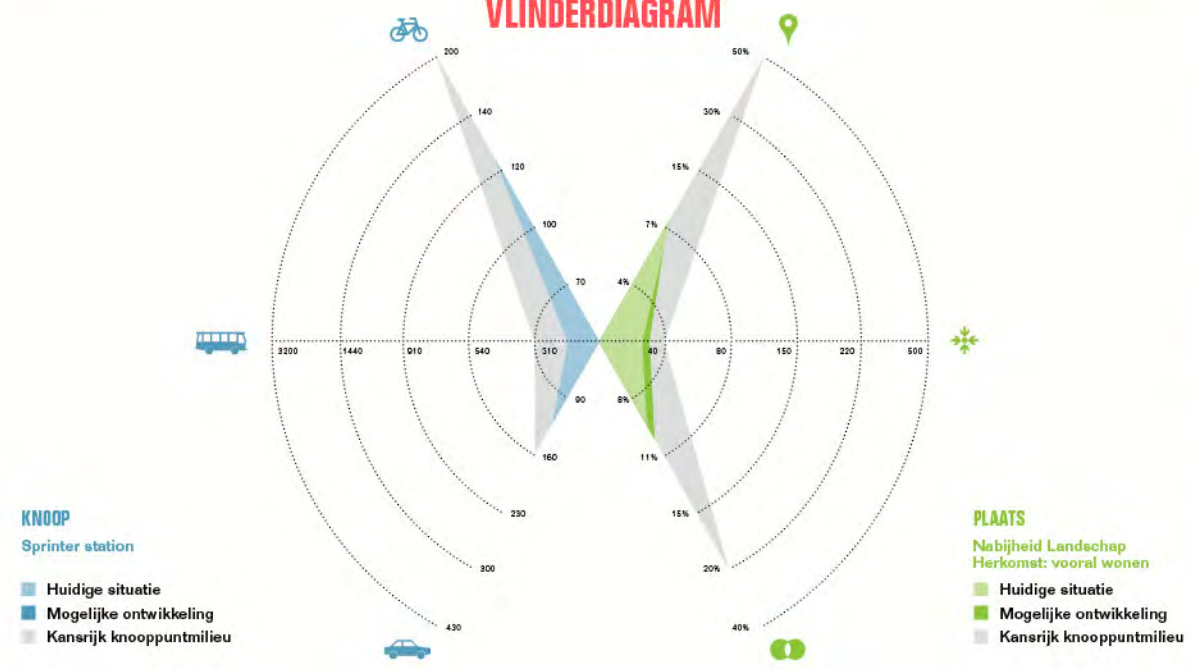
SANTPOORT ZUID



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 124	Ov 135	Wegen 120	Nabijheid 9%	Intensiteit 26	Menging 9%
Fietsenstalling 148	In-/Uitstappers 794	Parkeerplekken 40	Intensiteit (300m) 3	Inwoners 7860	
Ov-fiets verhuur ja	Trein/uur 2	Snelwegafslag nee	Intensiteit (1200m) 31	Werknemers 969	
Spoorovergang ja		Richtingen:		Bezoekers 289	
Lokale Wegen 16		Regionale wegen 2		Dichtheid (wo/ha) 24	

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 25 Ha. plancapaciteit	+ 940 Woningen Centrum dorps	- 210 Werknemers Kleinschalige bedrijvigheid
-----------------------------------	---	--

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

CENTRUMDORP + BUITENPOORT

OV KWARTIER

Gemeente
SCHAGEN
Regio
KOP VAN NOORD-HOLLAND

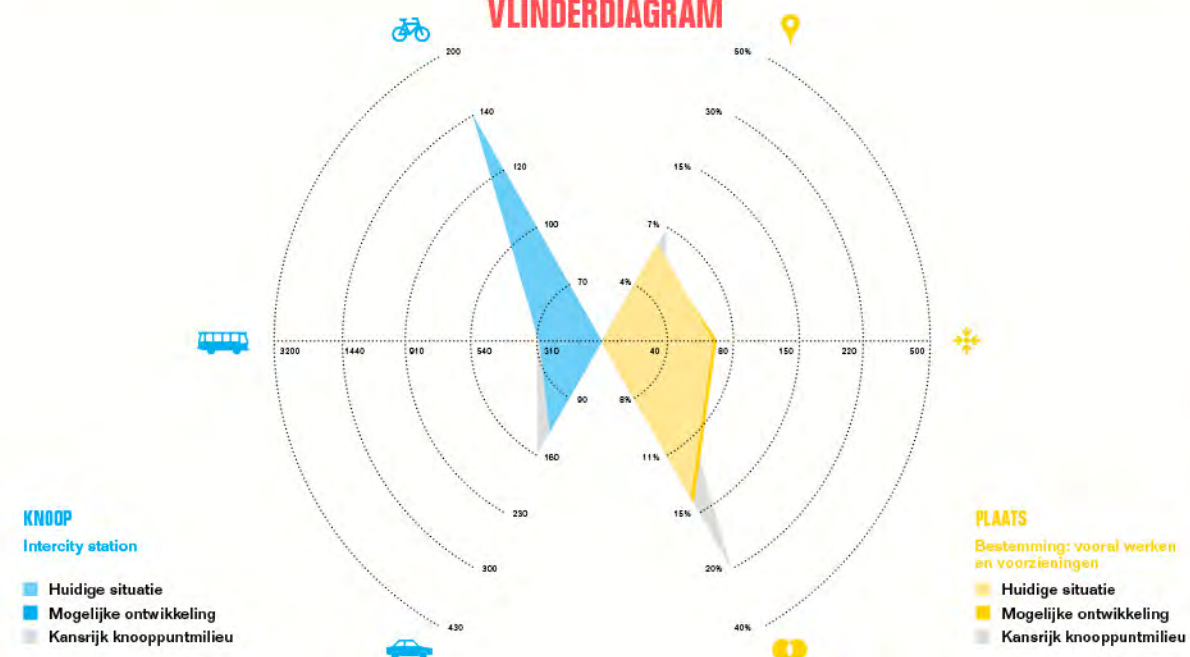
SCHAGEN



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 139 Fietsenstalling 1332 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 26	Ov 300 In-/Uitstappers 5921 Trein/uur 3 Streekbus/uur 5	Wegen 130 Parkeerplekken 194 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 4	Nabijheid 6% Intensiteit (300 m) 4 Intensiteit (1200 m) 69	Intensiteit 69 Inwoners 10919 Werknemers 7104 Bezoekers 13080 Dichtheid (wo/ha) 24	Menging 14%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 26

Ha. plancapaciteit

+ 920

Woningen
Centrum dorps

+ 130

Werknemers
Kleinschalige
bedrijfsgebouwen

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

CENTRUMDORP

BUITENSTAD

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (23.8)
- Werken (0.7)
- Gemengd (0.2)
- Voorzieningen (0.1)

0 250 1: 15.000



Gemeente
HAARLEMMEER
Regio
SRA ZUID

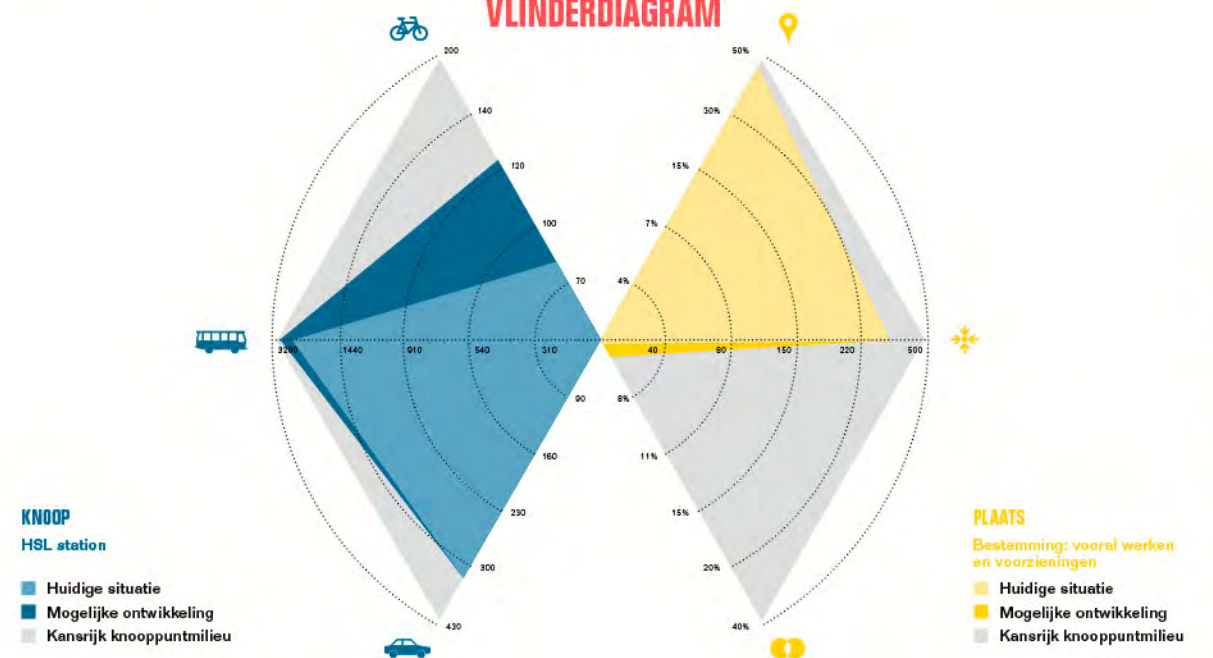
SCHIPHOL



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer ..83 Fietsenstalling..... 130 Ov-fiets verhuurja Spoorovergangja Lokale Wegen..... 5	Ov 2741 In-/Uitstappers .. 61209 Trein/uur..... 24 R-net/uur..... 24 Streekbus/ uur 47 Stadbus/uur 4	Wegen..... 333 Parkeerplekken ... 5700 Snelwegafslagja Richtingen: Snelwegen..... 4 Regionale wegen 2	Nabijheid..... 91% Intensiteit (300 m) 324 Intensiteit (1200 m) 354	Intensiteit 354 Inwoners..... 15 Werknemers 19078 Bezoekers 140566 Dichtheid (wo/ha)..... 0	Menging..... 0%

VLINDERDIAGRAM

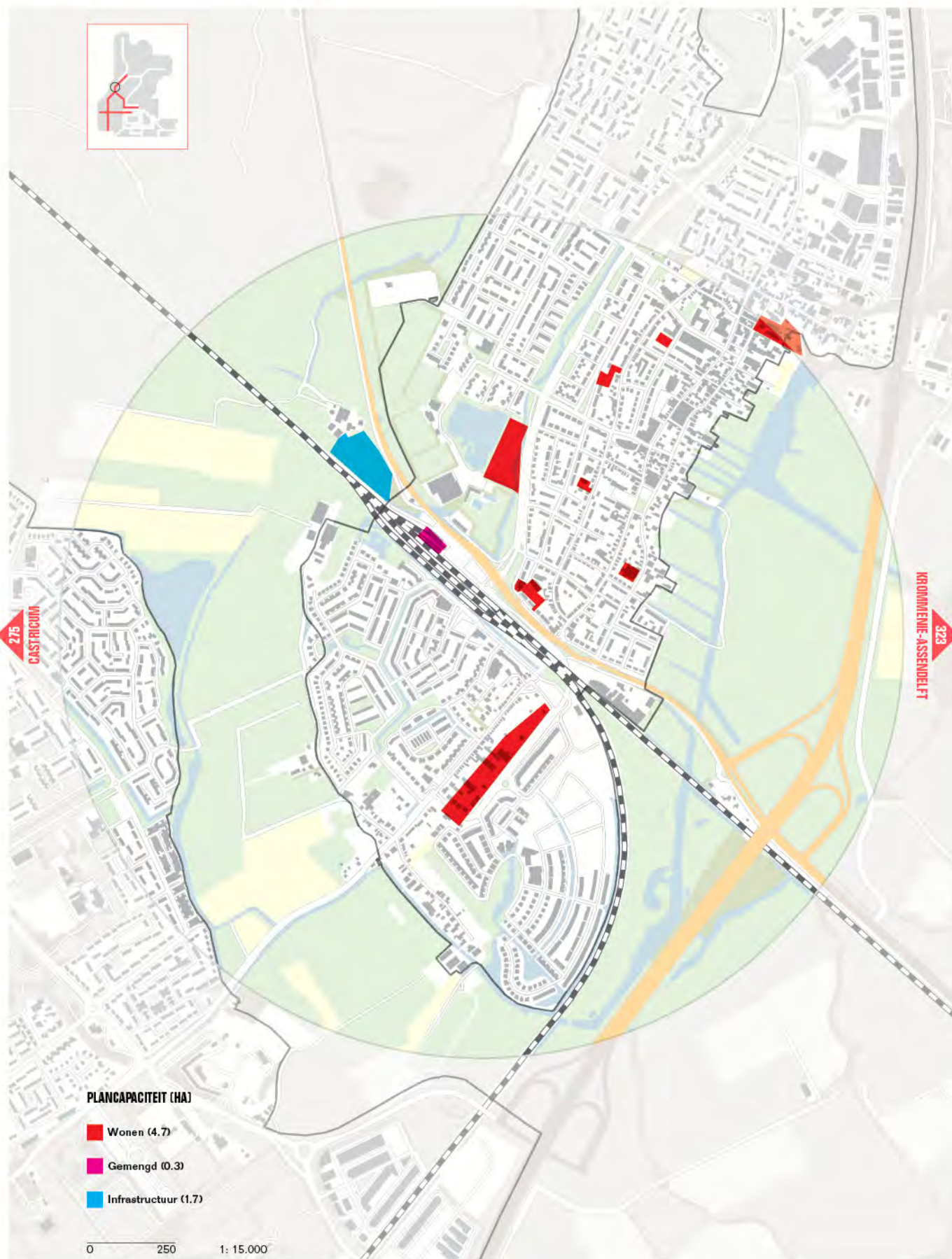


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ PHS Schiphol – Den Haag – Rotterdam – Eindhoven	+ PHS Schiphol – Almere – Lelystad	+ 22 Ha. plancapaciteit	– 950 Werknemers grootstedelijke toplocatie
---	--	---	---

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

WERELDSTAD



Gemeente
UITGEEST
Regio
ZUID-KENNERLAND

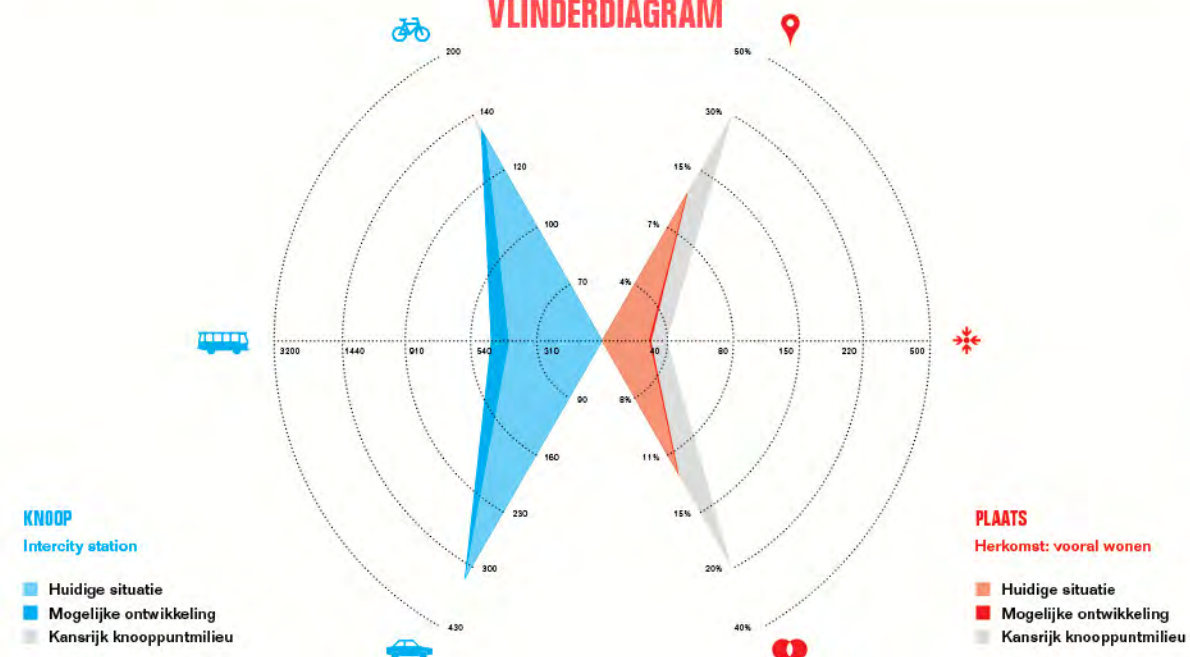
UITGEEST



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 132 Fietsenstalling 1196 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 21	Ov 415 In-/Uitstappers 4344 Trein/uur 6 Streekbus/uur 5	Wegen 333 Parkeerplekken 237 Snelwegafslag ja Richtingen: Snelwegen 2 Regionale wegen 2	Nabijheid 12% Intensiteit (300 m) 3 Intensiteit (1200 m) 27	Intensiteit 27 Inwoners 11175 Werknemers 1238 Dichtheid (wo/ha) 28	Menging 12%

VLINDERDIAGRAM

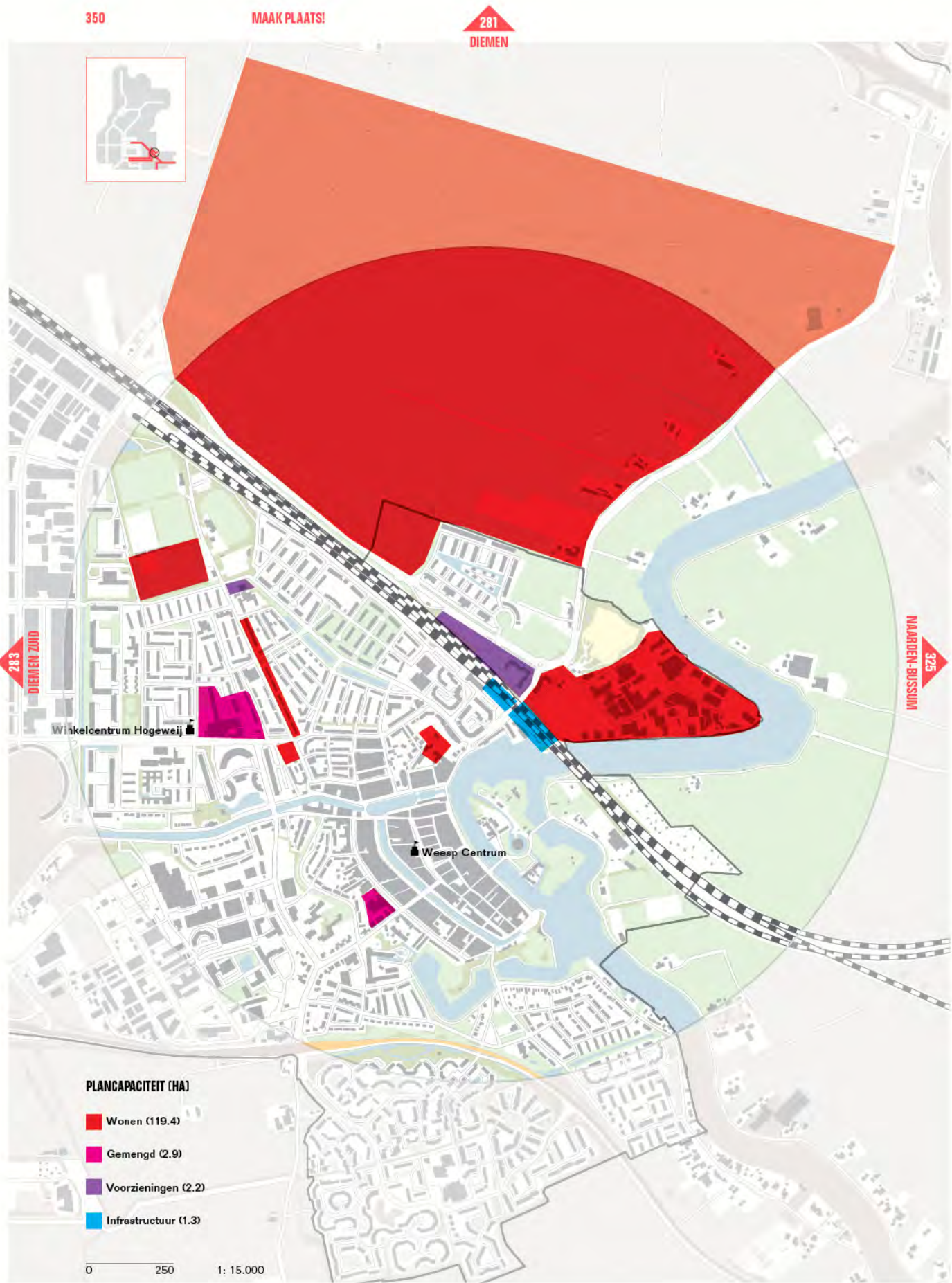


MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+	+	+7	+160	-20
PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	Uitbreiding A8 tot A9	Ha. plancapaciteit	Woningen Centrum dorps	Werknemers Regionale ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

HUBDORP
POORTKWARTIER



Gemeente
WEESP
Regio
GOOI- EN VECHTSTREEK

WEESP



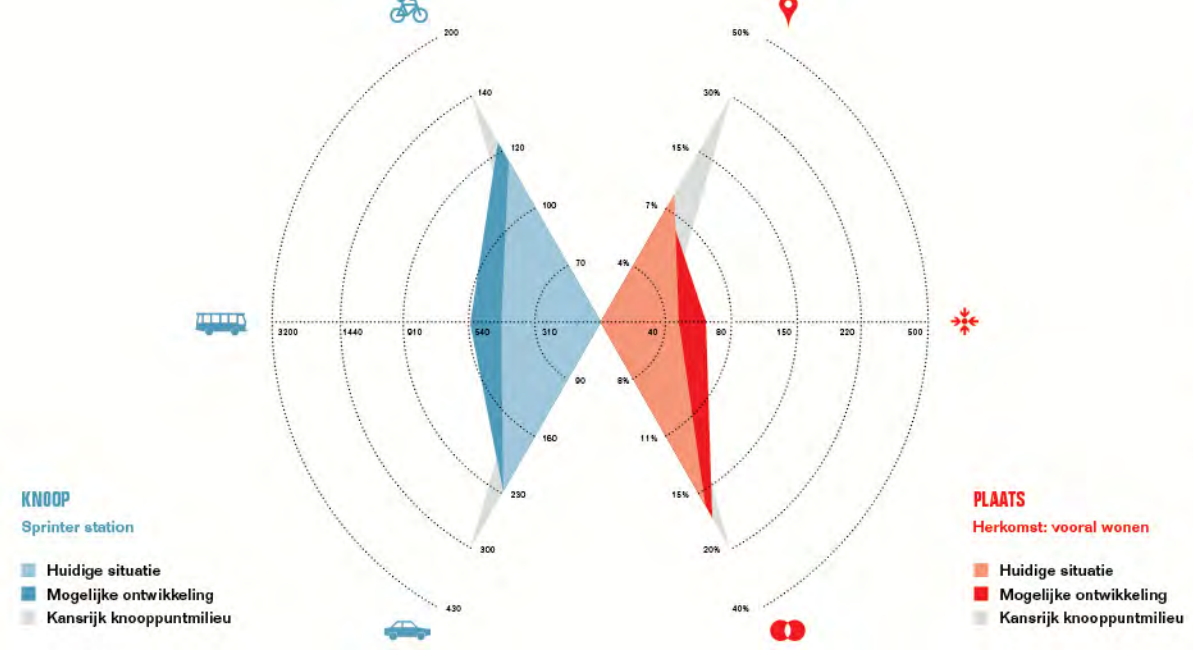
KNOOPPUNTEN

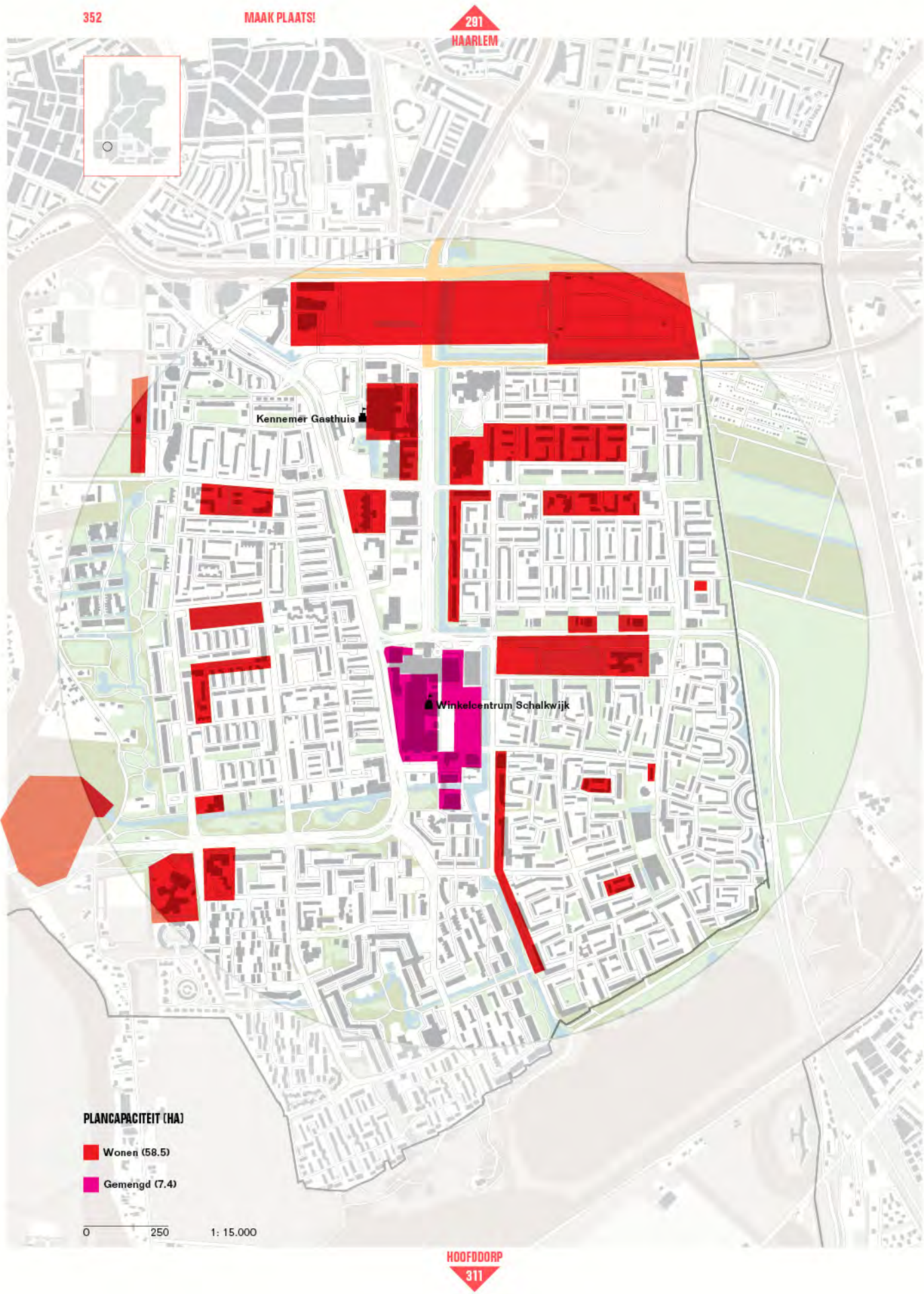
351

HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 116 Fietsenstalling..... 1173 Ov-fiets verhuurja Spoorovergangja Lokale Wegen..... 27	Ov 430 In-/Uitstappers 9517 Trein/uur 8 Streekbus/uur 3 Stadbus/uur 2	Wegen..... 225 Parkeerplekken 360 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen..... 3 Regionale wegen 3	Nabijheid..... 9% Intensiteit (300 m) 4 Intensiteit (1200 m) 47	Intensiteit..... 47 Inwoners..... 12712 Werknemers 5277 Bezoekers 3000 Dichtheid (wo/ha).... 50	Menging..... 17%

VLINDERDIAGRAM





Gemeente
HAARLEM
Regio
ZUID-KENNERLAND

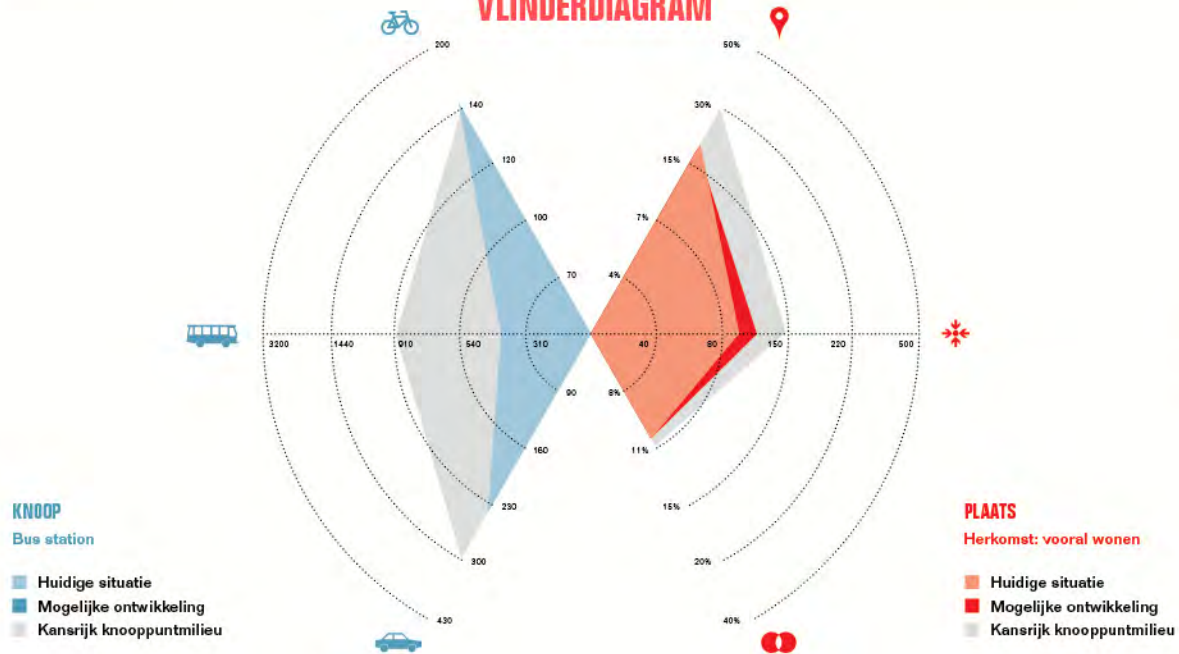
WINKELCENTRUM SCHALKWIJK



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 145 Fietsenstalling 738 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang ja Lokale Wegen 30	Ov 390 R-net/uur 10 Streekbus/ uur 4 Stadbus/uur 5	Wegen 238 Parkeerplekken 500 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 1 Regionale wegen 8	Nabijheid 20% Intensiteit (300 m) 20 Intensiteit (1200 m) 102	Intensiteit 102 Inwoners 29095 Werknemers 8655 Bezoekers 8361 Dichtheid (wo/ha) 47	Menging 10%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 66

Ha. plancapaciteit

+ 4.370

Woningen
Stedelijk naoorlogs
compact

- 2.720

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

MODERNE STAD
POORTKWARTIER

Gemeente
ZAANSTAD+WORMERLAND
Regio
SRA NOORD

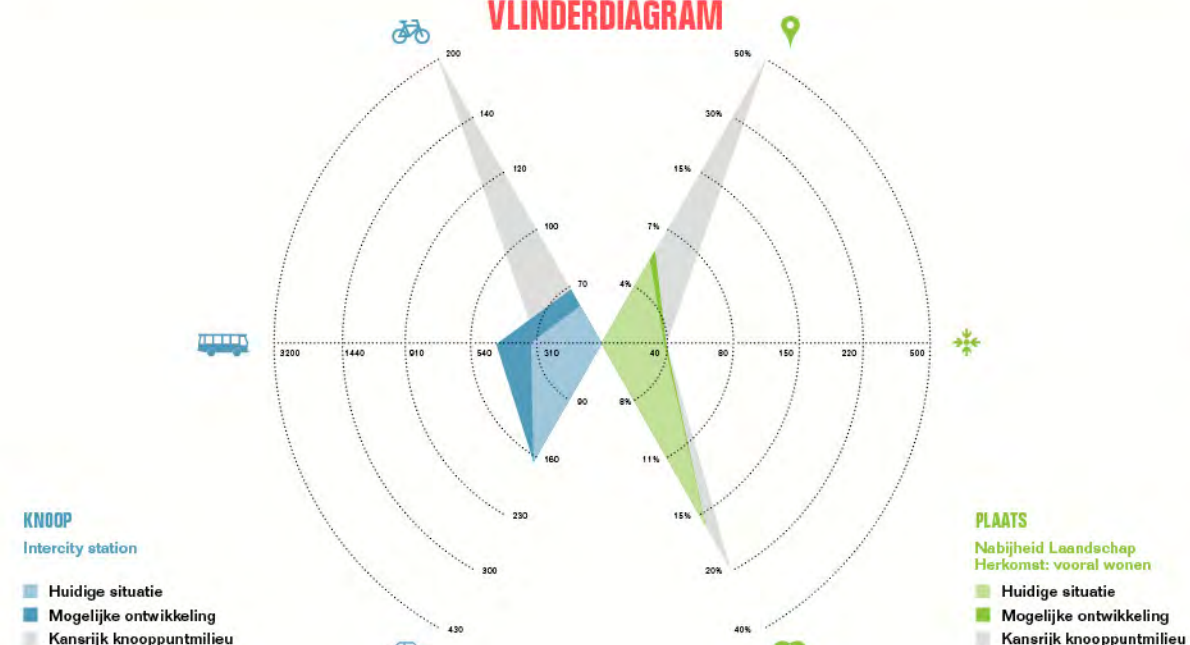
WORMERVEER



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 49 Fietsenstalling 724 Ov-fiets verhuur nee Spoorovergang nee Lokale Wegen 16	Ov 325 In-/Uitstappers 4091 Trein/uur 4 Streekbus/uur 5	Wegen 168 Parkeerplekken 43 Snelwegafslag nee Richtingen: Snelwegen 1 Regionale wegen 4	Nabijheid 6% Intensiteit (300 m) 2 Intensiteit (1200 m) 36	Intensiteit 36 Inwoners 11098 Werknemers 5292 Dichtheid (wo/ha) 39	Menging 16%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+	+ 14	+ 290	- 110
PHS Alkmaar – Utrecht – Eindhoven	Ha. plancapaciteit	Woningen Centrum dorps	Werknemers Kleinschalige bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

CENTRUMDORP + BUITENPOORT
BUITENSTAD

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (12.7)
- Onbekend (1.7)

0 250 1: 15.000

KOOG-ZAANDIJK
321

ZAANCRIDDER
149

BUITENPOORT
129

CENTRUMDORP
127



Gemeente
ZAASTAD
Regio
SRA NOORD

ZAANDAM

HUIDIGE SITUATIE



Langzaam verkeer 151
 Fietsenstalling..... 3326
 Ov-fiets verhuurja
 Spoorovergangja
 Lokale Wegen..... 34



Ov	855
In-/Uitstappers ..	14901
Trein/uur	10
R-net/uur	4
Streekbus/uur	13
Stadbus/uur	3



Wegen.....	205
Parkeerplekken	142
Snelwegafslag	nee
Richtingen:	
Snelwegen.....	3
Regionale wegen	4



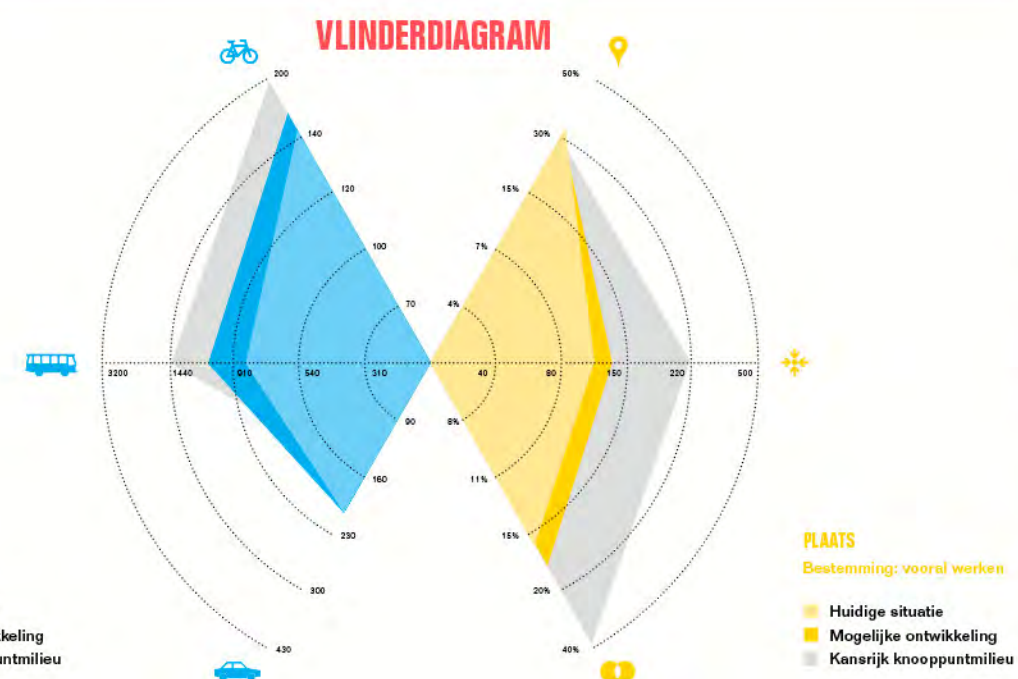
Nabijheid.....	39%
Intensiteit (300 m)	46
Intensiteit (1200 m)	118



Intensiteit..... 116
Inwoners..... 17442
Werknemers 13135
Bezoekers 20794
Dichtheid (wo/ha) 43



Menging..... 17%



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

PHS Alkmaar -
Utrecht - Eindhoven

+ 36

Ha. plancapaciteit

+2.220

Woningen
Centrum stedelijk

+ 880

Werknemers
Binnenstedelijke
centrumlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU

BINNENSTAD

REGIONAAL CENTRUM

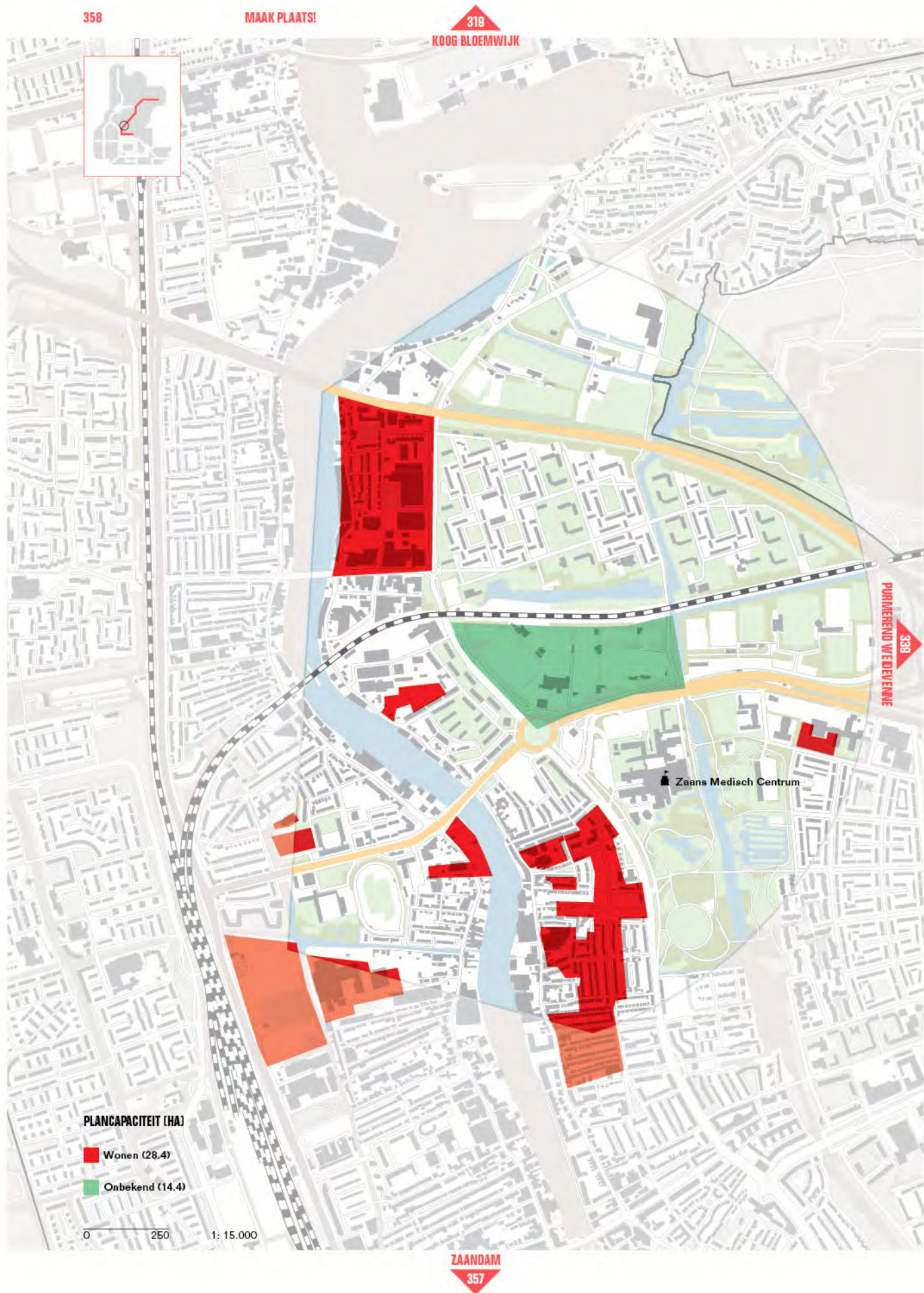
PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (22)
- Werken (2.9)
- Gemengd (11)
- Voorzieningen (0.5)

0 250 1: 15.000

**AMSTERDAM
SLOTERDIJK**

255



Gemeente
ZAANSTAD
Regio
SRA NOORD

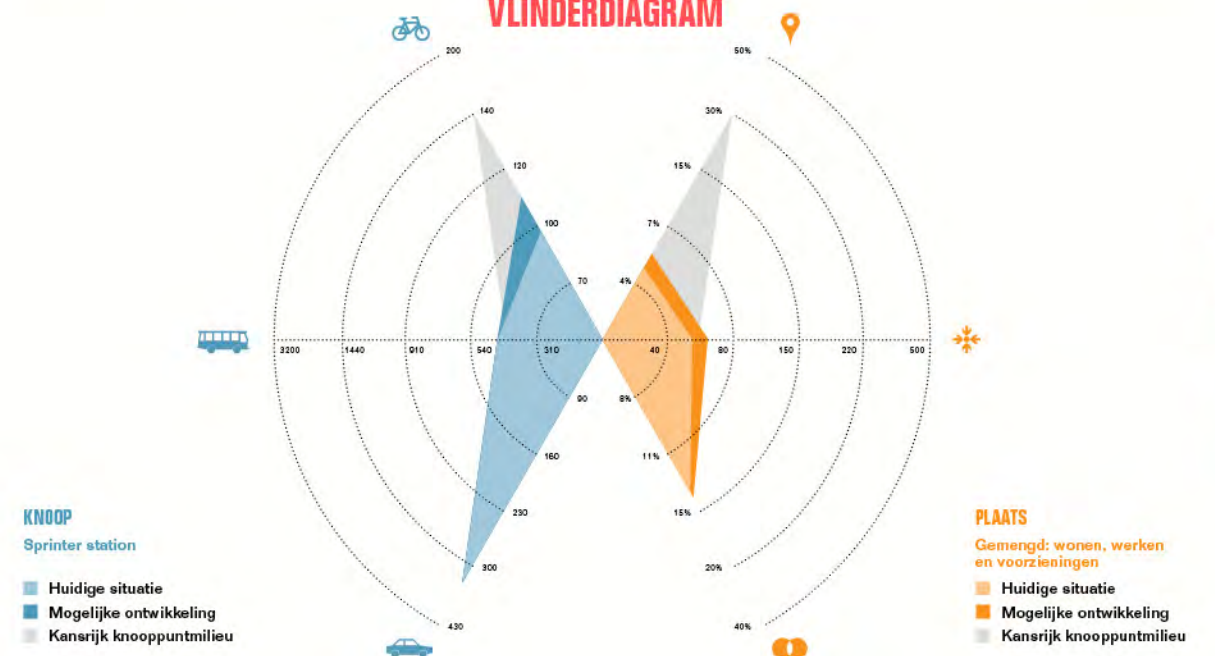
ZAANDAM KOGERVELD



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer .. 96	Ov 450	Wegen 343	Nabijheid 5%	Intensiteit 55	Menging 14%
Fietsenstalling 360	In-/Uitstappers 1616	Parkeerplekken 60	Intensiteit (300 m) 4	Inwoners 9691	
Ov-fiets verhuur nee	Trein/uur 2	Snelwegafslag ja	Intensiteit (1200 m) 84	Werknemers 5906	
Spoorovergang ja	R-net/uur 10	Richtingen:		Bezoekers 1394	
Lokale Wegen 14	Stadbus/uur 4	Snelwegen 3		Dichtheid (wo/ha) 41	
		Regionale wegen 4			

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 43

Ha. plancapaciteit

+ 920

Woningen
Stedelijk naoorlogs
grondgebonden

− 260

Werknemers
Regionale
ov-knooppuntenlocatie

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

POORTKWARTIER

HUBDORP



PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (2.6)
- Gemengd (3.7)
- Voorzieningen (1.6)
- Infrastructuur (2.9)
- Onbekend (0.6)

0 250 1: 15.000

Gemeente
ZANDVOORT
Regio
ZUID-KENNERMERLAND

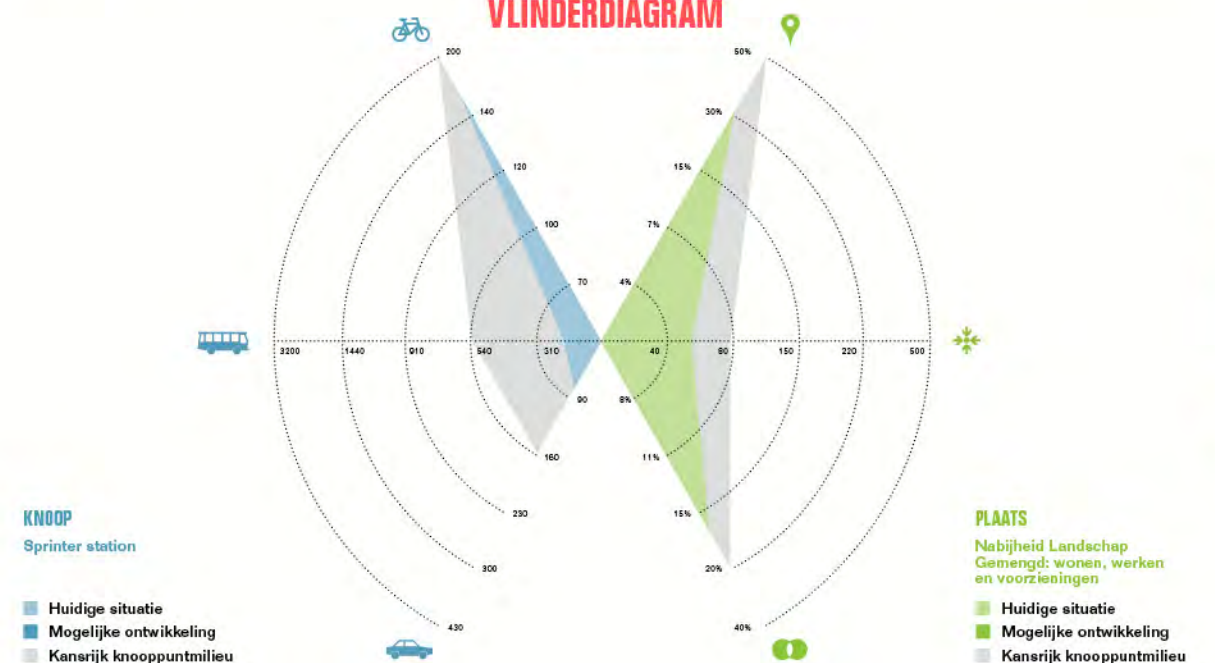
ZANDVOORT AAN ZEE



HUIDIGE SITUATIE

Langzaam verkeer 165 Fietsenstalling 212 Ov-fiets verhuur ja Spoorovergang ja Lokale Wegen 60	Ov 175 In-/Uitstappers 5280 Trein/uur 2 Streekbus 2	Wegen 70 Parkeerplekken 86 Snelwegafslag nee Richtingen: Regionale wegen 2	Nabijheid 36% Intensiteit (300 m) 17 Intensiteit (1200 m) 46	Intensiteit 56 Inwoners 13065 Werknemers 3576 Bezoekers 8604 Dichtheid (wo/ha) 41	Menging 17%

VLINDERDIAGRAM



MOGELIJKE ONTWIKKELING BINNEN DE PLANCAPACITEIT

+ 11

Ha. plancapaciteit

+ 120

Woningen
Centrum kleinstedelijk

- 170

Werknemers
Kleinschalige
bedrijvigheid

KANSRIJK KNOOPPUNTMLIEU

BUITENSTAD + BUITENPOORT
CENTRUMDORP

BIJLAGEN

8

INLEIDING

16

ATLAS

44

CONTEXT

56

TIEN UITGANGSPUNTEN

80

KANSEN

130

CORRIDORS

192

AANPAK
ZAANCORRIDOR

210

HOE NU
VERDER?

216

SAMENVATTING

224

ENGLISH SUMMARY

232

KNOOPPUNTEN
A—Z

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

INTENSITEIT VAN INWONERS, WERKNEMERS EN BEZOEKERS VAN REGIONALE VOORZIENINGEN

Station	Inwoners	Werknemers	Bezoekers	Invloedsgebied (m²)	Intensiteit	Intensiteit waardering
Abcoude	5712	1428	1000	452	18	0.09
Alkmaar	20310	18425	47884	411	211	0.77
Alkmaar Noord	15667	4184	2050	411	53	0.27
Almere	17431	21807	33311	407	178	0.68
Almere Buiten	21000	4422	26400	417	124	0.53
Almere Muziekwijk	23310	4800	0	436	64	0.32
Almere Oostvaarders	20186	2262	0	417	54	0.27
Almere Parkwijk	20038	3495	2490	422	62	0.30
Almere Poort	2933	225	0	452	7	0.04
Amersfoort	20193	23877	23083	452	148	0.60
Amsterdam Amstel	38541	24706	12810	411	185	0.70
Amsterdam BijlmerArena	13605	33809	66580	354	322	0.87
Amsterdam CS	33300	44229	124732	451	448	0.96
Amsterdam Holendrecht	15723	21921	7423	418	108	0.47
Amsterdam Lelylaan	34315	17316	1723	451	118	0.51
Amsterdam Muiderpoort	54795	20062	5471	362	222	0.80
Amsterdam RAI	19105	8516	7659	347	102	0.46
Amsterdam Science Park	12845	4762	6017	334	71	0.34
Amsterdam Sloterdijk	13641	31350	0	451	100	0.45
Amsterdam Zuid	19308	35195	51083	355	297	0.85
Anna Paulowna	4468	813	0	452	12	0.06
Baan	10351	5509	5500	452	47	0.24
Beverwijk	14768	10901	35820	452	136	0.56
Bloemendaal	18005	4054	822	372	61	0.30
Bovenkarspel Flora	5513	1856	0	359	20	0.10
Bovenkarspel Grootebroek	12118	2902	5210	359	56	0.28
Breukelen	6216	3976	2000	452	27	0.14
Buikslotermeerplein	22621	6742	9969	452	87	0.41
Busstation Amstelveen	22971	12357	13343	452	108	0.47
Bussum Zuid	12276	2312	1100	418	38	0.20
Castricum	9175	2620	5400	452	38	0.20
Den Helder	19466	6920	28470	452	121	0.52
Den Helder Zuid	7734	2980	0	452	24	0.12
Diemen	16367	4042	0	366	56	0.28
Diemen Zuid	14776	12932	2970	358	86	0.41
Driehuis	5591	2014	289	362	22	0.11
Duivendrecht	8979	6241	0	335	45	0.23
Enkhuizen	7189	3734	5718	452	37	0.19
Haarlem	30624	18294	34349	408	204	0.75
Haarlem Spaarnwoude	9566	9196	8996	450	57	0.28
Halfweg-Zwanenburg	7996	2886	4188	452	33	0.17
Heemskerk	21276	1759	0	452	51	0.26
HeemstedeAerdenhout	13554	3796	0	451	38	0.20
Heerhugowaard	10120	8966	29542	452	108	0.47
Heiloo	15763	4238	4500	452	54	0.27
Hillegom	3550	835	0	451	10	0.05
Hilversum	24099	11470	25646	296	207	0.76
Hilversum Noord	11879	10670	848	397	59	0.29
Hilversum Sportpark	12369	11833	7085	352	89	0.42
Hollandsche Rading	1357	271	0	452	4	0.02
Hoofddorp	6268	16610	20320	451	96	0.44
Hoogkarspel	7329	1341	0	452	19	0.10
Hoom	15445	11153	24310	447	114	0.49
Hoom Kersenboogerd	19062	3687	1000	447	53	0.27
Koog Bloemwijk	14919	2355	0	345	50	0.25
Koog-Zaandijk	10402	3952	2466	257	66	0.32
KrommenieAssendelft	20868	4274	0	452	56	0.28
Leiden CS	24667	29624	39650	451	208	0.76
Lelystad	18037	10860	2737	451	70	0.34
Maarsse	19921	10111	7000	452	82	0.39
Naarden-Bussum	17571	6669	9250	418	80	0.39
Nieuw Vennep	3262	3708	0	452	15	0.08
Obdam	5593	1479	0	452	16	0.08
Ovenveen	9147	4138	9197	430	52	0.26
Purmerend	11365	6251	3014	215	96	0.44

Station	Inwoners	Werknemers	Bezoekers	Invloedsgebied (m²)	Intensiteit	Intensiteit waardering
Purmerend Overwhere	16732	3913	0	360	57	0.28
Purmerend Tramplein	6918	3366	11150	256	84	0.40
Purmerend Weidevenne	15349	1479	0	357	47	0.24
Santpoort Noord	4858	2259	289	308	24	0.12
Santpoort Zuid	7860	969	289	356	26	0.13
Sasvanheim	11553	3154	0	451	33	0.17
Schagen	10919	7104	13080	452	69	0.33
Schiphol	15	19078	140566	451	354	0.89
Uitgeest	11175	1238	0	452	27	0.14
Utrecht CS	28646	45280	66384	382	368	0.90
Utrecht Overvecht	36144	10330	8260	452	121	0.52
Utrecht Zuilen	29791	8532	2500	381	107	0.47
Voorhout	14315	2369	0	451	37	0.19
Weesp	12712	5277	3000	451	47	0.24
Winklaantrium Schalkwijk	29095	8655	8361	452	102	0.46
Wormerveer	11098	5292	0	452	36	0.19
Zaandam	17442	13135	20794	441	116	0.50
Zaandam Kogerveld	9691	5905	1394	310	55	0.27
Zandvoort	13065	3576	8604	452	56	0.28

Aantal inwoners per stationsgebied

Aantal werknemers per stationsgebied

Aantal bezoekers per stationsgebied

Op basis van CBS statistische gegevens per vierkant 100 × 100 meter, juli 2012

Op basis van LISA 2010. Een parttime baan is hierbij als 0,5 werknemer meegenomen:

Inschatting van het aantal bezoekers per dag van regionale voorzieningen in het invloedsgebieden op basis van diverse bronnen (zie tabel bezoekers regionale voorzieningen).

Aantal werknemers =

Aantal voltijdbanen + aantal deeltijdbanen × 0,5

Berekening intensiteit

Waardering intensiteit

Intensiteit =

(inwoners + werknemers + bezoekers)
/ invloedsgebied

Verdeling van de gehele dataset over 5 klassen volgens de 'Jenks natural breaks classification method':

Intensiteit	Intensiteit waardering
0 – 38,5	0 – 0,2
38,5 – 83,4	0,2 – 0,4
83,4 – 148,4	0,4 – 0,6
148,4 – 221,7	0,6 – 0,8
221,7 – 500	0,8 – 1,0

BEZOEKERS REGIONALE VOORZIENINGEN

Type regionale voorziening	Bron	Selectie	Inschatting bezoekers per dag
bioascopen	LISA 2010	> 10 banen en > 450 stoelen	2 × aantal stoelen
beurzen	LISA 2010	> 100 banen	capaciteit / 7 OF bezoekers per jaar / 365
dagattracties	nederlands bureau voor toerisme & congressen, 2011	top 50 dagattractie + bazaar beverwijk	bezoekers per jaar / 365
detailhandel	koopstromenonderzoek 2011	> 3000 m² winkelgebied	2400 × (m² winkelgebied totaal / 10.000)
detailhandel pdv	koopstromenonderzoek 2011	> 3000 m² winkelgebied	1500 × (m² winkelgebied totaal / 10.000)
evenementenhallen	LISA 2010	> 800 plaatsen	capaciteit / 2.5
ijsbanen	—	400 meter ijsbanen	bezoekers per jaar / 365
musen	nederlandse museumvereniging, 2010	> 30000 bezoekers per jaar	bezoekers per jaar / 365
onderwijs (middelbaar en hoger)	LISA 2010	> 200 banen	aantal banen × 10
stadion	—	arena	bezoekers per jaar / 365
theaters	LISA 2010	>15 banen en > 450 stoelen	capaciteit / 2.5
ziekenhuizen	LISA 2010 & www.jaarverslagenzorg.nl	>500 banen	(aantal patiënten × 6) / 365 + (bezoekers poli × 1,5) / 365
natuur en recreatie	—	strand zandvoort	bezoekers per jaar / 365
		np zuid-kennemerland per entrée	bezoekers per jaar / 20 entrees / 365
		houtrek & veerplass	bezoekers per jaar / 365
		veerboot texel	bezoekers per jaar / 365
		duinen castricum	150 bezoekers per dag
		bosaumerheide, spanderswoud, westerweide	150 bezoekers per dag

BIJLAGE 2

MENGING INWONERS EN WERKNEMERS

Station	Lokale menging	Menging waardering	Station	Lokale menging	Menging waardering
Abcoude	13%	0.52	HeemstedeAerdenhout	16%	0.62
Alkmaar	20%	0.77	Heerhugowaard	9%	0.29
Alkmaar Noord	10%	0.34	Heiloo	15%	0.57
Almere	12%	0.45	Hillegom	8%	0.20
Almere Buiten	11%	0.40	Hilversum	23%	0.83
Almere Muziekwijk	10%	0.35	Hilversum Noord	18%	0.69
Almere Oostvaarders	10%	0.36	Hilversum Sportpark	16%	0.61
Almere Parkwijk	10%	0.32	Hollandsche Rading	16%	0.64
Almere Poort	6%	0.15	Hoofddorp	7%	0.17
Amersfoort	19%	0.75	Hoogkarspel	9%	0.31
Amsterdam Amstel	19%	0.73	Hoor	18%	0.69
Amsterdam BijlmerArena	7%	0.18	Hoor Kersenboogerd	10%	0.32
Amsterdam CS	35%	0.95	Koog Bloemwijk	12%	0.44
Amsterdam Holendrecht	8%	0.20	Koog-Zaandijk	15%	0.57
Amsterdam Lelylaan	16%	0.61	KrommenieAssendelft	12%	0.47
Amsterdam Muiderpoot	22%	0.82	Leiden CS	18%	0.71
Amsterdam RAI	20%	0.80	Lelystad	9%	0.29
Amsterdam Science Park	14%	0.53	Maarsse	13%	0.47
Amsterdam Sloterdijk	9%	0.26	Naarden-Bussum	20%	0.80
Amsterdam Zuid	20%	0.78	Nieuw Vennep	12%	0.46
Anna Paulowna	11%	0.39	Obdam	10%	0.35
Baarn	22%	0.82	Overveen	14%	0.56
Beverwijk	12%	0.45	Purmerend	10%	0.33
Bloemendaal	16%	0.62	Purmerend Overwhare	9%	0.26
Bovenkarspel Flora	9%	0.30	Purmerend Tramplein	18%	0.69
Bovenkarspel Grootebroek	11%	0.39	Purmerend Weidevenne	9%	0.27
Breukelen	13%	0.49	Santpoort Noord	18%	0.70
Buiklotermeerplein	11%	0.40	Santpoort Zuid	9%	0.30
Buystation Amstelveen	16%	0.63	Sassenheim	11%	0.39
Bussum Zuid	15%	0.60	Schagen	14%	0.55
Castricum	17%	0.68	Schiphol	0%	0.01
Den Helder	12%	0.46	Uitgeest	12%	0.47
Den Helder Zuid	7%	0.19	Utrecht CS	24%	0.84
Diemen	12%	0.47	Utrecht Overvecht	14%	0.55
Diemen Zuid	10%	0.35	Utrecht Zullen	13%	0.49
Driehuis	15%	0.58	Voorhout	9%	0.29
Duivendrecht	9%	0.29	Weesp	17%	0.65
Enkhuizen	16%	0.65	Winkelcentrum Schalkwijk	10%	0.37
Haarlem	26%	0.85	Wormerveer	16%	0.64
Haarlem Spaarnwoude	9%	0.30	Zaandam	17%	0.66
Halfweg-Zwanenburg	14%	0.56	Zaandam Kogerveld	14%	0.55
Heemskerk	7%	0.18	Zandvoort	17%	0.67

Bronnen:

- CBS statistische gegevens per vierkant " meter, juli 2012
- LISA 2010

Berekening lokale menging

Verhouding tussen inwoners en werknemers per 100 × 100 meter uitgedrukt in een percentage, waarbij 100% menging staat voor een gelijke hoeveelheid van inwoners en werknemers.

De lokale menging per station is het gemiddelde van alle 100 × 100 vierkanten binnen het stationsgebied waarin inwoners en / of werknemers aanwezig zijn.

Waardering mening

Verdeling van de gehele dataset over 5 klassen volgens de 'Jenks natural breaks classification method':

Menging	Menging waardering
0 – 7,5%	0 – 0,2
7,5% – 11%	0,2 – 0,4
11% – 15,2%	0,4 – 0,6
15,2% – 20%	0,6 – 0,8
20% – 40%	0,8 – 1,0

BIJLAGE 3

NABIJHEID

Station	Bezoekers in 1200m straal	Bezoekers in 1200m straal	Bezoekers in 1200m straal	Inwoners in 300m straal	Inwoners in 300m straal	Inwoners in 300m straal	Nabijheid	Nabijheid waardering
Abcoude	5712	1428	1000	598	252	0	10%	0.48
Alkmaar	22329	19286	47884	1932	1606	5150	10%	0.46
Alkmaar Noord	17850	4689	2050	857	363	0	5%	0.27
Almere	18901	21766	33311	1316	3462	0	6%	0.35
Almere Buiten	23412	4530	26400	973	1536	22890	47%	0.85
Almere Muzielwijk	23944	4991	0	2082	546	0	9%	0.45
Almere Oostvaarders	23433	2535	0	1491	107	0	6%	0.34
Almere Parkwijk	21109	6541	2490	1865	954	0	9%	0.45
Almere Poort	2933	225	0	65		0	2%	0.11
Amersfoort	20193	23877	23083	875	4896	0	9%	0.43
Amsterdam Amstel	46292	26194	12810	1517	6514	8180	19%	0.67
Amsterdam BijlmerArena	17994	40172	71830	193	5827	48650	42%	0.84
Amsterdam CS	33300	44229	124732	149	3828	0	2%	0.11
Amsterdam Holendrecht	17328	26401	7423	1567	160	0	3%	0.18
Amsterdam Lelylaan	34315	17316	1723	1985	753	0	5%	0.28
Amsterdam Muiderpoort	64852	21504	5471	4700	1052	0	6%	0.34
Amsterdam RAI	23343	19611	11409	66	396	0	1%	0.05
Amsterdam Science Park	23047	6524	6017	528	491	0	3%	0.15
Amsterdam Sloterdijk	13641	31350	0	20	5738	0	13%	0.54
Amsterdam Zuid	22534	38945	56562	360	13236	0	12%	0.51
Anna Paulowna	4468	813	0	353	326	0	13%	0.55
Bearn	10351	5509	5500	333	1219	0	7%	0.40
Beverwijk	14768	10901	35820	487	1149	12862	24%	0.74
Bloemendaal	20995	4639	822	1298	90	0	5%	0.29
Bovenkarspel Flora	9040	2507	2500	847	124	0	7%	0.38
Bovenkarspel Grootebroek	16295	3293	5210	414	796	2500	15%	0.60
Broekelen	6216	3976	2000	105	243	0	3%	0.15
Buikslotermeerplein	22621	6742	9969	1110	494	9000	27%	0.80
Busstation Amstelveen	22971	12357	13343	1199	1317	13343	33%	0.82
Bussum Zuid	14258	4001	1100	603	194	150	5%	0.27
Castricum	9175	2620	5400	770	384	0	7%	0.37
Den Helder	19466	6920	28470	1878	626	9500	22%	0.72
Den Helder Zuid	7734	2980	0	452	13	0	4%	0.23
Diemen	18700	4753	0	2034	109	0	9%	0.45
Diemen Zuid	21694	14335	2970	622	1641	0	6%	0.32
Driehuis	8287	2678	289	375	155	0	5%	0.26
Duivendrecht	14256	11453	10930	133	93	0	1%	0.03
Enkhuizen	7189	3734	5718	743	262	14	6%	0.33
Haarlem	33453	19231	34349	1294	1890	24615	32%	0.81
Haarlem Spaarnwoude	9527	9207	6996	417	906	6996	32%	0.81
Halfweg-Zwanenburg	7996	2886	4188	142	85	2438	18%	0.65
Heemskerk	21276	1759	0	1863	102	0	9%	0.43
HeemstedeAerdenhout	13554	3796	0	1304	315	0	9%	0.4
Heerhugowaard	10120	8966	29542	541	992	6300	16%	0.62
Heiloo	15763	4238	4500	1327	452	1500	13%	0.56
Hillegom	3550	835	0	282	151	0	10%	0.47
Hilversum	32333	16501	30396	2119	1930	23730	35%	0.82
Hilversum Noord	15854	12277	1828	937	3610	548	17%	0.63
Hilversum Sportpark	21002	15018	31751	920	771	4750	10%	0.46
Hollandse Rading	1357	271	0	334	52	0	24%	0.75
Hoofddorp	6268	16610	20320	114	2729	0	7%	0.36
Hoogkarspel	7329	1341	0	382	250	0	7%	0.40
Hoom	15768	11165	24310	590	3568	15324	38%	0.83
Hoom Kersenboogerd	19336	3862	1000	2537	535	1000	17%	0.63
Koog Bloemwijk	20223	5431	0	2392	238	0	10%	0.48
Koog-Zaandijk	16613	5363	2466	621	739	0	6%	0.30
Krommenie-Aaendelft	20868	4274	0	762	238	0	4%	0.21
Leiden CS	24667	29524	39650	659	8971	929	11%	0.50
Lelystad	18037	10860	2737	866	3745	1112	18%	0.65
Maarsse	19921	10111	7000	877	1675	4250	18%	0.66
Naarden-Bussum	19639	7288	9250	1315	845	0	6%	0.33
Nieuw Vennep	3262	3708	0	22	11	0	0%	0.02
Obdam	5593	1479	0	527	432	0	14%	0.56
Overveen	9336	4219	9197	688	800	5530	31%	0.81
Purmerend	22496	10571	14164	1177	1969	1890	11%	0.49

Station	Bezoekers in 1200m straal	Bezoekers in 1200m straal	Bezoekers in 1200m straal	Inwoners in 300m straal	Inwoners in 300m straal	Inwoners in 300m straal	Nabijheid	Nabijheid waardering
Purmerend Overwhere	19714	10155	3014	1334	270	0	5%	0.26
Purmerend Tramplein	17019	7974	13030	1322	1144	10750	35%	0.82
Purmerend Weidevenne	19360	1819	0	1606	288	0	9%	0.44
Santpoort Noord	7914	2829	578	447	46	0	4%	0.24
Santpoort Zuid	9170	1739	289	800	182	0	9%	0.44
Sassenheim	11553	3154	0	33	73	0	1%	0.04
Schagen	10919	7104	13080	1374	611	0	6%	0.35
Schiphol	15	19078	140566	11	5445	140566	91%	0.88
Uitgeest	11175	1238	0	1268	216	0	12%	0.52
Utrecht CS	36171	47848	66384	146	9005	37772	31%	0.81
Utrecht Overvecht	36144	10330	8260	1950	1644	0	7%	0.36
Utrecht Zuilen	31377	10932	2500	1332	340	0	4%	0.20
Voorhout	14315	2369	0	1903	305	0	13%	0.56
Weesp	12712	5277	3000	1382	598	0	9%	0.46
Winkelcentrum Schalkwijk	29095	8855	8361	1202	1693	6250	20%	0.68
Wormerveer	11098	5292	0	540	363	0	6%	0.30
Zaandam	17692	13712	20794	955	2637	16854	39%	0.83
Zaandam Kogerveld	17039	7636	1394	708	507	0	5%	0.25
Zandvoort	13065	3576	4205	2764	708	4110	36%	0.83

Bronnen:

- CBS statistische gegevens per vierkant 100 × 100 meter, juli 2012.
- LISA 2010

Berekening nabijheid

Verhouding tussen inwoners, werknemers en bezoekers binnen een straal van 300 meter en de inwoners, werknemers en bezoekers binnen een straal van 1200 meter. 100% nabijheid betekent dat alle activiteiten rondom het station zich bevinden in de eerste 300 meter.

Wanneer de entree van een regionale voorziening zich binnen 300 meter van het station bevindt, is het aantal bezoekers van deze voorziening in zijn geheel meegenomen binnen de straal van 300 meter.

Waardering mening

Verdeling van de gehele dataset over 5 klassen volgens de 'Jenks natural breaks classification method':

Nabijheid	Nabijheid waardering
0 – 3,7%	0 – 0,2
3,7% – 7,3%	0,2 – 0,4
7,3% – 15%	0,4 – 0,6
15% – 27%	0,6 – 0,8
27% – 100%	0,8 – 1,0

Nabijheid =

$$\frac{\text{Inwoners} + \text{werknemers} + \text{bezoekers binnen 300 m}}{\text{Inwoners} + \text{werknemers} + \text{bezoekers binnen 1200 m}}$$

BIJLAGE 4

POSITIE IN HET WEGENNETWERK

Station	Aantal richtingen regionale wegen binnen 3200m straal	Aantal richtingen regionale wegen binnen 1200m straal	Aantal richtingen regi onale wegen binnen 1200m straal	Aantal snelweg-afslagen binnen 1200m straal	Aantal parkeerplaatsen	In- en uitstappers	% Parkeerplaatsen versus in- en uitstappers	Verbindingswaarde	Ontsluitingswaarde	Positie in het wegennetwerk
Abcoude	0	0	4	0	50	1650	3.0%	75	100	0.45
Alkmaar	9	4	1	0	365	21145	1.7%	85	120	0.54
Alkmaar Noord	10	3	0	0	267	3243	8.2%	85	88	0.44
Almere	3	0	2	0	Onbekend	19443	0.0%	60	65	0.31
Almere Buiten	2	0	3	0	600	8196	7.3%	110	85	0.51
Almere Muzielwijk	1	0	2	0	345	7218	4.8%	85	55	0.35
Almere Oostvaarders	1	0	3	0	150	3478	4.3%	85	80	0.42
Almere Parkwijk	3	0	2	0	265	4177	6.3%	110	65	0.45
Almere Poort	2	1	2	1	Onbekend	0	0.0%	160	110	0.72
Amersfoort	5	2	2	0	593	38266	1.5%	85	100	0.48
Amsterdam Amstel	2	2	3	0	67	24381	0.3%	85	110	0.51
Amsterdam Bijlmerarena	3	0	6	1	500	18285	2.7%	160	203	0.90
Amsterdam Cs	2	2	0	0	400	164732	0.2%	35	35	0.16
Amsterdam Holendrecht	2	0	4	2	42	3024	1.4%	135	185	0.84
Amsterdam Lelylaan	1	0	3	1	106	10258	1.0%	135	118	0.68
Amsterdam Muiderpoort	2	0	3	0	0	9250	0.0%	60	85	0.36
Amsterdam RAI	2	0	3	1	500	6372	7.8%	185	123	0.82
Amsterdam Science Park	2	0	3	0	5	1069	0.5%	60	85	0.36
Amsterdam Sloterdijk	3	1	2	2	455	39858	1.1%	160	153	0.82
Amsterdam Zuid	0	0	4	1	6	35816	0.0%	125	138	0.70
Anna Paulowna	5	0	0	0	130	1948	6.7%	60	25	0.20
Baarn	4	4	2	0	90	5892	1.5%	85	120	0.54
Beverwijk	3	1	3	1	503	5494	9.2%	210	140	0.88
Bloemendaal	4	2	0	0	30	1311	2.3%	35	45	0.19
Bovenkarspel Flora	3	4	0	0	30	882	4.4%	60	65	0.31
Bovenkarspel Grootebroek	3	4	0	0	223	2032	11.0%	85	65	0.37
Breukelen	3	3	2	1	200	5212	3.8%	185	140	0.84
Buikslotermeerplein	3	2	2	1	Onbekend	0	0.0%	160	128	0.77
Busstation Amstelveen	4	2	2	1	600	0	0.0%	210	133	0.87
Bussum Zuid	4	3	2	0	279	3475	8.0%	135	108	0.65
Castricum	5	2	0	0	292	6131	4.8%	60	50	0.27
Den Helder	2	1	0	0	14	4633	0.3%	35	23	0.14
Den Helder Zuid	3	0	0	0	218	1099	19.8%	60	15	0.18
Diemen	2	0	4	2	90	3816	2.4%	135	185	0.84
Diemen Zuid	3	2	4	2	75	5738	1.3%	160	215	0.92
Driehuis	2	1	3	1	83	709	11.7%	210	135	0.87
Duivendrecht	3	0	4	1	201	12392	1.6%	135	153	0.77
Enkhuizen	3	3	0	0	364	2919	12.5%	85	53	0.34
Haarlem	5	2	1	0	448	36405	1.2%	85	75	0.40
Haarlem Spaarnwoude	4	2	3	1	208	1956	10.6%	210	158	0.91
Halfweg-Zwanenburg	4	2	3	1	Onbekend	0	0.0%	160	158	0.83
Heemskerk	3	0	3	0	160	1799	8.9%	110	90	0.52
Heemstededaardenhout	6	5	0	0	155	5533	2.8%	60	93	0.38
Heerhugowaard	5	4	0	0	273	7201	3.8%	60	75	0.33
Heiloo	3	2	2	0	169	4037	4.2%	110	90	0.52
Hillegom	5	4	0	0	153	1493	10.2%	85	75	0.40
Hilversum	6	4	0	0	90	19810	0.5%	35	80	0.28
Hilversum Noord	6	3	2	0	58	3078	1.9%	85	118	0.53
Hilversum Sportpark	6	4	2	0	310	4502	6.9%	135	130	0.71
Hollandse Rading	2	2	2	0	Onbekend	943	0.0%	85	85	0.43
Hoofddorp	4	2	3	0	160	12542	1.3%	85	120	0.54
Hoogkarspel	5	2	0	0	201	1940	10.4%	85	50	0.33
Hoor	2	1	2	1	799	12491	6.4%	210	110	0.84
Hoor Kersenboogerd	4	2	0	0	338	3940	8.8%	85	45	0.32
Koog Bloemwijk	4	4	2	2	58	3016	1.9%	160	195	0.89
Koog-Zaandijk	4	4	2	1	181	3072	5.9%	210	158	0.91
Krommenieassendelft	4	2	1	0	300	5480	5.5%	135	70	0.54
Leiden Cs	6	3	2	0	Onbekend	60782	0.0%	85	118	0.53
Lelystad	3	0	0	0	Onbekend	11038	0.0%	10	15	0.06
Maarsse	2	3	2	0	Onbekend	5516	0.0%	85	98	0.47
Naarden-Bussum	3	0	2	0	105	12223	0.9%	60	65	0.31
Nieuw Vennep	4	2	3	0	360	2277	15.8%	135	120	0.68
Obdam	2	2	0	0	151	1224	12.3%	85	35	0.29
Overveen	6	4	0	0	26	1255	2.1%	35	80	0.28
Purmerend	3	1	2	0	144	2958	4.9%	110	78	0.48

Station	Aantal richtingen regionale wegen binnen 3200m straal	Aantal richtingen regionale wegen binnen 1200m straal	Aantal richtingen regi onale wegen binnen 3200m straal	Aantal snelweg-afslagen binnen 1200m straal	Aantal parkeerplaatsen	In- en uitstappers	% Parkeerplaatsen versus in- en uitstappers	Verbindingswaarde	Ontsluitingswaarde	Positie in het wegennetwerk
Purmerend Overwhere	3	0	2	0	50	1701	2.9%	85	65	0.37
Purmerend Tramplein	3	1	2	2	0	0	0.0%	160	153	0.82
Purmerend Weidevenne	1	1	2	1	52	1269	4.1%	185	105	0.78
Santpoort Noord	2	2	3	0	88	851	10.3%	135	110	0.66
Santpoort Zuid	2	2	0	0	40	794	5.0%	85	35	0.29
Sassenheim	5	0	2	1	300	0	0.0%	185	113	0.80
Schagen	4	4	0	0	194	5921	3.3%	60	70	0.32
Schiphol	2	0	4	1	5700	61209	9.3%	185	148	0.85
Uitgeest	2	2	2	1	237	4344	5.5%	210	123	0.85
Utrecht Cs	2	0	3	0	Onbekend	169759	0.0%	60	85	0.36
Utrecht Overvecht	5	2	3	0	Onbekend	5946	0.0%	85	125	0.55
Utrecht Zuilen	5	4	2	0	Onbekend	1407	0.0%	85	125	0.55
Voorhout	7	3	2	0	204	2802	7.3%	135	123	0.69
Weesp	3	2	3	0	360	9517	3.8%	110	115	0.60
Winkelcentrum Schalkwijk	8	3	1	0	500	0	0.0%	135	103	0.63
Wormerveer	4	3	1	0	43	4091	1.1%	85	83	0.42
Zaandam	4	2	3	0	142	14901	1.0%	85	120	0.54
Zaandam Kogerveld	4	2	3	1	60	1616	3.7%	185	158	0.87
Zandvoort	2	2	0	0	86	5280	1.6%	35	35	0.16

Bronnen:

- Grontmij, Inno-V (2012); Quick Scan
- OV-knooppunten Noord-Holland
- NS 2010

Berekening positie in het wegennetwerk

De berekening is gebaseerd op de methode die eerder ook in *Ruimte en Lijn* is gebruikt. Er wordt rekening gehouden met twee factoren: de verbindingswaarde en de ontsluitingswaarde. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van aansluitingen op het regionale en nationale wegennet. De ontsluitingswaarde is een maat voor het aantal richtingen waarin kan worden gereisd.

Score modaliteiten:

Provinciale wegen binnen 3200m	10
Provinciale wegen binnen 1200m	25
Snelwegen binnen 3200m	50
Snelwegafslagen binnen 1200m	75
Aantal parkeerplaatsen > 5% in- en uitstappers	50
Aantal parkeerplaatsen > 2.5% in- en uitstappers	25

Waardering positie in het wegennetwerk

Provinciale wegen binnen 3200m	10	Verdeling van de gehele dataset over 5 klassen	
Provinciale wegen binnen 1200m	25	volgens de 'Jenks natural breaks classification	
Snelwegen binnen 3200m	50	method':	
Snelwegafslagen binnen 1200m	75		
Aantal parkeerplaatsen > 5% in- en uitstappers	50	Positie wegennet	Positie wegennet
Aantal parkeerplaatsen > 2,5% in- en uitstappers	25		waardering
		0	– 85
		85	– 160
		160	– 225
		225	– 297,5
		297,5	– 425
		0	– 0,2
		0,2	– 0,4
		0,4	– 0,6
		0,6	– 0,8
		0,8	– 1,0

Verbindingswaarde =

aanwezigheid modaliteiten +
parkeervoorziening (score)

Ontsluitingswaarde = aantal richtingen × 0,5 × score modaliteit

Positie in het wegennetwerk = verbindingswaarde + ontsluitingswaarde

BIJLAGE 5

POSITIE IN HET OV-NETWERK

Station	HSL-trein per uur		IC-trein per uur		Sprinter-trein per uur		Metro per uur		R-net per uur		Streekbus per uur		Tram per uur		Stadsbus per uur		Verbindingswaarde	Ontsluitingswaarde	Positie in het ov-netwerk	Positie in het ov-netwerk waardering
Aantal richtingen	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1				
Abcoude					2						2						125	100	225	0.15
Alkmaar			4	2							2	2			8	4	175	540	715	0.50
Alkmaar Noord			5								4				4		125	240	365	0.25
Almere			4		6							5			3	19	250	785	1035	0.65
Almere Buiten					6						19				10		100	370	470	0.34
Almere Muziekwijk					6						8	8			100		300	400	400	0.28
Almere Oostvaarders					2	4					8	8			100		240	340	340	0.23
Almere Parkwijk					6				4		16	8			150		420	570	570	0.42
Almere Poort					6				4		8	6			150		330	480	480	0.35
Amersfoort	1		6	2	4	4						29			2	32	450	970	1420	0.79
Amsterdam Amstel			4		2		18		8		4	16			250		780	1030	1030	0.65
Amsterdam BijlmerArena			4		2		12		13	1		1				22	300	1020	1320	0.76
Amsterdam CS		4	6	9		14		18	36		32		9	14	4	425	2387.5	2792.5	0.95	
Amsterdam Holendrecht					2		12		4	4					1		200	470	670	0.47
Amsterdam Lelylaan			2		4	6					3	16			12		300	570	870	0.58
Amsterdam Muiderpoort					6						6	6	14	1	100		480	560	560	0.41
Amsterdam RAI					4		12					7	4		150		435	585	585	0.43
Amsterdam Science Park					2							4			100		100	200	200	0.13
Amsterdam Sloterdijk			12		6		6		4	2	2		6		28		300	1050	1350	0.77
Amsterdam Zuid	1		8		4		12		8			1	9		12		425	1015	1440	0.80
Anna Paulowna			2									1					150	90	240	0.15
Bearn					2	2					2						125	130	255	0.16
Beverwijk			4								4	6					150	300	450	0.32
Bloemendaal					2												75	60	135	0.09
Bovenkarspel Flora			2														100	80	180	0.12
Bovenkarspel Grootebroek			2									1					150	90	240	0.15
Breukelen					2	4					4	4			1		150	250	400	0.28
Buikslotermeerplein								16	12				15	14			125	780	905	0.60
Busstation Amstelveen								1	27	2					100		760	860	860	0.58
Bussum Zuid					4						2				125		160	285	285	0.18
Castricum			6								2	2			150		300	450	450	0.32
Den Helder				2								1			175		95	270	270	0.17
Den Helder Zuid			2												8		125	180	285	0.18
Diemen					4						4				100		160	260	260	0.17
Diemen Zuid					4		6				6				150		300	450	450	0.32
Driehuis					2										75		60	135	135	0.09
Duivendrecht	1		4		6		12								8		375	665	1040	0.65
Enkhuizen			2									1			150		90	240	240	0.15
Haarlem			4	2	4	2			1	4	23		11	2	300		880	1180	1180	0.70
Haarlem Spaarnwoude					4						4			6	150		230	380	380	0.26
Halfweg-Zwanenburg					4						4				125		200	325	325	0.21
Heemskerk					2										75		60	135	135	0.09
HeemstedeAerdenhout			4		2						5			3	250		335	585	585	0.43
Heerhugowaard			5								1	2			150		240	390	390	0.27
Heiloo			4								1				150		180	330	330	0.22
Hillegom					2							3			125		90	215	215	0.14
Hilversum	1		6		4				4		21			8	425		675	1100	1100	0.67
Hilversum Noord					4						2				125		160	285	285	0.18
Hilversum Sportpark			2		2				4		5	1		2	300		350	650	650	0.46
Hollandse Rading					2										75		60	135	135	0.09
Hoofddorp					8			18		6	5			8	200		810	1010	1010	0.64
Hoogkarspel			2								1				150		90	240	240	0.15
Hoorn			2	2	2				6	2		6		8	300		420	720	720	0.50
Hoorn Karsenboogerd			2		2						2		2		250		180	430	430	0.31
Koog Bloemwijk					4						2				125		160	285	285	0.18
Koog-Zaandijk											2				125		160	285	285	0.18
KrommenieAssendelft					4						1	8			125		210	335	335	0.22
Leiden CS			8	2	4						3	41		12	4	250	1090	1340	1340	0.76
Lelystad			2	2	2				1		3			12	6	300	370	670	670	0.47
Maarsse					4						1				150		210	360	360	0.24
Naarden-Bussum			2		4							11			225		310	535	535	0.40
Nieuw Vennep					2						1	3			125		110	235	235	0.15
Obdam			2											1	125		85	210	210	0.14
Overveen					2										75		80	135	135	0.09
Purmerend					2						8				125		180	305	305	0.20

Station	HSL-trein per uur		IC-trein per uur		Sprinter-trein per uur		Metro per uur		R-net per uur		Streekbus per uur		Tram per uur		Stadsbus per uur		Verbindingswaarde	Ontsluitingswaarde	Positie in het ov-netwerk	Positie in het ov-netwerk waardering
Aantal richtingen	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1				
Purmerend Overwhere					2				6		2						175	220	395	0.28
Purmerend Tramplein									1		11						100	210	310	0.20
Purmerend Weidevenne					2												75	60	135	0.09
Santpoort Noord					2												75	60	135	0.09
Santpoort Zuid					2												75	60	135	0.09
Sassenheim					2						2	5					125	150	275	0.18
Schagen			2	1							5						150	150	300	0.19
Schiphol	4	1	5	6	8				18	6	43	4		4			500	2240.5	2740.5	0.96
Uitgeest			2			4					5						225	190	415	0.29
Utrecht CS	1		1	7		15			8	3	49		39	69			425	2155	2580	0.93
Utrecht Overvecht			2		6						1		7	6			250	370	620	0.45
Utrecht Zuilen					4								2				100	140	240	0.15
Voorhout					2						2						125	100	225	0.15
Weesp					8							3			2		150	280	430	0.31
Winkelcentrum Schalkwijk									1		4				5		125	265	390	0.27
Wormerveer					4						4	1					125	200	325	0.21
Zaandam			4		6				4	2	11		2	1			300	555	855	0.57
Zaandam Kogerveld					2				1				4				150	300	450	0.32
Zandvoort						2					2						125	50	175	0.11

Bronnen:

- wiki.ovinnederland.nl
- Dienstregeling 2012

Berekening positie in het ov-netwerk

De berekening is gebaseerd op de methode die eerder ook in *Ruimte en Lijn* is gebruikt. Er wordt rekening gehouden met twee factoren: de verbindingswaarde en de ontsluitingswaarde. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van aansluitingen op verschillende soorten openbaar vervoer. De ontsluitingswaarde is een maat voor de frequentie (per uur) en het aantal richtingen (beginpunt of midden van een lijn) waarin kan worden gereisd.

Score modaliteiten:

HSL	125
Intercity	100
Sprinter	75
Metro en/of R-net	50
Streekbus	50
Tram en of stadsbus	25

Waardering positie in het ov-netwerk

Verdeling van de gehele dataset over 5 klassen volgens de 'Jenks natural breaks classification method':			
		Positie ov-netwerk	Positie ov-net waardering
0	–	310	0
310	–	535	0,2
535	–	905	0,4
905	–	1440	0,6
1440	–	3200	0,8

Verbindingswaarde = aanwezigheid modaliteiten (score)

Ontsluitingswaarde = frequentie per uur x aantal richtingen x 0,2 x score modaliteit

Positie in het ov-netwerk = verbindingswaarde + ontsluitingswaarde

BIJLAGE 6

POSITIE IN HET LANGZAAMVERKEERSNETWERK

Station	Ov-fiets verhuur	Spoorovergang binnen 300 m	Aantal fietsinstellingen	In-en uitstappers	% Fietsinstellingen versus in-en uitstappers	Lokale wegen binnen 300m	Verbindingswaarde	Ontsluitingswaarde	Positie in het langzaamverkeersnetwerk	Positie in het langzaamverkeersnetwerk waardering
Abcoude	Nee	Nee	Onbekend	1650	0%	10	0	15	15	0.04
Alkmaar	Ja	Nee	6893	21145	33%	42	75	63	138	0.79
Alkmaar Noord	Ja	Ja	1828	3243	56%	15	125	23	148	0.82
Almere	Ja	Ja	Onbekend	19443	0%	49	75	74	149	0.83
Almere Buiten	Nee	Ja	1000	8196	12%	53	50	80	130	0.71
Almere Muziekwijk	Nee	Ja	Onbekend	7218	0%	32	50	48	98	0.39
Almere Oostvaarders	Nee	Ja	Onbekend	3478	0%	23	50	35	85	0.29
Almere Parkwijk	Nee	Ja	Onbekend	4177	0%	25	50	38	88	0.31
Almere Poort	Nee	Ja	Onbekend	0	0%	10	50	15	65	0.18
Amersfoort	Ja	Nee	Onbekend	38266	0%	26	25	39	64	0.18
Amsterdam Amstel	Ja	Ja	3489	24381	14%	29	75	44	119	0.60
Amsterdam Bijlmerarena	Ja	Ja	800	18285	4%	11	75	17	92	0.34
Amsterdam Cs	Ja	Ja	5700	164732	3%	14	75	21	96	0.38
Amsterdam Holendrecht	Nee	Ja	240	3024	8%	14	50	21	71	0.20
Amsterdam Lelylaan	Ja	Ja	1588	10258	15%	19	100	29	129	0.70
Amsterdam Muiderspoort	Ja	Ja	1294	9250	14%	34	75	51	126	0.67
Amsterdam RAI	Ja	Ja	1150	6372	18%	6	100	9	109	0.50
Amsterdam Science Park	Nee	Ja	204	1069	19%	10	75	15	90	0.33
Amsterdam Sloterdijk	Ja	Ja	2125	39858	5%	16	75	24	99	0.40
Amsterdam Zuid	Ja	Ja	4728	35916	13%	16	75	24	99	0.40
Anna Paulowna	Ja	Nee	536	1948	28%	11	50	17	67	0.18
Bearn	Ja	Ja	650	5992	11%	21	75	32	107	0.48
Beverwijk	Ja	Nee	1216	5494	22%	20	50	30	80	0.28
Bloemendaal	Ja	Nee	252	1311	19%	24	50	36	86	0.30
Bovenkarspel Flora	Nee	Ja	272	682	40%	17	100	26	126	0.67
Bovenkarspel Grootebroek	Ja	Ja	648	2032	32%	15	125	23	148	0.82
Breukelen	Ja	Ja	432	5212	8%	9	75	14	89	0.32
Buikslotermeerplein	Nee	Ja	Onbekend	0	0%	15	50	23	73	0.20
Busstation Amstelveen	Nee	Ja	328	0	0%	20	100	30	130	0.71
Bussum Zuid	Ja	Ja	476	3475	14%	12	75	18	93	0.35
Castricum	Ja	Ja	3064	6131	50%	23	125	35	160	0.85
Den Helder	Ja	Ja	605	4633	13%	35	75	53	128	0.69
Den Helder Zuid	Nee	Nee	340	1099	31%	13	50	20	70	0.19
Diemen	Ja	Ja	892	3916	23%	15	100	23	123	0.64
Diemen Zuid	Ja	Ja	320	5738	6%	22	75	33	108	0.49
Driehuis	Ja	Ja	220	709	31%	12	125	18	143	0.81
Duivendrecht	Ja	Ja	790	12392	6%	6	75	9	84	0.29
Enkhuizen	Ja	Ja	888	2919	30%	25	125	38	163	0.86
Haarlem	Ja	Ja	8913	36405	24%	26	100	39	139	0.80
Haarlem Spaarnwoude	Ja	Ja	357	1956	18%	18	100	27	127	0.68
Halfweg-Zwanenburg	Nee	Ja	Onbekend	0	0%	6	50	9	59	0.16
Heemskerk	Nee	Nee	460	1799	26%	21	25	32	57	0.18
Heemstede-aerdenhout	Ja	Ja	2060	5533	37%	25	125	38	163	0.86
Heerhugowaard	Ja	Ja	1923	7201	27%	14	100	21	121	0.62
Heiloo	Ja	Ja	1178	4037	29%	22	100	33	133	0.74
Hillegom	Ja	Nee	784	1493	52%	5	75	8	83	0.28
Hilversum	Ja	Ja	4577	19810	23%	41	100	62	162	0.86
Hilversum Noord	Ja	Nee	176	3078	6%	22	25	33	58	0.16
Hilversum Sportpark	Ja	Ja	572	4502	13%	18	75	27	102	0.43
Hollandse Rading	Nee	Ja	Onbekend	943	0%	5	50	8	58	0.16
Hoofddorp	Ja	Ja	1748	12542	14%	9	75	14	89	0.32
Hoogkarspel	Ja	Ja	864	1940	45%	15	125	23	148	0.82
Hoorn	Ja	Nee	1844	12491	15%	35	25	53	78	0.24
Hoorn Kersenboogerd	Nee	Ja	738	3940	19%	40	75	60	135	0.76
Koog Bloemwijk	Nee	Nee	640	3016	21%	30	25	45	70	0.19
Koog-Zaandijk	Nee	Ja	568	3072	18%	28	75	42	117	0.58
Krommenie-aaseendelft	Ja	Ja	1068	5480	19%	29	100	44	144	0.81
Leiden Cs	Ja	Ja	13485	60782	22%	21	100	32	132	0.73
Lelystad	Ja	Ja	Onbekend	11038	0%	29	75	44	119	0.60
Maarsse	Ja	Nee	1370	5516	25%	10	50	15	65	0.18
Naarden-Bussum	Ja	Ja	1866	12223	15%	30	100	45	145	0.82
Nieuw Vennep	Nee	Ja	648	2277	28%	3	75	5	80	0.25
Obdam	Ja	Ja	600	1224	49%	16	125	24	149	0.83
Overveen	Ja	Ja	188	1265	15%	16	75	24	99	0.40
Purmerend	Ja	Ja	744	2958	25%	37	100	56	156	0.84

Station	Ov-fiets verhuur	Spoorovergang binnen 300 m	Aantal fietsinstellingen	In-en uitstappers	% Fietsinstellingen versus in-en uitstappers	Lokale wegen binnen 300m	Verbindingswaarde	Ontsluitingswaarde	Positie in het langzaamverkeersnetwerk	Positie in het langzaamverkeersnetwerk waardering
Purmerend Overwhere	Ja	Ja	600	1701	35%	22	125	33	159	0.85
Purmerend Tramplein	Nee	Ja	158	0	0%	43	100	65	165	0.87
Purmerend Weidevenne	Nee	Ja	451	1269	36%	33	100	50	150	0.83
Santpoort Noord	Ja	Ja	216	851	25%	12	100	18	118	0.59
Santpoort Zuid	Ja	Ja	148	794	19%	16	100	24	124	0.65
Sassenheim	Nee	Ja	630	0	0%	5	100	8	108	0.49
Schagen	Ja	Ja	1332	5921	22%	26	100	39	139	0.80
Schiphol	Ja	Ja	130	61209	0%	5	75	8	83	0.28
Uitgeest	Ja	Ja	1196	4344	28%	21	100	32	132	0.73
Utrecht Cs	Ja	Ja	9531	169759	6%	20	75	30	106	0.46
Utrecht Overvecht	Ja	Ja	404	5946	7%	31	75	47	122	0.63
Utrecht Zuilen	Ja	Ja	Onbekend	1407	0%	28	75	42	117	0.58
Voorhout	Ja	Ja	776	2802	28%	34	100	51	151	0.83
Weesp	Ja	Ja	1173	9517	12%	27	75	41	116	0.57
Winkelcentrum Schalkwijk	Nee	Ja	738	0	0%	30	100	45	145	0.82
Wormerveer	Nee	Nee	724	4091	18%	16	25	24	49	0.14
Zaandam	Ja	Ja	3326	14901	22%	34	100	51	151	0.83
Zaandam Kogerveld	Nee	Ja	360	1616	22%	14	75	21	96	0.38
Zandvoort	Ja	Ja	212	5280	4%	60	75	90	165	0.87

Bronnen:

- Grontmij, Inno-V (2012); Quick Scan OV-knooppunten Noord-Holland
- NS 2010

Berekening positie in het langzaamverkeersnetwerk

Er wordt rekening gehouden met twee factoren: de verbindingswaarde en de ontsluitingswaarde. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van ov-fietsverhuur, spoorovergang binnen 300 meter en voldoende parkeervoorzieningen. De ontsluitingswaarde is een maat voor de fijnmazigheid van het netwerk binnen 300 meter.

Scores

- Ov-fiets verhuur 25
- Spoorovergang binnen 300m 50
- Aantal fietsparkeerplaatsen > 30% in- en uitstappers 50
- Aantal fietsparkeerplaatsen > 15% in- en uitstappers 25

Waardering positie in het langzaamverkeersnetwerk

Verdeling van de gehele dataset over 5 klassen volgens de 'Jenks natural breaks classification method':

	Verbindingswaarde = aanwezigheid ov-fietsverhuur + aanwezigheid spoorovergang + parkeervoorziening (score)	Positie langzaamverkeersnetwerk	Positie langzaamverkeersnetwerk waardering
		0 – 72,5	0 – 0,2
		72,5 – 99	0,2 – 0,4
		99 – 118,5	0,4 – 0,6
		118,5 – 139	0,6 – 0,8
		139 – 215	0,8 – 1,0
	Ontsluitingswaarde = aantal lokale wegen binnen 300 meter x 1,5		
	Positie in het langzaamverkeersnetwerk = verbindingswaarde + ontsluitingswaarde		

375

MAAK PLAATS!

BIJLAGE 7

OVERZICHT INVENTARISATIE PLANCAPACITEIT

Station	Wonen (ha)	Werken (ha)	Gemengd (ha)	Gemengd Zonder Wonen (ha)	Voorziening (ha)	Infrastructuur (ha)	Groen (ha)	Onbekend (ha)	Plancapaciteit Totaal (ha)	Aantal Woningen (Wanneer bekend)	Huidig Aantal Huishoudens Binnen Plannen	Huidig Aantal Werknemers Binnen Plannen
Alkmaar	1		27	3	9			1	40		189	4510
Alkmaar Noord			10	8					18			975
Amsterdam Amstel	35		8		0			5	48	1826	1400	6744
Amsterdam BijlmerArena		1	19	7	0			8	35	473	1	2971
Amsterdam CS		0	15	3		12		5	35	1949	165	4030
Amsterdam Holendrecht	4	18	2						25	1500	10	197
Amsterdam Lelylaan	44		14		2				59	4382	3224	2983
Amsterdam Muiderpoort	5		0						5	283	276	83
Amsterdam RAI	2	1	10		21	2			36	1285	1	2242
Amsterdam Science Park	16	9							24	449	804	445
Amsterdam Sloterdijk	9	7	67	21		1			105	800	371	17109
Amsterdam Zuid	4		32		1				36	5546	72	362
Anna Paulowna	14	9							23	307	8	22
Beverwijk	10	2	2	5	3	0		2	24	473	556	485
Bloemendaal	4					1			5	225	117	195
Bovenkarspel Flora	16	64						26	106	180	4	365
Bovenkarspel Grootebroek	1				1			11	13	91	33	375
Buikslotermeerplein	48		9			4			60	2231	490	1679
Busstation Amstelveen	6		1		2			8	16	80	189	209
Bussum Zuid	2		1	3					7	115	47	23
Castricum	4		9		1	0			15	29	43	184
Den Helder	8		52		5				65	159	1754	2348
Den Helder Zuid	1	9			3				13		5	47
Diemen	13							5	18	621	199	37
Diemen Zuid	10		41						51	1078	595	3350
Driehuis	8							2	9	262		420
Duivendrecht	1		121						122	3174	23	339
Enkhuizen		20			1		3		24		23	11
Haarlem	14	5	0					9	29	1584	332	397
Haarlem Spaarnwoude	12	0	8	9					29	1105	524	559
Halfweg-Zwanenburg	4			17		1		0	22	70	58	98
Heemskerk	1							4	5	50	1	89
HeemstedeAerdenhout	11								11	519	91	225
Heerhugowaard	55		26	43	11		2		137	454	781	7267
Heiloo	43		6					2	52	1098	50	1159
Hilversum	2		11					11	24	808	223	2249
Hilversum Noord		16		15	2			4	37			4289
Hilversum Sportpark	11	10			8	1		14	43	383	294	4878
Hoofddorp	3	122	32			0			156		111	6514
Hoogkarspel	185		18						203	2549	149	668
Hoorn	8	13	39	24					83	195	548	5778
Hoorn Kersenboogerd	7								7	308		135
Koog Bloenwijk	4								4	235	8	301
Koog-Zaandijk	27							16	43	178	63	1770
KrommenieAssendelft	64	4							68	1400	41	80
Naarden-Bussum	3	1	4			2			9	207	240	1298
Nieuw Vennep		19	4	27					49		144	1045
Obdam	45		3		1				49	798	13	193
Overveen	11	0	5		0			6	22	791	318	963
Purmerend	0		22						22	146	389	7618
Purmerend Overhoes	19		40		3				61	528	1331	2101
Purmerend Tramplein	30	7	30		13				80	723	618	3694
Purmerend Weidevenne		8							8		1	
Santpoort Noord	3				1				3	197	30	21
Santpoort Zuid	25								25	683	473	210
Scheggen	24	1	0		0			1	26	667	35	55
Schiphol		15				7			22			10168
Uitgeest	5		0			2			7	94	14	54
Weesp	119		3		2	1			126	2582	264	864
Winkelcentrum Schalkwijk	58		7						66	4196	1047	3458
Wormerveer	13							2	14	580	347	199
Zaandam	22	3	11		1				36	1704	267	1810
Zaandam Kogerveld	28							14	43	440	889	1696
Zandvoort	3		4		2	3		1	11	107	462	589
TOTAAL	1139	363	698	184	92	36	5	156	2673	52897	20755	24932

BIJLAGE 8

DICHTHEDEN KNOOPPUNT MILIEUS WONEN EN WERKEN

Knooppuntmilieu	Woonmilieu (ABP)	Dichtheid woningen/ha
Wereldstad	Centrum Stedelijk Plus	98
Grootstad	Centrum Stedelijk Plus	98
Binnenstad	Centrum Stedelijk	50
Metropolaan Centrum	Centrum Stedelijk	50
Regionaal Centrum	Centrum Stedelijk	50
Moderne Stad	Stedelijk Navorlogs Compact / Stedelijk Vooroorlogs	59
Poortkwartier	Stedelijk Navorlogs Grondgebonden / Groen Stedelijk / Groen Kleinstedelijk / Kleinstedelijk	34
Hubdorp	Centrum Dorpe	28
Buitenstad	Centrum Kleinstedelijk	39
OV kwartier	Stedelijk Navorlogs Grondgebonden / Groen Stedelijk / Groen Kleinstedelijk / Kleinstedelijk	34
Centrumdorp	Centrum Dorpe	28

Knooppuntmilieu	Werkmilieu (Spec Groep)	Dichtheid werknemers/ha (bij plannen voor werken)	Dichtheid werknemers/ha (bij plannen gemengd met wonen)
Wereldstad	Grootstedelijke Toplocatie	600	400
Grootstad	Binnenstedelijke Centrumlocatie	300	150
Binnenstad	Binnenstedelijke Centrumlocatie	300	150
Metropolaan Centrum	Randstedelijke Ov-Knooppuntenlocatie	350	200
Regionaal Centrum	Regionale Ov-Knooppuntenlocatie	200	100
Moderne Stad	Regionale Ov-Knooppuntenlocatie	200	100
Poortkwartier	Regionale Ov-Knooppuntenlocatie	200	100
Hubdorp	Regionale Ov-Knooppuntenlocatie	200	100
Buitenstad	Kleinachalige Bedrijvigheid	125	50
OV kwartier	Kleinachalige Bedrijvigheid	125	50
Centrumdorp	Kleinachalige Bedrijvigheid	125	50

BIJLAGE 9

3 SCENARIO'S: BANDBREEDTE WONEN

Voor de berekening van de bandbreedte voor woningen binnen de bestaande plancapaciteit zijn alleen de plangebieden geselecteerd waar ook daadwerkelijk woningen gepland zijn: plannen voor wonen, gemengde plannen met wonen en plannen met nog onbekend programma.

Per plangebied is vervolgens aan de hand van het al aanwezige aantal huishoudens berekend hoeveel woningen er netto kunnen worden toegevoegd als er gebruik wordt gemaakt van een bepaalde dichtheid. De dichtheden verschillen per scenario.

*Bepaling aantal huishoudens:
Op basis van Bridgis, Bestand Adresfuncties, juli 2011*

Aantal adressen met functie W1 (wonen laagbouw), W1 (wonen hoogbouw), en G (gemengd wonen en werken op hetzelfde adres)

Scenario 1: huidige dichtheid

De plannen zijn in dit scenario ingevuld met de bestaande gemiddelde dichtheid die nu rondom het stationsgebied van het plan aanwezig is. Hierbij is geen rekening gehouden met het huidige aantal geplande woningen binnen de plannen.

*Bepaling huidige dichtheid:
Op basis van CBS, Bestand Bodemgebruik, 2006
Bridgis, Bestand Adresfuncties, juli 2011*

Selectie van bebouwd terrein voor wonen en gemengde functies (categorie 20,21,22,23) binnen de invloedssfeer van de stations.

Het bebouwd terrein voor wonen en gemengde functies is afgezet tegen het aantal huishoudens binnen dit gebied.

Scenario 2: marktvraag

De plannen zijn in dit scenario ingevuld volgens de marktvraag met de dichtheid van de meest kansrijke typologie en het bijbehorende woonmilieu. Hierbij is rekening gehouden met het huidige aantal geplande woningen binnen de plannen.

*Bepaling dichtheden woonmilieus
Op basis van CBS, Bestand Bodemgebruik, 2006
Bridgis, Bestand Adresfuncties, juli 2011
ABF, woonmilieus per pc4, 2012*

Selectie van bebouwd terrein voor wonen en gemengde functies (categorie 20,21,22,23) binnen de invloedssfeer van de stations.

Het bebouwd terrein voor wonen en gemengde functies is per woonmilieu afgezet tegen het aantal huishoudens binnen dit gebied (zie bijlage 8).

Scenario 3: marktvraag

De plannen zijn in dit scenario ingevuld met hoge dichtheden. De hoge dichtheid is bepaald aan de hand van de positie van het station ten opzichte van Amsterdam, en altijd hoger dan in de andere 2 scenario's. De vraag naar nieuwe woningen is in en rondom Amsterdam het grootst. Daarom zijn daar de hoogste dichtheden gebruikt. Alle plannen bij Amsterdamse stations en de stations op de Amsterdamse ring zijn ingevuld met 100 wo/ha. Alle overige plannen zijn ingevuld met 60 of 80 wo/ha, afhankelijk van de huidige situatie. Alleen in West-Friesland en de Kop van Noord-Holland zijn lagere dichtheden gebruikt, omdat de vraag naar nieuwe woningen hier een stuk lager is en voor een groot deel al binnen scenario 2 kan worden gerealiseerd. Er is rekening gehouden met het huidige aantal geplande woningen binnen de plannen.

OVERZICHT SCENARIO'S WONEN

Station	Huidige dichtheid	Toevoeging woningen	Kansrijke typologie	Dichtheid woonmilieu typologie	Toevoeging woningen	Hoge dichtheid	Toevoeging woningen
Alkmaar	35	814	Binnenstad	50	1239	60	1525
Alkmaar Noord	30	288	OV kwartier	34	328	60	578
Amsterdam Amstel	90	2918	Grootstad	98	3847	100	3927
Amsterdam Bijlmerarena	60	1611	Metropolaan Centrum	50	1339	100	2680
Amsterdam Cs	98	1775	Grootstad	98	2300	100	2310
Amsterdam Holendrecht	40	253	Moderne Stad	59	1703	100	1852
Amsterdam Lelylaan	58	163	Moderne Stad	59	1688	100	3012
Amsterdam Muiderpoort	119	337	Binnenstad	50	380	119	625
Amsterdam RAI	77	907	Regionaal Centrum	50	1609	100	1934
Amsterdam Science Park	68	264	Buitenstad	39	49	100	948
Amsterdam Sloterdijk	65	4556	Metropolaan Centrum	50	4265	100	7859
Amsterdam Zuid	51	1729	Wereldstad	98	6168	100	6182
Anna Paulowna	19	256	Centrumdorp	28	395	30	422
Beverwijk	36	-62	Regionaal Centrum	50	372	60	449
Bloemendaal	33	32	Buitenstad	39	174	60	221
Bovenkarspel Flora	24	1007	OV kwartier	34	1430	30	1262
Bovenkarspel Grootebroek	23	266	Centrumdorp	28	379	30	400
Buiklotermeerplein	48	2232	Moderne Stad	59	3194	100	5208
Buustation Amstelveen	34	328	Regionaal Centrum	50	648	80	1037
Bussum Zuid	38	102	Hubdorp	28	128	60	225
Castricum	31	378	Centrumdorp	28	338	60	772
Den Helder	36	429	Buitenstad	39	671	60	1901
Den Helder Zuid	29	19	OV kwartier	34	23	40	28
Diemen	52	735	Poortkwartier	34	610	80	1287
Diemen Zuid	45	1687	Moderne Stad	59	3204	80	4200
Driehuis	25	233	Hubdorp	28	327	60	567
Duivendrecht	60	7258	Regionaal Centrum	50	6088	100	12138
Enkhuizen	35	0	Centrumdorp	28	0	60	0
Haarlem	51	868	Binnenstad	50	1746	80	2135
Haarlem Spaarnwoude	52	549	Moderne Stad	59	971	80	1324
Halfweg-Zwanenburg	27	86	Hubdorp	28	117	60	255
Heemskerk	37	175	OV kwartier	34	171	60	285
HeemstedeAerdenhout	21	140	Buitenstad	39	588	60	695
Heerhugowaard	26	1738	Moderne Stad	59	4501	60	4582
Heiloo	22	1073	Centrumdorp	28	1442	60	3053
Hilversum	41	759	Binnenstad	50	1319	80	1780
Hilversum Noord	23	90	Poortkwartier	34	136	60	239
Hilversum Sportpark	26	386	Moderne Stad	59	1189	60	1214
Hoofddorp	29	904	Moderne Stad	59	1925	80	2646
Hoogkarspel	22	4334	Centrumdorp	28	5540	30	5946
Hoom	30	847	Regionaal Centrum	50	1823	60	2267
Hoom Karsenboogerd	30	203	OV kwartier	34	319	60	405
Koog Bloemwijk	37	134	Poortkwartier	34	256	60	303
Koog-Zaandijk	35	1472	Poortkwartier	34	1529	60	2610
KrommenieAssendelft	31	1972	Centrumdorp	28	1991	60	3968
Naarden-Bussum	23	-48	Buitenstad	39	164	60	259
Nieuw Vennep	27	-39	Poortkwartier	34	0	60	82
Obdam	23	1086	Centrumdorp	28	1343	30	1439
Overveen	26	251	Buitenstad	39	931	60	1237
Purmerend	36	423	Binnenstad	50	807	60	1017
Purmerend Overhoes	37	849	OV kwartier	34	1340	60	2691
Purmerend Tramplein	27	975	Binnenstad	50	2460	60	3050
Purmerend Weidevenne	33	0	Poortkwartier	34	0	60	0
Santpoort Noord	27	44	Hubdorp	28	181	60	224
Santpoort Zuid	24	131	Centrumdorp	28	941	60	1548
Schagen	24	570	Centrumdorp	28	922	30	967
Schiphol	0	0	Wereldstad	98	0	0	0
Uitgeest	28	127	Hubdorp	28	158	60	303
Weesp	50	5887	Hubdorp	28	3734	60	7198
Winkelcentrum Schalkwijk	47	2050	Moderne Stad	59	4369	80	5412
Wormerveer	39	216	Centrumdorp	28	288	60	626
Zaandam	43	1147	Binnenstad	50	2221	80	2951
Zaandam Kogerveld	41	853	Poortkwartier	34	923	60	1766
Zandvoort	41	-122	Buitenstad	39	118	60	194
Totaal		60647			89360		28217

BIJLAGE 10

LEEGSTAND KANTOREN

Bron:	Wereldstad	80%
	Grootstad	95%
— PNH, januari 2012	Binnenstad	95%
	Metropolitaan centrum	50%
	Regionaal centrum	50%
	Poortkwartier	50%
	Hubdorp	50%
	Buitenstad	10%
	OV kwartier	10%
	Centrumdorp	10%
Van alle leegstaande kantoren binnen de MRA zijn de kantoren geselecteerd die binnen de invloedssfeer van de stationagebieden vallen.		
De courante leegteand bij stations is als volgt ingeschat: 10% courante leegteand op plekken die minder goed met de auto te bereiken zijn, 50% op multimodale locaties (regionale ov-knooppuntenlocaties), 80% op grootstedelijke toplocaties en Randstedelijk ov-knooppuntenlocaties en 95% op binnenstedelijke centrumlocaties:		
	Afhankelijk van de meeat kansrijke typologie is per station het percentage courante leegteand bepaald.	

OVERZICHT LEEGSTAND KANTOREN

Station	Leegteand per 1-1-2012 (m²)	Kansrijke typologie	% verwachting courante leegteand	Verwachting courante leegteand (m²)	Transformatie oppervl (m²)
Alkmaar	Onbekend	Binnenstad	95%	0	0
Alkmaar Noord	Onbekend	OV kwartier	10%	0	0
Amsterdam Amstel	32300	Grootstad	95%	30685	1615
Amsterdam Bijlmerarena	224500	Metropolitaan Centrum	80%	179600	44900
Amsterdam Cs	104100	Grootstad	95%	98895	5205
Amsterdam Holendrecht	72200	Moderne Stad	50%	36100	36100
Amsterdam Lelylaan	32200	Moderne Stad	50%	16100	16100
Amsterdam Muiderpoort	16900	Binnenstad	95%	16055	845
Amsterdam Rai	25800	Regionaal Centrum	50%	12900	12900
Amsterdam Science Park	3500	Buitenstad	10%	350	3150
Amsterdam Sloterdijk	175500	Metropolitaan Centrum	80%	140400	35100
Amsterdam Zuid	66600	Wereldstad	80%	53280	13320
Anna Paulowna	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Beverwijk	8200	Regionaal Centrum	50%	4100	4100
Bloemendaal	1200	Buitenstad	10%	120	1080
Bovenkarspel Flora	Onbekend	OV kwartier	10%	0	0
Bovenkarspel Grootebroek	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Buiklotermeerplein	1300	Moderne Stad	50%	650	650
Buustation Amstelveen	60000	Regionaal Centrum	50%	30000	30000
Buuseum Zuid	1300	Hubdorp	50%	650	650
Castricum	4300	Centrumdorp	10%	430	3870
Den Heider	Onbekend	Buitenstad	10%	0	0
Den Heider Zuid	Onbekend	OV kwartier	10%	0	0
Diemen	2000	Poortkwartier	50%	1000	1000
Diemen Zuid	91200	Moderne Stad	50%	45600	45600
Driehuis	Onbekend	Hubdorp	50%	0	0
Duivendrecht	30100	Regionaal Centrum	50%	15050	15050
Enkhuizen	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Haarlem	33800	Binnenstad	95%	32110	1690
Haarlem Spaarnwoude	6800	Moderne Stad	50%	3400	3400
Halfweg-Zwanenburg	17700	Hubdorp	50%	8850	8850
Heemkerk	Onbekend	OV kwartier	10%	0	0
Heemstedeskerdenhout	10400	Buitenstad	10%	1040	9360
Heerhugowaard	Onbekend	Moderne Stad	50%	0	0
Heiloo	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Hilversum	54300	Binnenstad	95%	51585	2715
Hilversum Noord	17300	Poortkwartier	50%	8650	8650
Hilversum Sportpark	21700	Moderne Stad	50%	10850	10850
Hoofddorp	120500	Moderne Stad	50%	60250	60250
Hoogkarspel	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Hoom	Onbekend	Regionaal Centrum	50%	0	0
Hoom Kersenboogerd	Onbekend	OV kwartier	10%	0	0
Koog Bloemwijk	300	Poortkwartier	50%	150	150
Koog-Zaandijk	2800	Poortkwartier	50%	1400	1400
Krommenieassendelft	2600	Centrumdorp	10%	260	2340
Naarden-Bussum	5100	Buitenstad	10%	510	4590
Nieuw Vennep	2600	Poortkwartier	50%	1300	1300
Obdam	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Overveen	9800	Buitenstad	10%	980	8820
Purmerend	2800	Binnenstad	95%	2680	140
Purmerend Overwhers	0	OV kwartier	10%	0	0
Purmerend Tramplein	1800	Binnenstad	95%	1710	90
Purmerend Weidevenne	0	Poortkwartier	50%	0	0
Santpoort Noord	100	Hubdorp	50%	50	50
Santpoort Zuid	300	Centrumdorp	10%	30	270
Schagen	Onbekend	Centrumdorp	10%	0	0
Schiphol	12400	Wereldstad	80%	9920	2480
Uitgeest	0	Hubdorp	50%	0	0
Weesp	10800	Hubdorp	50%	5400	5400
Winkelcentrum Schalkwijk	6500	Moderne Stad	50%	3250	3250
Wormerveer	8100	Centrumdorp	10%	810	7290
Zaandam	25200	Binnenstad	95%	23940	1260
Zaandam Kogerveld	1600	Poortkwartier	50%	800	800
Zandvoort	1300	Buitenstad	10%	130	1170
Totaal	1329800			912000	417800

BIJLAGE 11

VRAAG KANTOREN VAN REGIO NAAR CORRIDOR

Regio	Station	Multimodaal bereikbaar	80% vraag bij multimodale stations	Zaandorridor (6 x p/u)	Amsterdam-Eindhoven (12 x p/u)	Schipholcorridor (5 x p/u)	Gooicorridor (4 x p/u)	Amsterdam — Utrecht (6 x p/u)	Corridor Zuid-Kennemerland (3 x p/u)
SRA Noord			55833						
SRA Noord	Zaandam	Nee	1861	1396	465	0	0	0	0
SRA Noord	Koeg-Bloemwijk	Ja	14889	14889	0	0	0	0	0
SRA Noord	Koog Aan De Zaan	Ja	14889	14889	0	0	0	0	0
SRA Noord	Wormerveer	Nee	1861	1861	0	0	0	0	0
SRA Noord	Krommenie-Asaendelft	Nee	1861	1861	0	0	0	0	0
SRA Noord	Zaandam Kogerveld	Ja	14889	0	14889	0	0	0	0
SRA Noord	Purmerendweidevenne	Nee	1861	0	1861	0	0	0	0
SRA Noord	Purmerend	Nee	1861	0	1861	0	0	0	0
SRA Noord	Purmerendoverwhere	Nee	1861	0	1861	0	0	0	0
Amsterdam			1282433						
Amsterdam	Amsterdam-RAI	Ja	170991	0	0	0	170991	0	0
Amsterdam	Amsterdam Amstel	Nee	64122	0	0	0	0	64122	0
Amsterdam	Amsterdam Bijlmer	Ja	170991	0	0	0	0	170991	0
Amsterdam	Amsterdam Centraal	Nee	64122	14797	4932	12331	9865	14797	7399
Amsterdam	Amsterdam Holendrecht	Ja	170991	0	0	0	0	170991	0
Amsterdam	Amsterdam Lelylaan	Ja	170991	0	0	170991	0	0	0
Amsterdam	Amsterdam Muiderpoort	Nee	64122	0	0	0	25649	38473	0
Amsterdam	Amsterdam Science Park	Nee	64122	0	0	0	64122	0	0
Amsterdam	Amsterdam Sloterdijk	Ja	170991	64122	21374	53435	0	0	32061
Amsterdam	Amsterdam Zuid	Ja	170991	0	0	56997	45598	68396	0
SRA Zuid			493333						
SRA Zuid	Schiphol	Ja	98667	0	0	98667	0	0	0
SRA Zuid	Hoofddorp	Nee	49333	0	0	49333	0	0	0
SRA Zuid	Nieuw Vennep	Nee	49333	0	0	49333	0	0	0
SRA Zuid	Duivendrecht	Ja	98667	0	0	0	39467	59200	0
SRA Zuid	Diemen Zuid	Ja	98667	0	0	0	98667	0	0
SRA Zuid	Diemen	Ja	98667	0	0	0	98667	0	0
Gooi			127500						
Gooi	Weesp	Nee	6375	0	0	0	6375	0	0
Gooi	Naarden-Bussum	Nee	6375	0	0	0	6375	0	0
Gooi	Bussum Zuid	Ja	51000	0	0	0	51000	0	0
Gooi	Hilversum Noord	Nee	6375	0	0	0	6375	0	0
Gooi	Hilversum	Nee	6375	0	0	0	6375	0	0
Gooi	Hilversum Sportpark	Ja	51000	0	0	0	51000	0	0
Zuid-Kennemerland			103333						
Zuid-Kennemerland	Uitgeest	Ja	20667	9538	0	0	0	0	11128
Zuid-Kennemerland	Heemskerk	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Beverwijk	Ja	20667	0	0	0	0	0	20667
Zuid-Kennemerland	Santpoort Noord	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Santpoort Zuid	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Drie huis	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Bloemendaal	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Haarlem	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Heemstede-Aerdenhout	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Zandvoort Aan Zee	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Overveen	Nee	2296	0	0	0	0	0	2296
Zuid-Kennemerland	Haarlem Spaarnwoude	Ja	20667	0	0	0	0	0	20667
Zuid-Kennemerland	Halfweg-Zwanenburg	Ja	20667	0	0	0	0	0	20667
Totaal				123353	47244	491087	680524	586971	133254

Bronnen:

- Vraag nieuwe kantoren tot 2040: Plabeka, 2011
- Leegstand kantoren: PNH, januari 2012

Vraag per regio

In verband met het Nieuwe Werken is in plaats van 24 m² per werknemer, het uitgangspunt in Plabeka, gerekend met 20 m² per werknemer

De te verwachten courante leegstand die niet bij stations ligt is van de vraag afgetrokken. Dit is de leegstand in de binnenstad van Amsterdam.

Uitgangspunt voor deze nieuwe vraag per regio is dat 100% van de vraag een plek krijgt rondom stations.

Van regio naar corridor

Per regio is de vraag voor 80% verdeeld over de multimodaal bereikbare knooppunten in de regio.

De multimodaal bereikbare knooppunten zijn de knooppunten met een score voor positie in het ov-netwerk groter dan 0,15 en een score voor positie in het wegennetwerk groter dan 0,60

Vervolgens is de vraag verdeeld over de corridors op basis van frequentie.

VRAAG KANTOREN PER REGIO

Station	Vraag Plabeka	Vraag bij 20 m²/wn	Courante leegstand binnenstad Amsterdam	Uitgangspunt vraag stations
SRA Noord	67000	55833		55833
Amsterdam	1735000	1445833	163400	1282433
SRA Zuid	592000	493333		493333
Gooi	153000	127500		127500
Zuid-Kennemerland	124000	103333		103333

BIJLAGE 12

OPGAVE LEEGSTAANDE KANTOREN PER CORRIDOR

Woonmilieu	Totaal leegstand (kantoren courant)		Totaal leegstand (kantoren transformatie uit leegstand kantoren)		Zaandorridor (6 x p/u)		Amsterdam — Enkhuizen (2 x p/u)		Schiphol- corridor (5 x p/u)		Geelcorridor (4 x p/u)		Amsterdam — Utrecht (6 x p/u)		Corridor Zuid- Kennisland (3 x p/u)													
	Trans- formatie		Trans- formatie																									
	Courant	Trans- formatie	Courant	Trans- formatie													Courant	Trans- formatie	Courant	Trans- formatie	Courant	Trans- formatie	Courant	Trans- formatie				
Alkmaar	0	0	0	0																								
Alkmaar Noord	0	0	0	0																								
Amsterdam-RAI	12900	12900							12900	12900																		
Amsterdam Amstel	30685	1615										30685	1615															
Amsterdam Bijlmer	179600	44900										179600	44900															
Amsterdam Centraal	98895	5205	22822	1201	7607	400	19018	1001	15215	801	22822	1201	11411	601														
Amsterdam Holendrecht	36100	36100										36100	36100															
Amsterdam Lelylaan	16100	16100					16100	16100																				
Amsterdam Muiderpoort	18055	945							6422	338	9633	507																
Amsterdam Sciencepark	350	3150							350	3150																		
Amsterdam Sloterdijk	140400	35100	52650	13163	17550	4388	43875	10969							26325	6581												
Amsterdam Zuid	53280	13320					17760	4440	14208	3552	21312	5328																
Anna Paulowna	0	0																										
Beverwijk	4100	4100													4100	4100												
Bloemendaal	120	1080													120	1080												
Bovenkerpel Flora	0	0			0	0																						
Bovenkerpel Grootebroek	0	0			0	0																						
Buikslotermeerplein	650	650			650	650																						
Busstation Amstelveen	30000	30000																										
Bussum Zuid	650	650							650	650																		
Castricum	430	3870	430	3870																								
Den Helder	0	0																										
Den Helder Zuid	0	0																										
Diemen	1000	1000							1000	1000																		
Diemen Zuid	45600	45600							45600	45600																		
Driehuis	0	0													0	0												
Duivendrecht	15050	15050							6020	6020	9030	9030																
Enkhuizen	0	0			0	0																						
Haarlem	32110	1690													32110	1690												
Haarlem Spaarnwoude	3400	3400													3400	3400												
Halfweg-Zwanenburg	8850	8850													8850	8850												
Heemskerk	0	0													0	0												
Heemstede-Aerdenhout	1040	9360													1040	9360												
Heerhugowaard	0	0	0	0																								
Heiloo	0	0	0	0																								
Hilversum	51585	2715							51585	2715																		
Hilversum Noord	8650	8650							8650	8650																		
Hilversum Sportpark	10850	10850							10850	10850																		
Hoofddorp	60250	60250					60250	60250																				
Hoogkerpel	0	0			0	0																						
Hoorn	0	0			0	0																						
Hoorn Kersenboogerd	0	0			0	0																						
Koog-Bloemwijk	150	150	150	150																								
Koog aan de Zaan	1400	1400	1400	1400																								
Krommenie-Assendelft	260	2340	260	2340																								
Naarden-Bussum	510	4590									510	4590																
Nieuw Vennep	1300	1300					1300	1300																				
Obdam	0	0																										
Overveen	980	8820													980	8820												
Purmerend	2660	140			2660	140																						
Purmerend Overwhere	0	0			0	0																						
Purmerend Tramplein	1710	90			1710	90																						
Purmerend Weidevenne	0	0			0	0																						
Santpoort Noord	50	50													50	50												
Santpoort Zuid	30	270													30	270												
Schagen	0	0																										
Schiphol	9920	2480					9920	2480																				
Uitgeest	0	0	0	0											0	0												
Weesp	5400	5400							5400	5400																		
Winkelcentrum Schalkwijk	3250	3250																										
Wormerveer	810	7290	810	7290																								
Zaandam	23940	1260	17955	945	5985	315																						
Zaandam Kogerveld	800	800			800	800																						
Zandvoort aan Zee	130	1170													130	1170												
			96477	30359	36962	6783	68223	96540	79360	106216	09182	98681	88546	45972														

Bronnen:

— PNH, januari 2012

Opgave kantoren per corridor

De courante leegstand is ingeschat op basis van het meest kansrijke knooppuntmilieu (zie bijlage 10: leegstand kantoren).
Vervolgens is de courante leegstand en de daarbij behorende transformatie opgave verdeeld over de corridors op basis van frequentie.

BIJLAGE 13

VRAAG WONEN VAN REGIO NAAR CORRIDOR

Woonmilieu	Zaancorridor		Amsterdam — Enkhuizen		Den Helder — Alkmaar		Schiphol-corridor		Gooidorridor		Amsterdam — Utrecht		Corridor Zuid-Kennemerland		Overig (Winkelcentrum Schakelwijk Busstation Amstelveen, Oudeam)	
	100%	50%	100%	50%	100%	50%	100%	50%	100%	50%	100%	50%	100%	50%	100%	50%
Centrum stedelijk plus	1623	1498	2567	2338	0	0	9607	8131	10120	8690	8889	7879	546	490	2097	1719
Centrum-stedelijk	2751	2323	2273	1654	80	78	1286	923	3397	2434	6607	4637	3687	3317	-320	-158
Centrum kleinstedelijk	-266	-297	751	630	412	371	887	631	2666	2311	223	154	3131	2484	815	664
Centrum-dorps	8854	6815	7900	6042	2354	1563	3335	2026	6671	4517	2191	1295	3370	2199	1885	1244
Stedelijk vooroorlogs	849	494	978	648	414	121	7037	2698	8135	3558	3227	1512	4036	2022	2373	903
Stedelijk naoorlogs compact	5009	2584	2843	1084	558	326	5535	1785	7221	2441	9957	3698	2887	1068	619	130
Stedelijk naoorlogs																
Grondgebonden	4736	1489	4845	2175	83	39	2582	433	4705	1056	5781	980	836	201	133	52
Kleinstedelijk	-341	-273	-497	-327	594	-30	1226	93	1871	430	561	46	2060	526	395	-1
Groen stedelijk	709	291	269	19	445	2	1744	35	3787	778	1213	68	-329	-83	412	-5
Groen-kleinstedelijk	1844	675	5536	2251	-2126	-406	0	0	1190	284	0	0	1013	211	214	89
Dorps	5608	1083	5972	1746	2896	719	305	23	3176	325	981	45	2548	331	1005	307
Landelijk bereikbaar	2236	123	3527	223	-50	47	38	13	759	21	1033	18	1895	73	321	31
Totaal	33612	16806	36967	18483	5661	2830	33583	16792	53690	26845	40664	20332	25882	12841	9950	4975

Bron:

— Compenen, 2012

Vraag wonen: van regio naar corridor

De marktvraag per regio is evenredig verdeeld over het aantal stations in de regio. De stations zijn vervolgens verdeeld over de corridors. Bij stations die in meerdere corridors gelegen zijn is de vraag op basis van frequentie verdeeld.

Uitgangspunt is dat 50% van de vraag gerealiseerd moet worden bij stations.

Deze 50% is niet evenredig verdeeld over de verschillende woonmilieus: centrummilieus hebben de voorkeur, gevolgd door de andere milieus op volgorde van dichtheid. De vraag is zo verdeeld dat de verschillende milieus nog steeds allemaal voorkomen.

Ring Amsterdam

De stations op de Ring Amsterdam liggen in verschillende corridors. De marktvraag is volgens bovenstaande methode verdeeld over de 7 corridors.

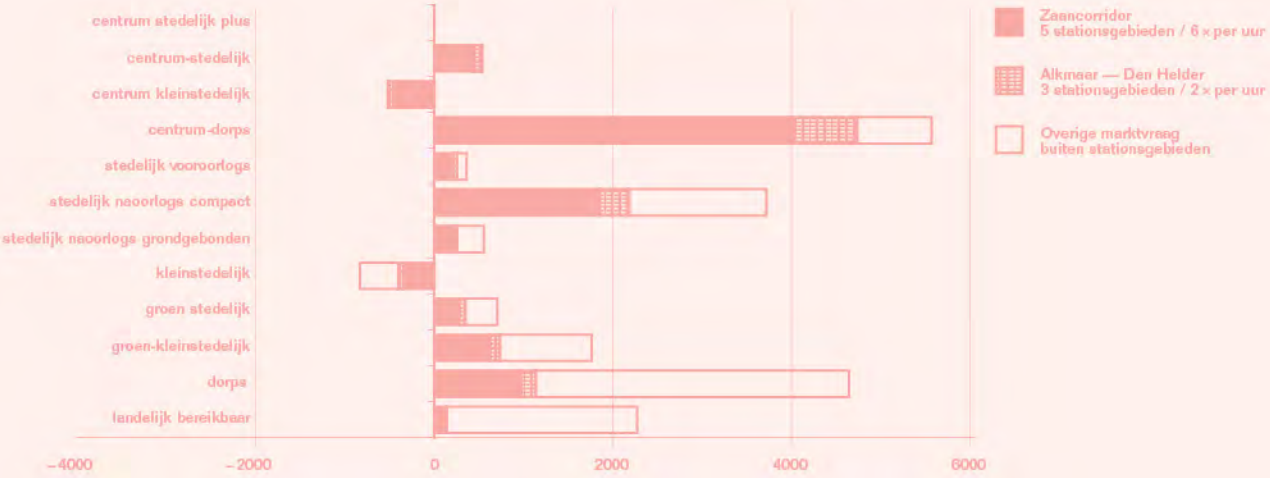
Om een beeld te krijgen van de marktvraag voor de Ring Amsterdam, die nu is verdeeld over de corridors, is de volgende berekening gemaakt:

- Van de 11 stations in de regio Amsterdam liggen er 7 op de Ring van Amsterdam (Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan, Amsterdam Zuid, Amsterdam RAI, Amsterdam Amstel, Amsterdam Middenpoort)
- Van de 7 stations in de regio SRA Zuid ligt er 1 op de Ring van Amsterdam (Duivendrecht).

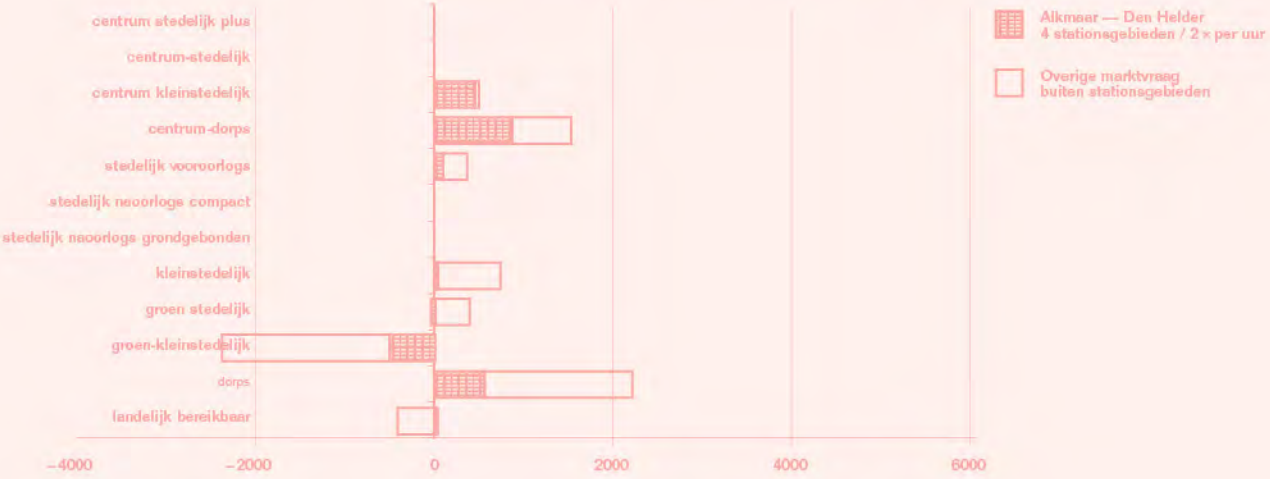
Ring Amsterdam =
 $7/11 \times 96.600 +$
 $1/7 \times 40.670$
 $= 67.320$ woningen

Uitgaande van het realiseren van 50% van de vraag rondom de stations betekent dit een opgave van 33.660 woningen.

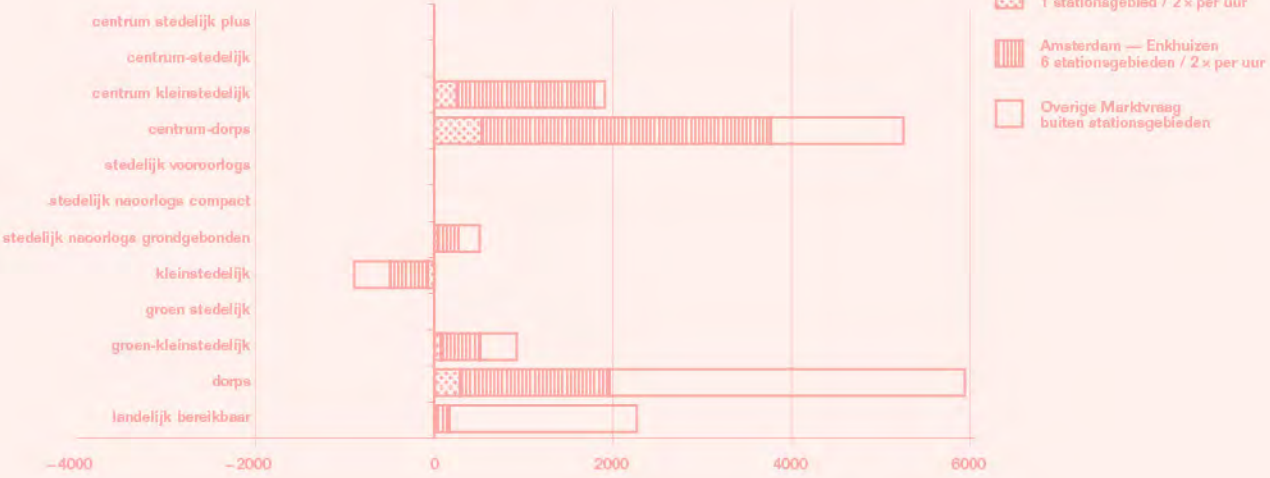
VRAAG REGIO ALKMAAR: 18.730 WONINGEN



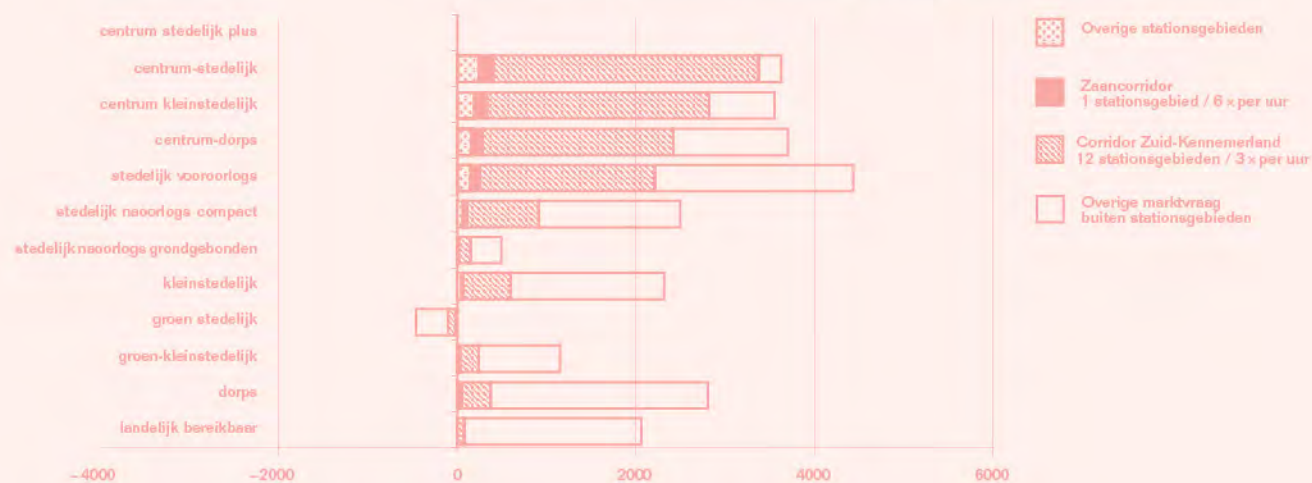
VRAAG KOP VAN NOORD HOLLAND: 2.850 WONINGEN



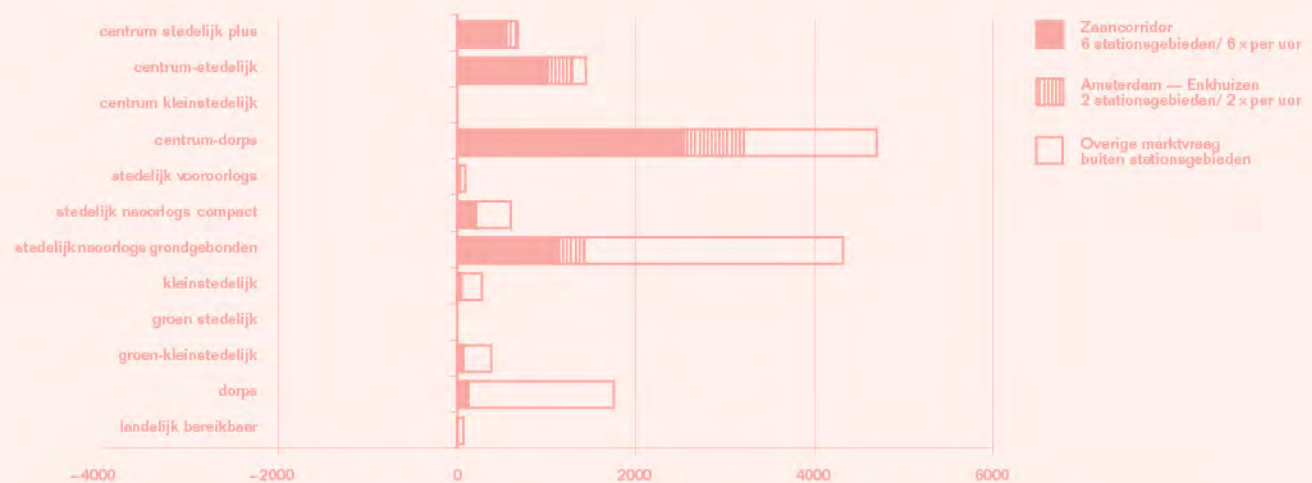
VRAAG WEST-FRIESLAND: 15.910 WONINGEN



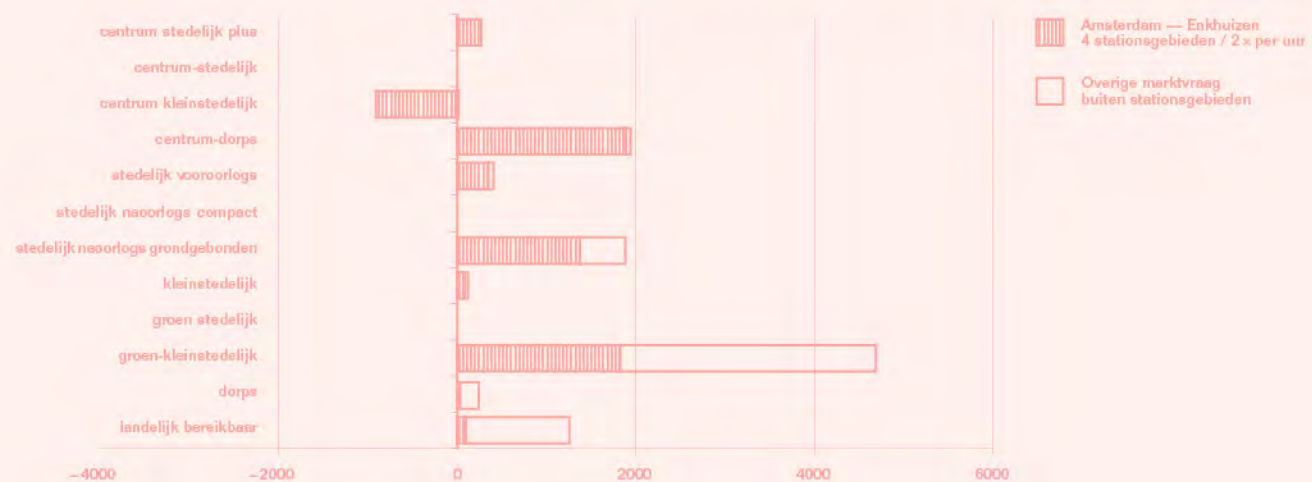
VRAAG ZUID-KENNEMERLAND: 26.130 WONINGEN



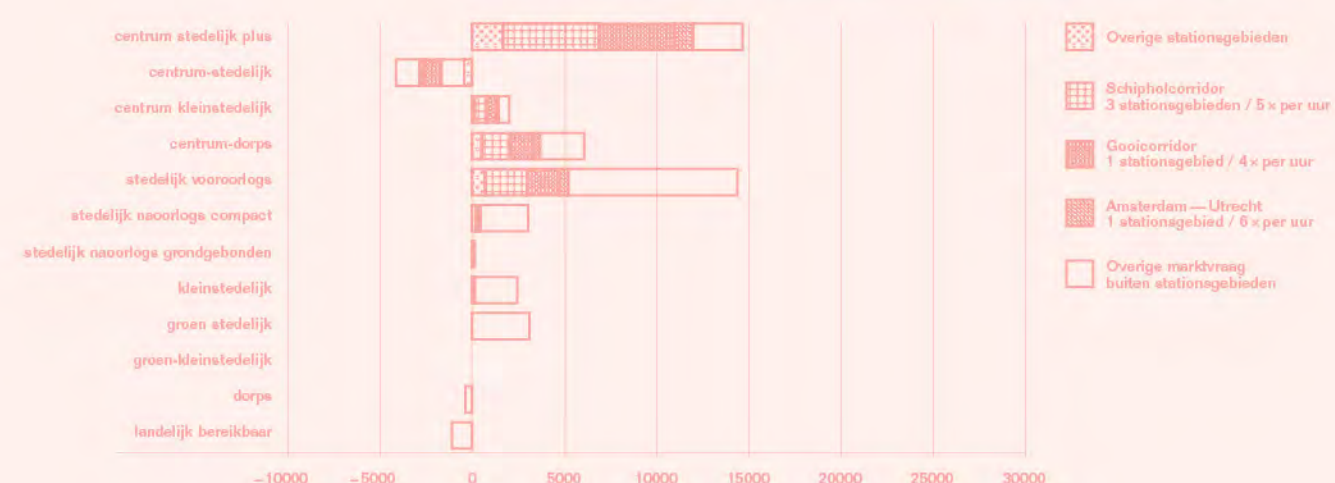
VRAAG ZAA NSTAD: 14.050 WONINGEN



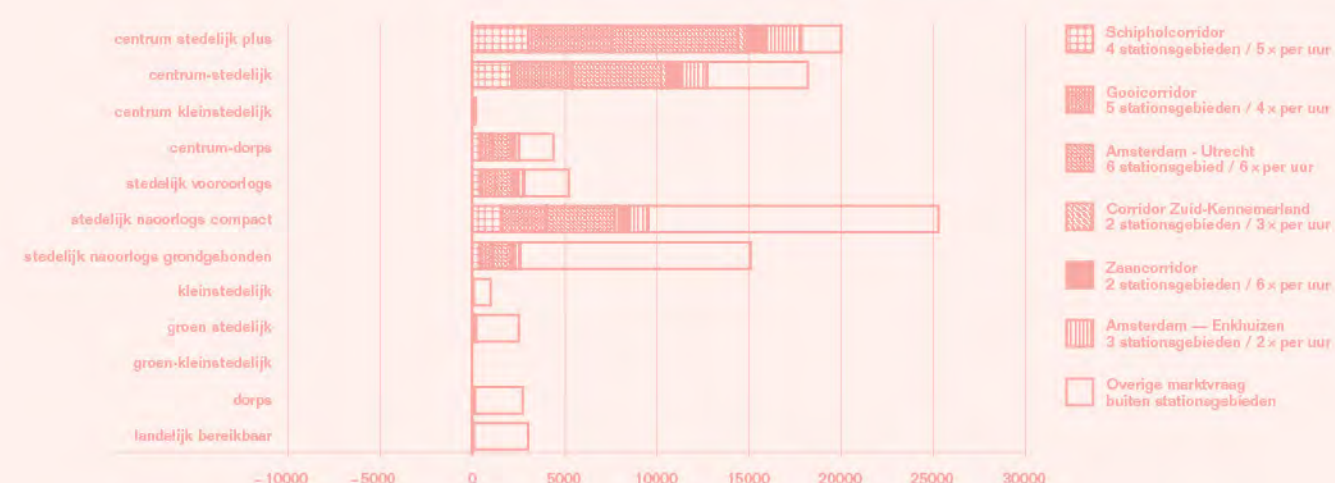
VRAAG SRA NOORD (EXCL ZAA NSTAD): 9.840 WONINGEN



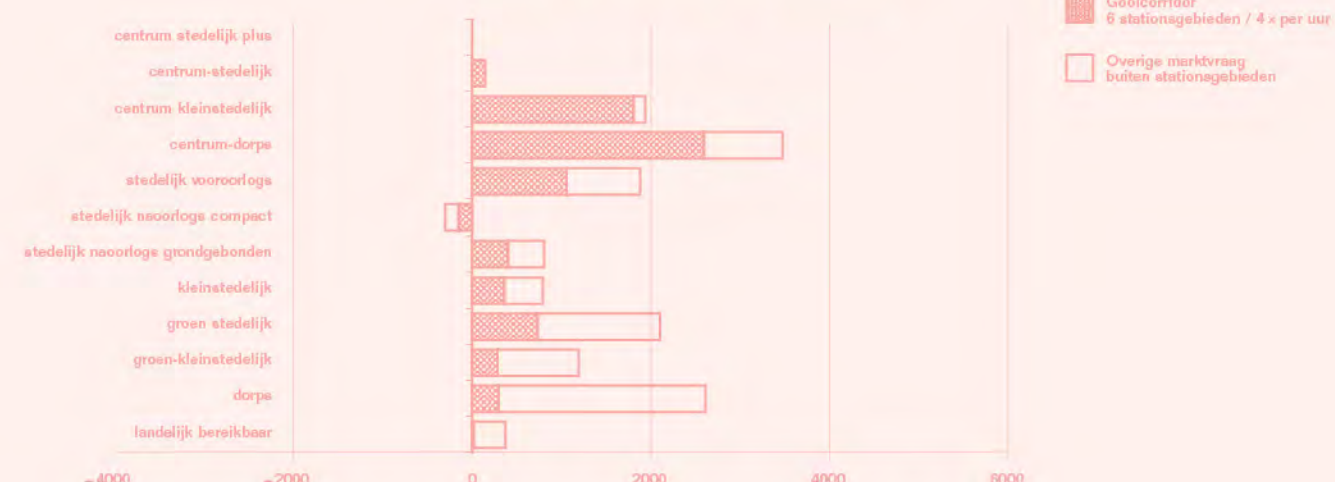
VRAAG SRA ZUID (EXCL AMSTERDAM): 40.670 WONINGEN



VRAAG AMSTERDAM: 96.660 WONINGEN



VRAAG GOOI: 14.960 WONINGEN



BIJLAGE 14

OPGAVE WONEN PER CORRIDOR

Opgave binnen bestaande plancapaciteit										Extra opgave buiten bestaande plancapaciteit									
Station	Regio	Kanarij krooppuntmilieu	Aantal woningen mogelijk (uit scenario 2)	Zaan-corridor (6 x p/u)	Amsterdam—Enkhuizen (2 x p/u)	Alkmaar—Den Helder (2 x p/u)	Schipholcorridor (5 x p/u)	Gooi-corridor (4 x p/u)	Amsterdam—Utrecht (6 x p/u)	Corridor Zuid-Kennemerland (3 x p/u)	Zaan-corridor (6 x p/u)	Amsterdam—Enkhuizen (2 x p/u)	Alkmaar—Den Helder (2 x p/u)	Schipholcorridor (5 x p/u)	Gooi-corridor (4 x p/u)	Amsterdam—Utrecht (6 x p/u)	Corridor Zuid-Kennemerland (3 x p/u)	Totaal extra opgave woningen in kanarij milieu	
Alkmaar	Regio Alkmaar	Binnenstad	1239	929		310					-106		-230					0	
Alkmaar Noord	Regio Alkmaar	OV kwartier	328	246		82					51		-250					51	
Amsterdam-RAI	SRA Zuid	Regionaal Centrum	1809					1809							0			0	
Amsterdam Amstel	SRA Zuid	Grootstad	3847						3847							113		113	
Amsterdam Bijlmer	SRA Zuid	Metropolaan Centrum	1339						1339							0		0	
Amsterdam Centraal	SRA Zuid	Grootstad	2300	531	177		442	354	531	265	0	0		2611	1203	113	225	4152	
Amsterdam Holendrecht	SRA Zuid	Moderne Stad	1703						1703							1753		1753	
Amsterdam Lelylaan	SRA Zuid	Moderne Stad	1688				1688							435				435	
Amsterdam Muiderpoort	SRA Zuid	Binnenstad	380					152	228						0	0		0	
Amsterdam Sciencepark	SRA Zuid	Buitenstad	49					49							1049			1049	
Amsterdam Sloterdijk	SRA Zuid	Metropolaan Centrum	4265	1599	533		1333			800	-182	-150		0			100	100	
Amsterdam Zuid	SRA Zuid	Wereldstad	6168				2056	1645	2467					2611	1203	113		3927	
Anna Paulowna	Kop Van Noord-Holland	Centrumdorp	395			395							123					123	
Beverwijk	Zuid-Kennemerland	Regionaal Centrum	372							372							100	100	
Bloemendaal	Zuid-Kennemerland	Buitenstad	174							174							168	168	
Bovenkarspel Flora	West-Friesland	OV kwartier	1430		1430							21						21	
Bovenkarspel Grootebroek	West-Friesland	Centrumdorp	379		379							41						41	
Buiklotermeerpolein	SRA Zuid	Moderne Stad	3194		3194							0						0	
Busstation Amstelveen	SRA Zuid	Regionaal Centrum	648															0	
Bussum Zuid	Gooi- En Vechtstreek	Hubdorp	128					128							164			164	
Castricum	Regio Alkmaar	Centrumdorp	338	338							530							530	
Den Helder	Kop Van Noord-Holland	Buitenstad	671			671							-259					0	
Den Helder Zuid	Kop Van Noord-Holland	OV kwartier	23			23							-250					0	
Diemen	SRA Zuid	Poortkwartier	610					610							902			902	
Diemen Zuid	SRA Zuid	Moderne Stad	3204					3204							535			535	
Driehuis	Zuid-Kennemerland	Hubdorp	327							327							96	96	
Duivendrecht	SRA Zuid	Regionaal Centrum	6088					2435	3653						0	0		0	
Enkhuizen	West-Friesland	Centrumdorp	0		0							41						41	
Haarlem	Zuid-Kennemerland	Binnenstad	1746							1746							100	100	
Haarlem Spaarnwoude	Zuid-Kennemerland	Moderne Stad	971							971							2119	2119	
Halfweg-Zwanenburg	Zuid-Kennemerland	Hubdorp	117							117							96	96	
Heemskerk	Zuid-Kennemerland	OV kwartier	171							171							342	342	
Heemstede-Aerdenhout	Zuid-Kennemerland	Buitenstad	588							588							168	168	
Heerhugowaard	Regio Alkmaar	Moderne Stad	4501	3376		1125					0		-153					0	
Heiloo	Regio Alkmaar	Centrumdorp	1442	1442							530							530	
Hilversum	Gooi- En Vechtstreek	Binnenstad	1319					1319							0			0	
Hilversum Noord	Gooi- En Vechtstreek	Poortkwartier	136					136							902			902	
Hilversum Sportpark	Gooi- En Vechtstreek	Moderne Stad	1189					1189							535			535	
Hoofddorp	SRA Zuid	Moderne Stad	1925				1925							435				435	
Hoogkarspel	West-Friesland	Centrumdorp	5540		5540							41						41	
Hoon	West-Friesland	Regionaal Centrum	1823		1823							-515						0	
Hoorn Kersenboogerd	West-Friesland	OV kwartier	319		319							21						21	
Koog-Bloemwijk	SRA Noord	Poortkwartier	256	256							51							51	
Koog Aan De Zaan	SRA Noord	Poortkwartier	1529	1529							51							51	
Krommenie-Assendelft	SRA Noord	Centrumdorp	1991	1991							530							530	
Naarden-Bussum	Gooi- En Vechtstreek	Buitenstad	164					164							1049			1049	
Nieuw Vennep	SRA Zuid	Poortkwartier	0				0							561				561	
Obdam	West-Friesland	Centrumdorp	1343															0	
Overveen	Zuid-Kennemerland	Buitenstad	931							931							168	168	
Purmerend	SRA Noord	Binnenstad	807		807								-228					0	
Purmerend Overwhere	SRA Noord	OV kwartier	1340		1340								21					21	
Purmerend Tramplein	SRA Noord	Binnenstad	2460		2460								-694					0	
Purmerend Weidevenne	SRA Noord	Poortkwartier	0		0								21					21	
Santpoort Noord	Zuid-Kennemerland	Hubdorp	181							181							96	96	
Santpoort Zuid	Zuid-Kennemerland	Centrumdorp	941							941							96	96	

VERVOLG BIJLAGE 14

Station	Regio	Kansrijk knooppuntmilieu	Opgave binnen bestaande plancapaciteit				
			Aantal woningen mogelijk (uit scenario 2)	Zaandorridor (6 x p/u)	Amsterdam—Enkhuizen (2 x p/u)	Alkmaar—Den Helder (2 x p/u)	Schipholcorridor (5 x p/u)
Schagen	Kop Van Noord-Holland	Centrumdorp	922			922	
Schiphol	SRA Zuid	Wereldstad	0				0
Uitgeest	Zuid-Kennemerland	Hubdorp	158	106			
Weesp	Gooi- En Vechtstreek	Hubdorp	3734				
Winkelcentrum Schalkwijk	Zuid-Kennemerland	Moderne Stad	4369				
Wormerveer	SRA Noord	Centrumdorp	298	288			
Zaandam	SRA Noord	Binnenstad	2221	1666	555		
Zaandam Kogerveld	SRA Noord	Poortkwartier	923		923		
Zandvoort Aan Zee	Zuid-Kennemerland	Buitenstad	118				
Abcoude		Centrumdorp					
Amersfoort		Binnenstad					
Baarn		Centrumdorp					
Breukelen		Hubdorp					
Hillegom		OV kwartier					
Hollandse Rading		Centrumdorp					
Leiden Cn		Binnenstad					
Maarsse		OV kwartier					
Sassenheim		Hubdorp					
Utrecht Cn		Grootstad					
Utrecht Overvecht		Moderne Stad					
Utrecht Zullen		Moderne Stad					
Voorhout		Hubdorp					
Totaal			89360	14296	19480	3529	7444

Extra opgave buiten bestaande plancapaciteit										
Gooicorridor (4 x p/u)	Amsterdam—Utrecht (6 x p/u)	Corridor Zuid-Kennemerland (3 x p/u)	Zaandorridor (6 x p/u)	Amsterdam—Enkhuizen (2 x p/u)	Alkmaar—Den Helder (2 x p/u)	Schipholcorridor (5 x p/u)	Gooicorridor (4 x p/u)	Amsterdam—Utrecht (6 x p/u)	Corridor Zuid-Kennemerland (3 x p/u)	Totaal extra opgave woningen in kansrijk milieu
				123		0				123
		53	530						96	627
3734							164			164
										0
			530							530
			-189	-167						0
				21						21
	118								168	168
								648		648
							0			0
							164			164
								648		648
									342	342
							164			164
						0			100	100
								1093		1093
						2026				2026
							1203	113		1316
							535			535
								1753		1753
									96	96
16727	13768	7757	2803	230	246	8679	9772	6346	4679	32755

Opgave voor wonen binnen de bestaande
plancapaciteit

De plannen zijn ingevuld volgens de markt­vraag met de dichtheid van het meest kansrijke knoop­­puntmilieu (zie bijlage 9: scenario 2)

Vervolgens is berekende plancapaciteit voor nieuwe woningen verdeeld over de corridors op basis van frequentie.

De opgave voor ieder station is daarmee om binnen hun bestaande plannen te bouwen in het woonmilieu behorend bij het meest kansrijke knooppuntmilieu.

Extra opgave voor realisatie 50% van de vraag

Het resultaat van de opgave voor wonen binnen de bestaande plancapaciteit is afgezet tegen de ambi­­tie om 50% van de vraag rondom ov-knooppunten te realiseren.

Wanneer binnen een corridor meer woningen noodzakelijk zijn om tot 50% te komen, zijn deze woningen evenredig geprojecteerd op de stations in de corridor met dat specifieke kansrijke knoop­­puntmilieu.

Wanneer er meer plancapaciteit is dan de totale vraag, is er een negatief resultaat. Dit betekent dat deze woningen in een ander milieu gebouwd moeten worden, een milieu waar nog wel vraag naar is.

BRONNEN LITERATUUR

- ABN Amro (2011)
Kansen voor kwaliteit; de Nederlandse kantorenmarkt in beeld
Amsterdam: ABN Amro
- Atelier Zuidvleugel (2006)
*Ruimte en Lijn; Ruimtelijke Verkenning Steden-
baan 2010-2020 Zuidvleugel van de Randstad*
Provincie Zuid-Holland: Den Haag
- Berenschot Groep B.V. (2010)
*Fietsparkeren bij stations; Oplossingsrichtingen
voor een syteemsprong*
Utrecht: Berenschot Groep B.V.
- Bertolini, L. (1999)
*Spatial Development Patterns and Public Trans-
port: The Application of an Analytical Model in
the Netherlands.*
Planning Practice and Research, Vol. 14, No.2,
pp. 199–210
- Bertolini, L. & Rietveld, P. (2008)
*Knooppuntontwikkeling in corridorverband;
economische betekenis en institutionele prikkels*
Amsterdam: Universiteit van Amsterdam /
Vrije Universiteit
- Boomen, van den T. & Venhoeven, T. (2012)
*De Mobiele stad; Over de wisselwerking van
stad spoor en snelweg*
Rotterdam: nai010 uitgevers
- Buck Consultants International (2004)
- Buck Consultants International (2008)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2013)
Zzp'ers naar geslacht en leeftijd
Den Haag/Heerlen: CBS
- CBS/Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)
(2011)
*Regionale bevolkings- en
huishoudensprognose 2011–2040*
Den Haag: CBS/PBL
- Chorus, P. (2012)
Delft: Eburon
*Station area developments in Tokyo and what
the Randstad can learn from it*
- Chorus P. (2012)
Denken en handelen in corridors
Rooilijn 65 (3), pp. 174–181
- Cervero, R. & Lee, R.W. (2007)
*The Effect of Housing Near Transit Stations on
Vehicle Trip Rates and Transit Trip Generation;
A summary review of available evidence*
Berkeley: University of California
- Companen (2012)
*Provincie Noord-Holland; Onderzoek
vraaggestuurd bouwen*
Arnhem: Companen
- CROW (1993)
*Tekenen voor de fiets; ontwerpwijzer voor
fietsvriendelijke infrastructuur*
Ede: CROW
- Engel, H.J & Waaijer, de D.A. (2011)
22 Stationslocaties in Hollands Noorderkwartier
Delft: TU Delft
- Eichholtz, P., Kok, N. & Quigley, J.M. (2010)
Doing well by doing good? Green office buildings
American Economic Review 100: pp 2492–2509
- Graeff, T., Debrezion, G. & Rietveld P. (2007)
*De Invloed van Bereikbaarheid op
Vestgoedwaarden van Kantoren*
Amsterdam: Vrije Universiteit
- Grontmij, Inno-V (2012)
Quick Scan OV-knooppunten Noord-Holland
Alkmaar: Grontmij Nederland B.V.
- Goudappel Coffeng (2011)
*Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen rond ov-
knooppunten in Noord-Holland; Een verkenning
van de bereikbaarheid van en het ruimtegebruik
rondom openbaar vervoerknooppunten*
Amsterdam: Goudappel Coffeng
- Goudappel Coffeng, Studio scale, APPM (2011)
*Kansen voor knooppuntontwikkeling; Wat
kunnen knooppunten en de MRA voor elkaar
betekenen?*
Amsterdam: Stadsregio Amsterdam
- Goudappel Coffeng (2012)
*Corridorontwikkeling in Noord-Holland; Kansen
voor verstedelijking en ketenmobiliteit*
Amsterdam: Goudappel Coffeng
- Hoog, de M. (2012)
*De Hollandse Metropool; ontwerpen aan
de kwaliteit van interactiemilieus*
Bussum: Uitgeverij Thoth
- Inno-V (2010)
*Quick Scan OV-knooppunten;
Stadsregio Amsterdam*
Amsterdam: Inno-V
- Inno-V (2011)
*Quick Scan OV-knooppunten; Stadsregio
Amsterdam. Additionele knooppunten*
Amsterdam: Inno-V
- Jansen, J. & Slot, J. (september 2011)
*Van leegloop naar magnet; dubbele
aantrekkingskracht van Amsterdam*
DRO Plan Amsterdam Jaargang 17, nr 5, pp 4–15
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) (2010)
Krimp en mobiliteit
Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

BRONNEN KAART- EN
CIJFERMATERIAAL

- ABF, woonmilieus per pc4, 2012
- Bridgis, Bestand Adresfuncties, juli 2011
- CBS statistische gegevens per vierkant
100 x 100 meter, juli 2012
- CBS, Bestand Bodembebruik, 2006
- Grontmij, Inno-V, Quick Scan OV-knooppunten,
2010, 2011, 2012
- Kadaster, Basisregistratie topografie,
Top10NL, 2012
- LISA 2010, ter beschikking gesteld door
Ministerie van IenM
- NS, in- en uitstappers, 2010
- Provincie Noord-Holland, Kaarten
Structuurvisie, 2010
- Provincie Noord-Holland, Monitor Werklocaties
en Kantoren
- Provincie Noord-Holland, Monitor
Plan capaciteit Wonen, 2012
- OV-bureau Randstad, Randstadnet 2028, 2010
- www.wiki.ovinnederland.nl, dienstregeling 2012

DEELNEMERS KNOOPPUNTEN-EXPERTTEAM
IN VERSCHILLENDE SAMENSTELLINGEN BIJ-
EENGEKOMEN OP 6 SEPTEMBER 2012,
8 NOVEMBER 2012 EN 10 JANUARI 2013

Verena Balz <i>TU Delft</i>
Jan Duffhues <i>Movares</i>
Bart van der Heijden <i>DRO Amsterdam</i>
Willem van Heijningen <i>NS Poort</i>
Jaap Modder <i>Go Spoor</i>
Joost Schrijnen
Thomas Straatemeier <i>Goudappel Coffeng</i>
Bert Verkooijen <i>OV-bureau Randstad</i>
Chris Vonk <i>Rover</i>
Joost de Waal <i>NS Reizigers</i>
Harry Wijers <i>Connexion / GVV</i>
Edwin van Uum <i>Noordzuiden</i>

DEELNEMERS GESPREKSRONDE
PLANINVENTARISATIE

<i>Gemeente Alkmaar</i> Dhr. Sjaak Dekkers Dhr. Peter Oosterhof	<i>Drechterland</i> Dhr. Jasper Keijzer Dhr. Harm Medema	<i>Schagen</i> Dhr. Sven van Nieuwenhoven Dhr. Frank Watertor van Splunter
<i>Gemeente Amsterdam</i> Dhr. Bart van der Heijden Dhr. Bas Maas	<i>Enkhuizen</i> Dhr. Mark Drost Dhr. Martin Stolwijk	<i>Schiphol</i> Dhr. Maurits Schaafsma
<i>Amsterdam Buikloter- meerplein</i> Dhr. Peter Jan Kannegieter	<i>Haarlem</i> Dhr. Max van Aerschot Dhr. Yuri van Nierop	<i>Stede Broec</i> Dhr. Bas Admiraal
<i>Amsterdam Centraal</i> Dhr. Tobias Baardman	<i>Haarlemmerliede en Spaarnwoude</i> Michel Driessen	<i>Uitgeest</i> Dhr. Richard Koelman
<i>Amsterdam RAI</i> Mevr. Sanne Bouwman Dhr. Frans de Rooy	<i>Haarlemmermeer</i> Mevr. Susan Dufmer Dhr. Wim van der Lee Dhr. Hans Poulsen	<i>Velsen</i> Mevr. Annelies Kragt Mevr. Theo Olivier Dhr. Hans Tieman
<i>Amsterdam Sloterdijk</i> Mevr. Maaïke Scherfinga	<i>Heemskerk</i> Dhr. Bob de Bie Dhr. Fred Mens Dhr. Ruud Zonneveld Dhr. Jan Tuijthof	<i>Weesp</i> Dhr. Ricci Moedding Mevr. Sabine Reinius
<i>Amsterdam Zuid/Oost</i> Dhr. Dick Bruijne		<i>Zaanstad</i> Dhr. Pascal le Gras
<i>Amsterdam Amstel</i> Mevr. Marioline Hoevenaer	<i>Heemstede</i> Dhr. Allan Borg Dhr. Thijsen Loggers	<i>Zandvoort</i> Dhr. Geert Ankersmit Mevr. Joke Lenten Dhr. Joost van Straaten
<i>Amsterdam Oost</i> Mevr. Louise Sijbrande	<i>Heerhugowaard</i> Dhr. Anton Balm Dhr. Martin Ippel Dhr. Kees Kruithof Mevr. Patricia Langman Dhr. Patrick Rentinck	
<i>Gemeente Amstelveen</i> Dhr. Auke Blok Dhr. Wilco Wieffering	<i>Heiloo</i> Mevr. Corlien Moleman-Boersen Mevr. Ester Negenman	
<i>Beverwijk</i> Dhr. Arthur de Boer Dhr. Guus Celsu Dhr. Rien van der Laan Dhr. Jan de Waal Dhr. Marc Numann	<i>Hilversum</i> Dhr. Eric Bakker Dhr. Erik van Schaijk	
	<i>Hollands Kroon</i> Dhr. Erik Vlaming	
<i>Bloemendaal</i> Dhr. Pisci van Beek	<i>Hoorn</i> Dhr. Evert van Dam	
<i>Bussum</i> Dhr. Thijs Hemgreen Dhr. David de Jong	<i>Koggenland</i> Dhr. Hans Mela Dhr. Martin Neefjes	
<i>Castricum</i> Dhr. Jeroen Drenth Dhr. Bram Rodenburg	<i>Oudersmatel</i> Dhr. Paul Cottaar Dhr. Jan van Heiningen	
<i>Den Helder</i> Dhr. Aart Mudde	<i>Purmerend</i> Dhr. Fred Bouwman Dhr. Cees Schrama Dhr. Hans Smulders Dhr. Harm Jan Stalman	
<i>Diemen</i> Dhr. Peter van de Mortel Dhr. Rieze van Veen		

LIJST VAN GEÏNTERVIEWDE
PERSONEN AANPAK ZAA-
CORRIDOR

Overheden

Gemeente Alkmaar
Peter Oosterhof
Sjaak Dekkers

Gemeente Amsterdam
Maaïke Scherfinga
Gemeente Castricum
Jeroen Drenth
Bram Rodenburg

Gemeente Heerhugowaard
Patrick Rentinck
Patricia Langman
Kees Kruithof
Anton Balm
Martin Ippel

Gemeente Heiloo
Corlien Moleman
Ester Negenman

Gemeente Uitgeest
Richard Koelman

Gemeente Zaanstad
Pascal le Gras

Ministerie van I&M
Arjan Nijenhuis

Provincie Noord-Holland
Paul Chorus

Stadsregio Amsterdam
Constance Winnips

Vervoerders

Connexion Zaanstreek
Rob Appel

NS reizigers
Joost de Waal

NS stations
Willem van Heijningen

Marktpartijen

Bouwfonds
Rein Willems en
Harm Janseen

*Kamer van Koophandel
Amsterdam*
Dick Hulsebosch

*Kamer van Koophandel
Noordwest-Holland*
Thijs Pennink

Woningcorporatie ZVH
Frank van Dooren

Kennis-
instellingen

*Radboud Universiteit
Nijmegen*
Erwin van der Krabben
Sander Lenferink

*Universiteit van
Amsterdam*
Wendy Tan

Financieel
expertteam

Stadskwedaat
Theo Staattene

Tennan
Peter Oussoren

DEELNEMERS
ZAANCORRIDOR
BIJEENKOMST
22 JANUARI 2013

<i>APPM</i> Miran Wiersema
<i>Gemeente Alkmaar</i> Sjaak Dekkers
<i>Gemeente Amsterdam</i> Bas Maas Maaïke Scherfinga
<i>Gemeente Castricum</i> Bram Rodenburg
<i>Gemeente Heerhugowaard</i> Patrick Rentinck
<i>Gemeente Heiloo</i> Ester Negenman
<i>Gemeente Zaanstad</i> Eric de Niet
<i>Movares</i> Jan Duffhues
<i>Regio Alkmaar</i> B. van Hoeve
<i>Provincie Noord-Holland</i> Paul Chorus Jochiem Hendriksen Shirin Jaffri Robbert Koester Daphne Rigter Bart Witterman
<i>Vereniging Deltametropool</i> Paul Gerretsen

DEELNEMERS
SPRINTSTAD
ZAANCORRIDOR
19 MAART 2013

<i>Gemeente Alkmaar</i> Sjaak Dekkers
<i>Gemeente Heerhugowaard</i> Patrick Rentinck
<i>Gemeente Zaanstad</i> Eric de Niet
<i>Movares</i> Jan Duffhues <i>NS Reizigers</i> Joost de Waal
<i>Provincie Noord-Holland</i> Paul Chorus Jeske Reijse Daphne Rigter
<i>Regio Alkmaar</i> B. van Hoeve
<i>Radboud Universiteit Nijmegen</i> Sander Lenferink
<i>Vereniging Deltametropool</i> Paul Gerretsen Merten Nefs

COLOFON

Dit boek is tot stand gekomen op verzoek van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, vertegenwoordigd door Shirin Jaffri en Daphne Rigter. Het onderzoek is uitgevoerd door de Vereniging Deltametropool en de provincie Noord-Holland.

ONDERZOEK EN
SAMENSTELLING

Onderzoek

Vereniging Deltametropool
Miriam Ram
Mariana Wiers-Faver Linhares
Paul Gerretsen
Merten Nefs
Katherine VanHoose

Provincie Noord-Holland
Daphne Rigter
Shirin Jaffri
Paul Chorus
Bart Willeman
Jochiem Hendriksen

Aanpak Zaancorridor

APPM Management Consultants
Miran Wiersma
Pepijn van Wijnen
Tjitske van Erp

TEKST EN
ONTWERP

Tekst

Miriam Ram
Paul Gerretsen
Shirin Jaffri
Paul Chorus
Bart Willeman

Tekstredactie

Catje Edens

Vertaling

Paul Chorus

Fotografie, cartografie
en infografie

Vereniging Deltametropool

Ontwerp van publicatie,
cartografie, infografie en
collages

Alfons Hooikaas
Florian Mewes
m.m.v. Charlotte Aal

Druk

Boots

GIS data provincie
Noord-Holland

Gerton Pieters
Laybelin Ogando

OVER DEZE
PUBLICATIE

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Oktober, 2013

ISBN

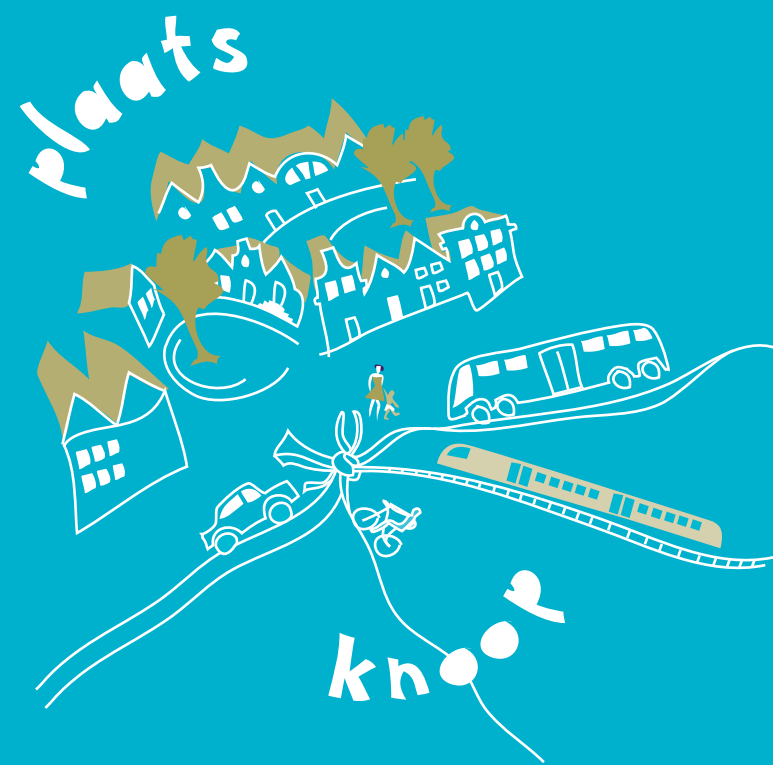
9789076630168

Deze publicatie is beschikbaar
onder de Creative Commons licentie
Naamvermelding 3.0 Nederland.
Zie [www.creativecommons.org/
licenses/by/3.0/nl/](http://www.creativecommons.org/licenses/by/3.0/nl/)

Niet alle belanghebben van de gebruikte
illustraties konden we achterhalen.
Belanghebbenden worden verzocht
contact op te nemen met:

Vereniging Deltametropool
Postbus 600
3000 AP Rotterdam
secretariaat@deltametropool.nl





Maak plaats voor Hoorn!

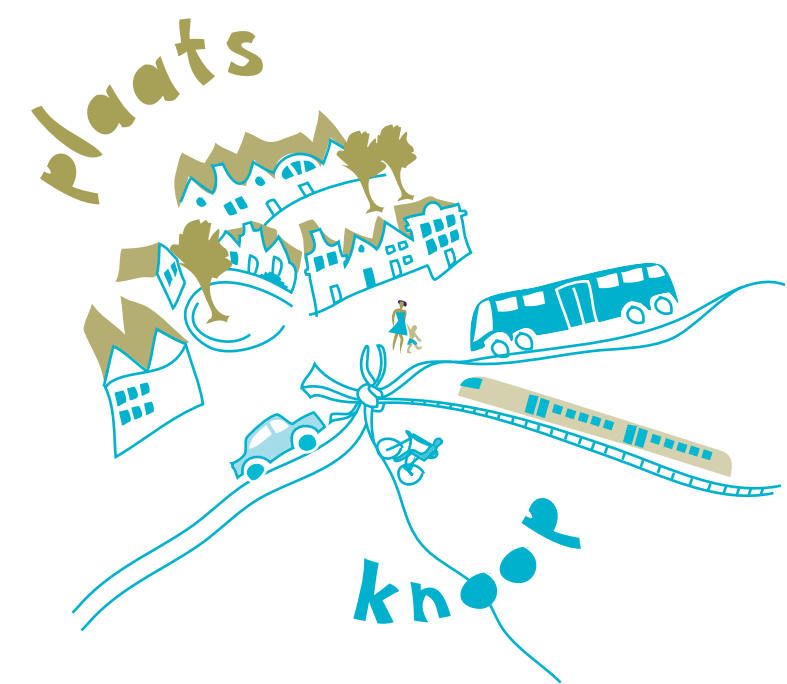
het idee achter de poort van hoorn



Wie Hoorn binnenrijdt maakt kennis met de Poort van Hoorn. Het stationsgebied is **het mobiliteitsknooppunt** van Hoorn en de regio.

Iedere dag is het hier een komen en gaan van duizenden fietsers, automobilisten, bus- en trein- passagiers, wandelaars, bezoekers en dagjesmensen. Ieder met zijn eigen doel.

En de ligging, dicht tegen de prachtige historische binnenstad aan, geeft het gebied nóg een doel: het is **de rode loper voor de binnenstad van Hoorn**.



Maak Plaats!

Met het onderzoek ‘Maak Plaats!’ introduceerde de provincie Noord-Holland een duidelijke visie over de ontwikkelingsmogelijkheden rond OV-knooppunten.

Meer activiteiten en een goede bereikbaarheid leiden tot een beter gebruik van het openbaar vervoer. Dat vraagt kwalitatieve en goed doordachte aanvullingen op wat er al is.

De Poort van Hoorn speelt in op deze visie; het versterkt de werking van de stationsomgeving als mobiliteitsknooppunt en het maakt het mogelijk om op strategische plekken in en om de binnenstad meer kwaliteit aan de stad toe te voegen.

Het gaat allemaal om **‘knoop’** en **‘plaats’**.

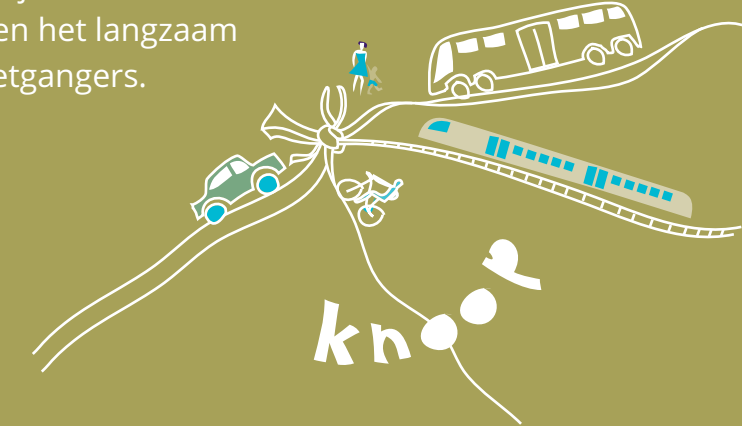




De Poort van Hoorn als **knoop**

Een knoop is een plek die met zoveel mogelijk vervoersmiddelen goed te bereiken moet zijn. Niet alleen met de trein, maar ook met de bus, tram, metro, auto, fiets, lopend of zelfs met de boot.

Uiteindelijk komen drie onderdelen bij elkaar: het OV-netwerk, het wegennetwerk en het langzaam verkeersnetwerk voor fietsers en voetgangers.



Goed bereikbaar voor alle verkeer

Met al die verkeersstromen die bij elkaar komen is het vanzelfsprekend dat de infrastructuur rond het knooppunt goed op orde moet zijn. Het verbeteren van de bereikbaarheid maakt daarom ook nadrukkelijk onderdeel uit van het programma Poort van Hoorn.

De eerste stap is gezet door de aanleg van de nieuwe Maelsonstraat. Hierdoor ontstaat een directe en snelle verbinding van de Provincialeweg naar het stationsgebied. Voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor langzaam verkeer, met vrijliggende fietspaden en ruime trottoirs.



Volgende mogelijke stappen zijn het verbeteren van de doorstroming op de Provincialeweg door het aanpakken van het knelpunt van de turborotonde en het optimaliseren van noord-zuid verbindingen over de Provincialeweg en het spoor.

Snel en comfortabel overstappen

In de ontwikkelvisie voor het stationsgebied-noord is ook veel aandacht voor de transferfunctie van het stationsgebied. Juist deze kant van het station is uitermate geschikt om alle verschillende vervoersstromen optimaal op elkaar aan te sluiten.

De verplaatsing van het busstation en ook de bouw van een parkeer-garage en een ruime fietsenstalling heel dicht bij de entree van het treinstation zorgt voor een prettige en snelle aansluiting en overstap op ander vervoer. Dit levert een enorme verbetering op voor het gemak en het comfort van reizigers.

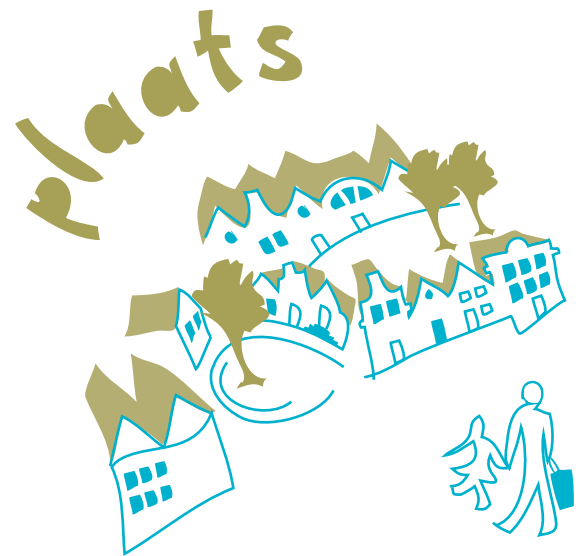




De Poort van Hoorn als **plaats**

Een plaats is aantrekkelijk als je er overdag en 's avonds veel verschillende mensen ziet en er veel dingen kunt doen, dus als het levendig en sociaal veilig is.

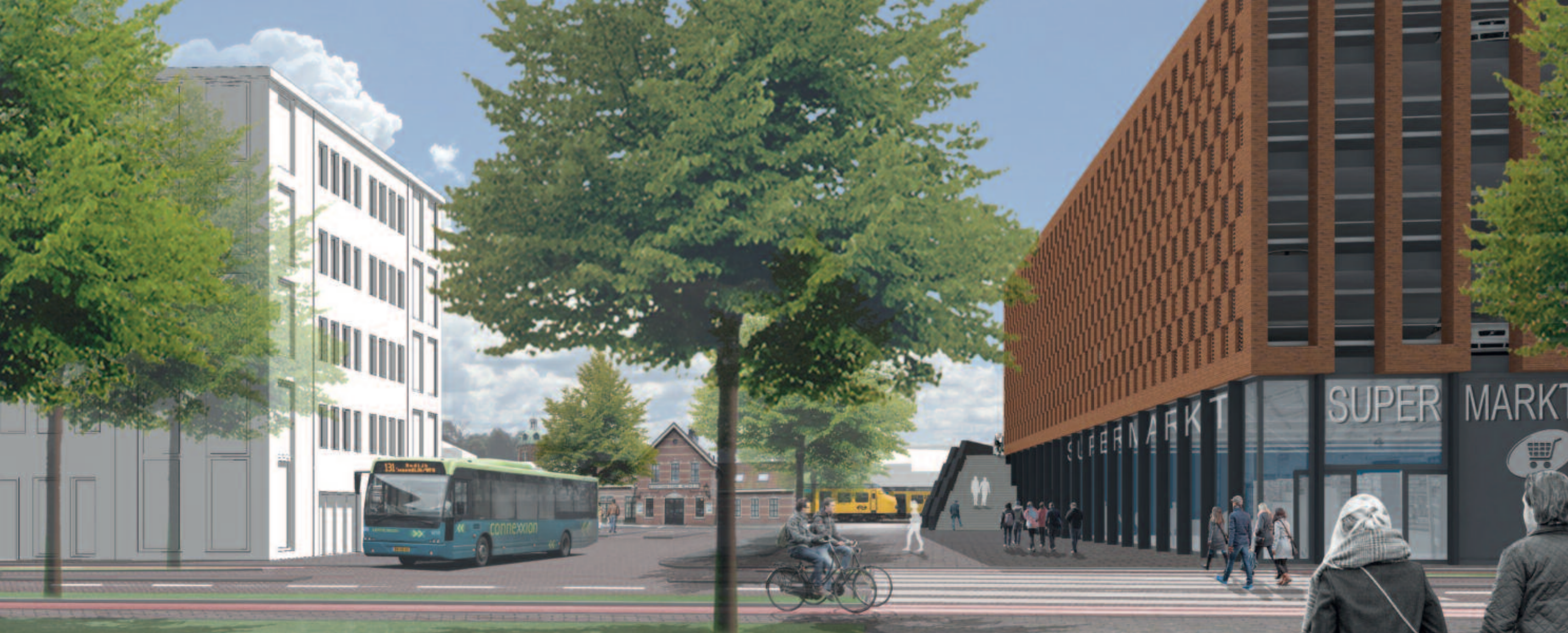
Voor het aspect plaats zijn drie ruimtelijke kenmerken van belang: de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers, de menging en de nabijheid. Deze punten komen samen in de ontwikkeling van de Poort van Hoorn.



Kwaliteit en beleving

Wie een wandeling maakt vanuit binnenstad richting het station voelt de kwaliteit van de omgeving langzaam wegzakken. En zodra je de traverse over het spoor betreedt, is het gevoel van de binnenstad helemaal weg.

De stationsomgeving is heel functioneel ingericht, met name voor het parkeren van auto's en bussen. Het P+R terrein (Transferium), de Noorderveemarkt, maar ook het Pelmolenpad, de Vale Hen en de Veemarkt bepalen daarmee de eerste kennismaking met de stad.



Rode loper

Er liggen twee duidelijke kansen. De eerste kans is die van de rode loper. Door een betere indeling en het toevoegen van kwaliteit en nieuwe functies werkt het stationsgebied-noord beter als mobiliteitsknooppunt en daarnaast als **prettige en uitnodigende entree van het station en van de stad**.

Het station krijgt twee voorkanten, in plaats van een voor- en een achterkant. Door te investeren in de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte, aangevuld met functies als kantoren of flexibele werkplekken, wat detailhandel en horeca en woningen, begint je bezoek aan Hoorn en de beleving van stad al aan deze kant van het station.

Het is dé uitnodiging voor reizigers en het begin van de rode loper naar de binnenstad voor bezoekers.

Door het verplaatsen van auto's en het busstation naar de noordkant van het station wordt het mogelijk om aan de zuidkant van het station richting het winkelgebied ruimte te maken voor een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte (stationsplein, Noorderveemarkt en singel).

De rode loper begint dus op het stationsgebied-noord (parkeergarage, busstation) en loopt dan via het stationsgebied-zuid (stationsplein, Noorderveemarkt, singel) via de Veemarkt en het Kleine Noord naar het winkelgebied.





Binnenstad XL

De tweede kans is die van wat we in de integrale visie voor de binnenstad ook wel de 'Binnenstad XL' noemen. De verplaatsing van het straatparkeren naar het stationsgebied-noord maakt het ook mogelijk om op strategische plekken in en aan de rand van de binnenstad een enorme **kwaliteitssprong** te maken. Hier komt ruimte voor nieuwe functies die iets toevoegen aan de stad en de directe omgeving, zoals wonen, werken en recreëren.

Het Pelmolenpad (en de Prismalocatie) is een voorbeeld van zo'n strategische plek die nu niet optimaal benut wordt. Hier komen de Grote Waal en de binnenstad bij elkaar in een parkeerterrein. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling is dit een gemiste kans. **Juist hier liggen kansen voor een fijne stadse woonbuurt** naar het idee van het Jeudje, met intensieve laagbouw, eventueel in combinatie met appartementen.

De nabijheid van de binnenstad, het station en talloze voorzieningen maakt deze locatie zeer **aantrekkelijk voor jonge huishoudens**, met of zonder kinderen. Ook ontstaat hiermee een stedenbouwkundige verbinding of zachte overgang van de binnenstad naar de Grote Waal. Feitelijk vergroot je hiermee de binnenstad naar de binnenstad XL.



Bijkomend voordeel: de extra woningen zorgen voor een economische impuls in de binnenstad en een betere werking van het mobiliteits-knooppunt. Meer woningen in de nabijheid van het station zorgen voor meer reizigers, meer kwaliteit en meer reuring/beleving. Het werkt dus twee kanten op.

De Poort van Hoorn opent de stad

Dit bevestigt eens te meer de sterke relatie tussen de stationsomgeving, de binnenstad en de gebieden aan de rand van de binnenstad. De Poort van Hoorn gaat om het samenspel tussen deze gebieden. De Poort van Hoorn gaat over mobiliteit en kwaliteit, over functionaliteit en beleving. De Poort van Hoorn opent de stad, letterlijk én figuurlijk.






de poort van hoorn



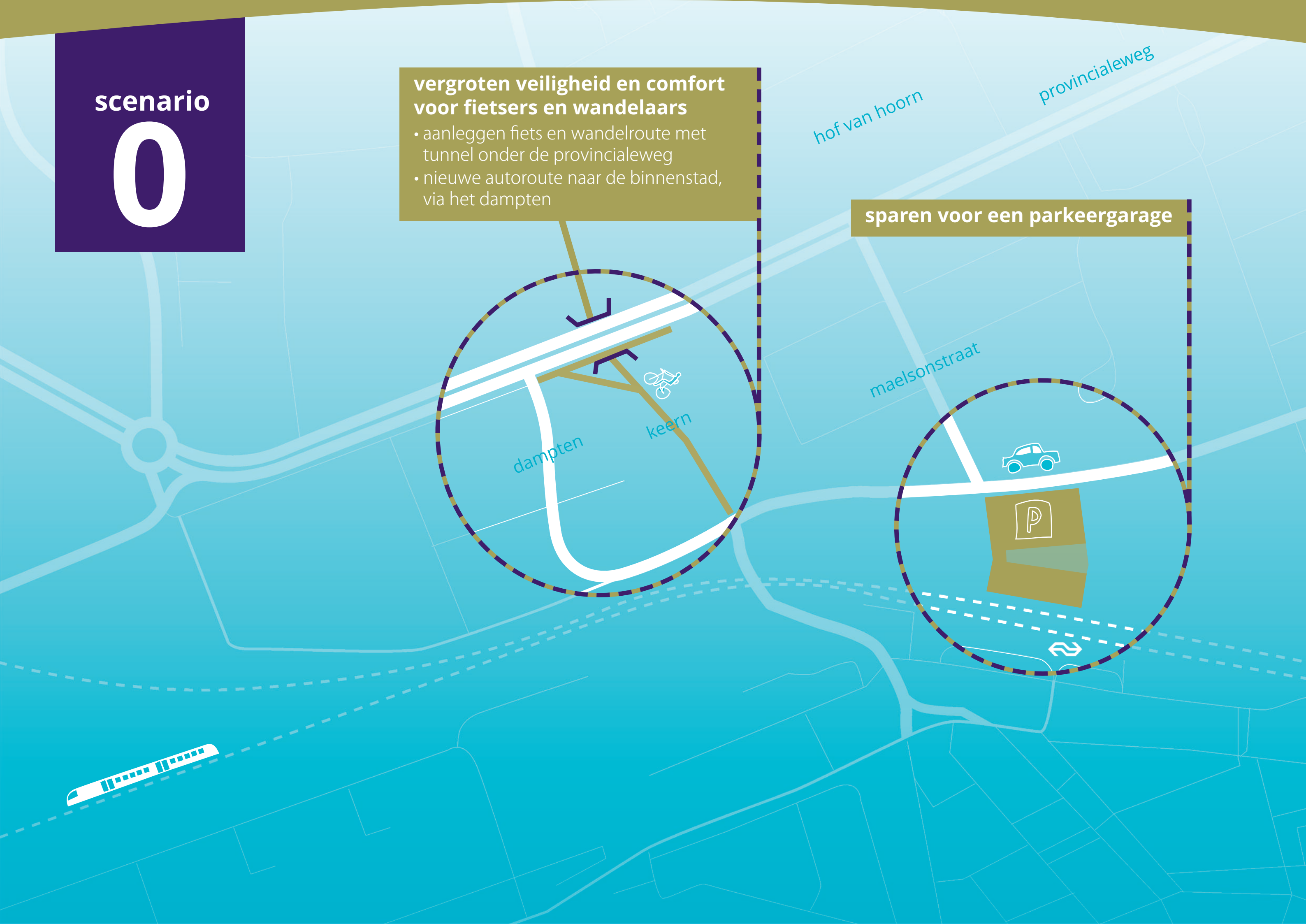
scenario

0

vergroten veiligheid en comfort voor fietsers en wandelaars

- aanleggen fiets en wandelroute met tunnel onder de provincialeweg
- nieuwe autoroute naar de binnenstad, via het dampten

sparen voor een parkeergarage



scenario

1

vergroten veiligheid en comfort voor fietsers en wandelaars

- aanleggen fiets en wandelroute met tunnel onder de provincialeweg
- nieuwe autoroute naar de binnenstad, via het dampten

sparen voor een parkeergarage



verbeteren doorstroming provincialeweg

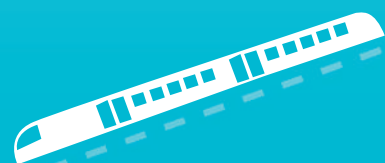
- oplossen knelpunt turborotonde



maelsonstraat

hof van hoorn

provincialeweg



scenario

2

vergroten veiligheid en comfort voor fietsers en wandelaars

- aanleggen fiets en wandelroute met tunnel onder de provincialeweg
- nieuwe autoroute naar de binnenstad, via het dampten

verbeteren mobiliteitsknooppunt en rode looper naar de binnenstad

- bouw parkeergarage
- verplaatsen busstation en Albert Heijn
- toevoegen fietsparkeren
- verbeteren kwaliteit en beleving met nieuwe functies als wonen, werken en detailhandel
- ruimte voor kwaliteitsimpuls stationsgebied-zuid en entree binnenstad

verbeteren doorstroming provincialeweg

- oplossen knelpunt turborotonde

kwaliteit en beleving toevoegen op pelmolenpad/prisma

- toevoegen van een prettige stadse woonbuurt als aanvulling op de binnenstad
- kwalitatieve verbinding met en voor de grote waal
- extra woonbuurt versterkt het mobiliteitsknooppunt

scenario

3

kwaliteit en beleving toevoegen op pelmolenpad/prisma

- toevoegen van een prettige stadse woonbuurt als aanvulling op de binnenstad
- kwalitatieve verbinding met en voor de grote waal
- extra woonbuurt versterkt het mobiliteitsknooppunt

verbeteren mobiliteitsknooppunt en rode looper naar de binnenstad

- bouw parkeergarage
- verplaatsen busstation en Albert Heijn
- toevoegen fietsparkeren
- verbeteren kwaliteit en beleving met nieuwe functies als wonen, werken en detailhandel
- ruimte voor kwaliteitsimpuls stationsgebied-zuid en entree binnenstad

verbeteren doorstroming provincialeweg

- oplossen knelpunt turborotonde

hof van hoorn

provincialeweg

maelsonstraat



depoortvanhoorn

opent de stad



Programma

- Terugblik op proces: waar komen we vandaan en waar staan we nu?
- Scenario's: welke keuzeopties zijn onderzocht?
- Visie Poort van Hoorn en omgeving
- Parkeergarage – capaciteit en exploitatie
- Afwegingen, collegeadvies & dekkingsplan
- Gelegenheid voor vragen
- Schorsing – toelichting maquette Poort van Hoorn
- Beantwoording van de vragen

Terugblik

Uitgangspunten PvH
start bestuursperiode:

- Maelsonstraat
- Fiets- en wandelroute & toegangsweg
- Visie Stationsgebied
- Sparen P-garage



Aanvulling
beeldvorming

- ❖ Corridor Amsterdam
- ❖ Knooppuntontwikkeling
 - ❖ Doorstroming Provinciale weg
- ❖ Binnenstadsvisie
- ❖ Kostenraming fietstunnel



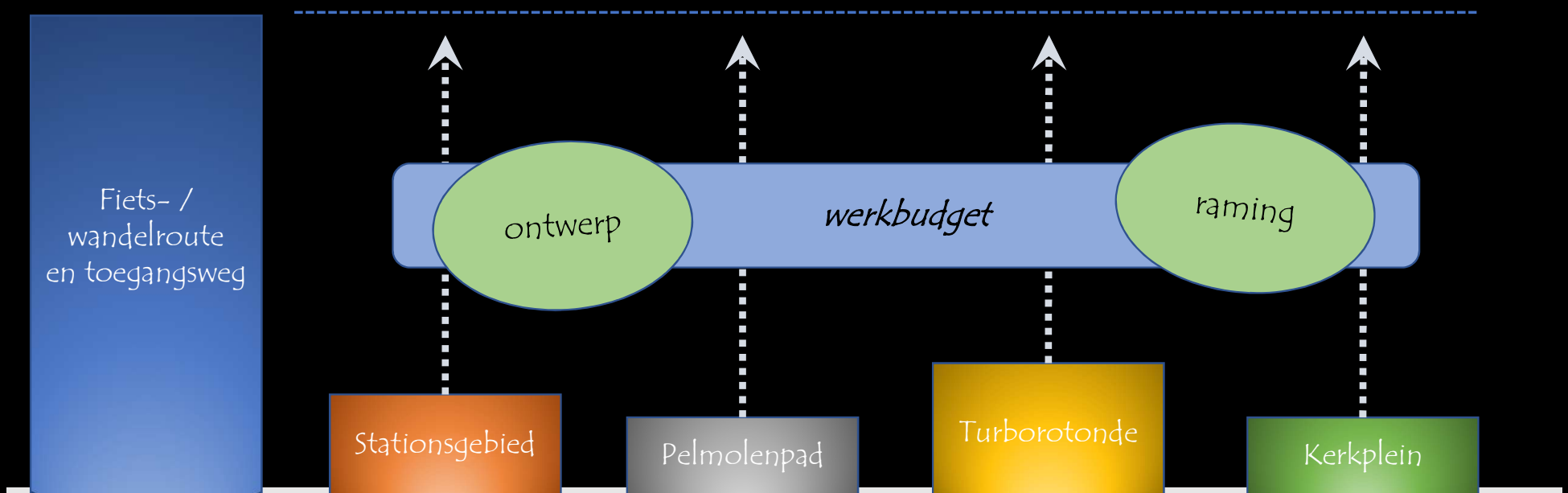
Belang / weging

- ❖ Turborotonde
- ❖ Stationsgebied & Pelmolenpad
- ❖ Parkeergarage
- ❖ Fietsverbinding (doorstroming)

Wijziging
uitgangspunten



Informatiepositie 2016 - 2017



Scenario's

Scenario 0

- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ sparen voor een parkeergarage

Scenario 1

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ sparen voor een parkeergarage

Scenario 2

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ ontwikkeling Stationsgebied Noord & Pelmolenpad

Scenario 3

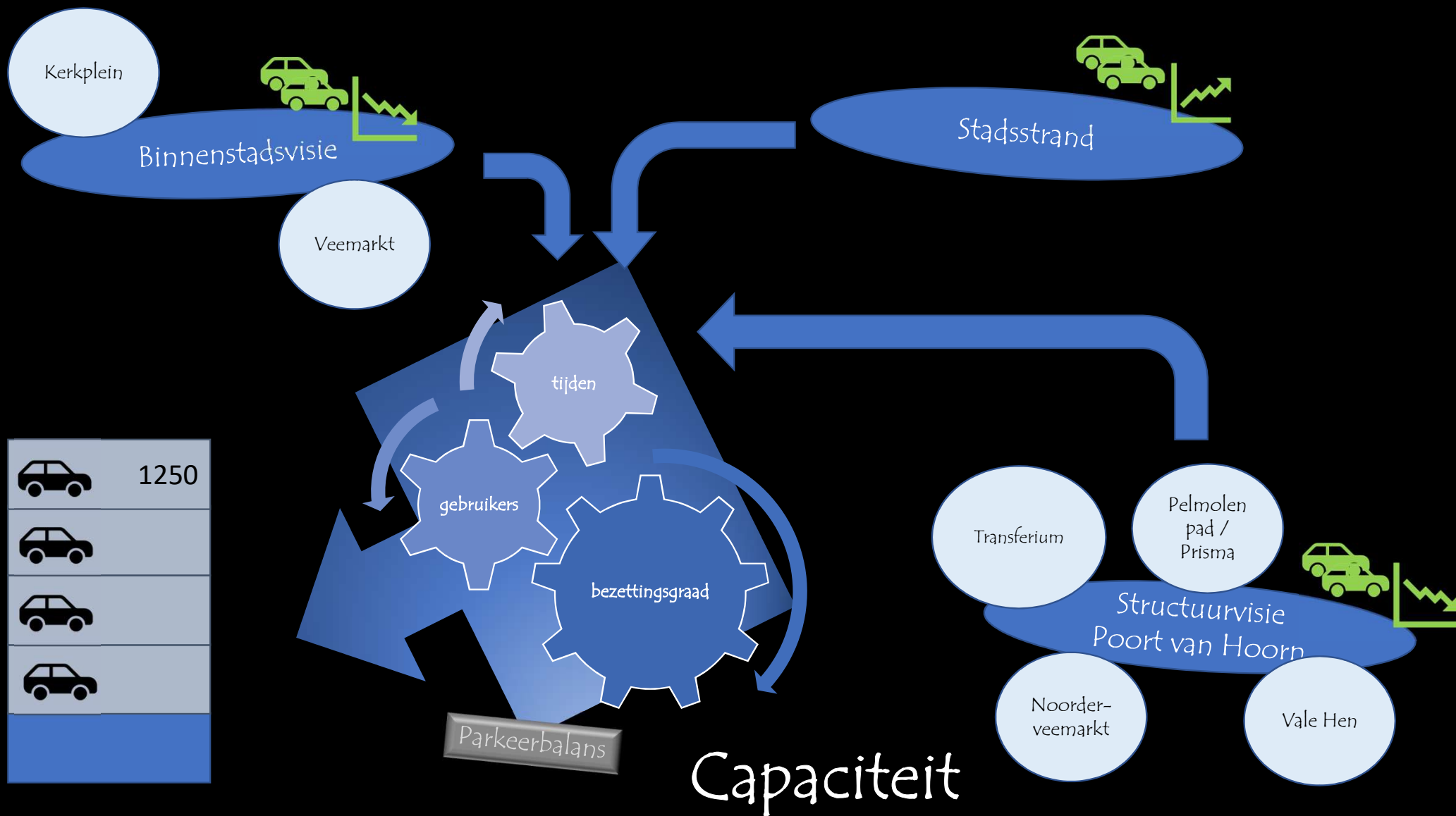
- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ ontwikkeling Stationsgebied Noord & Pelmolenpad

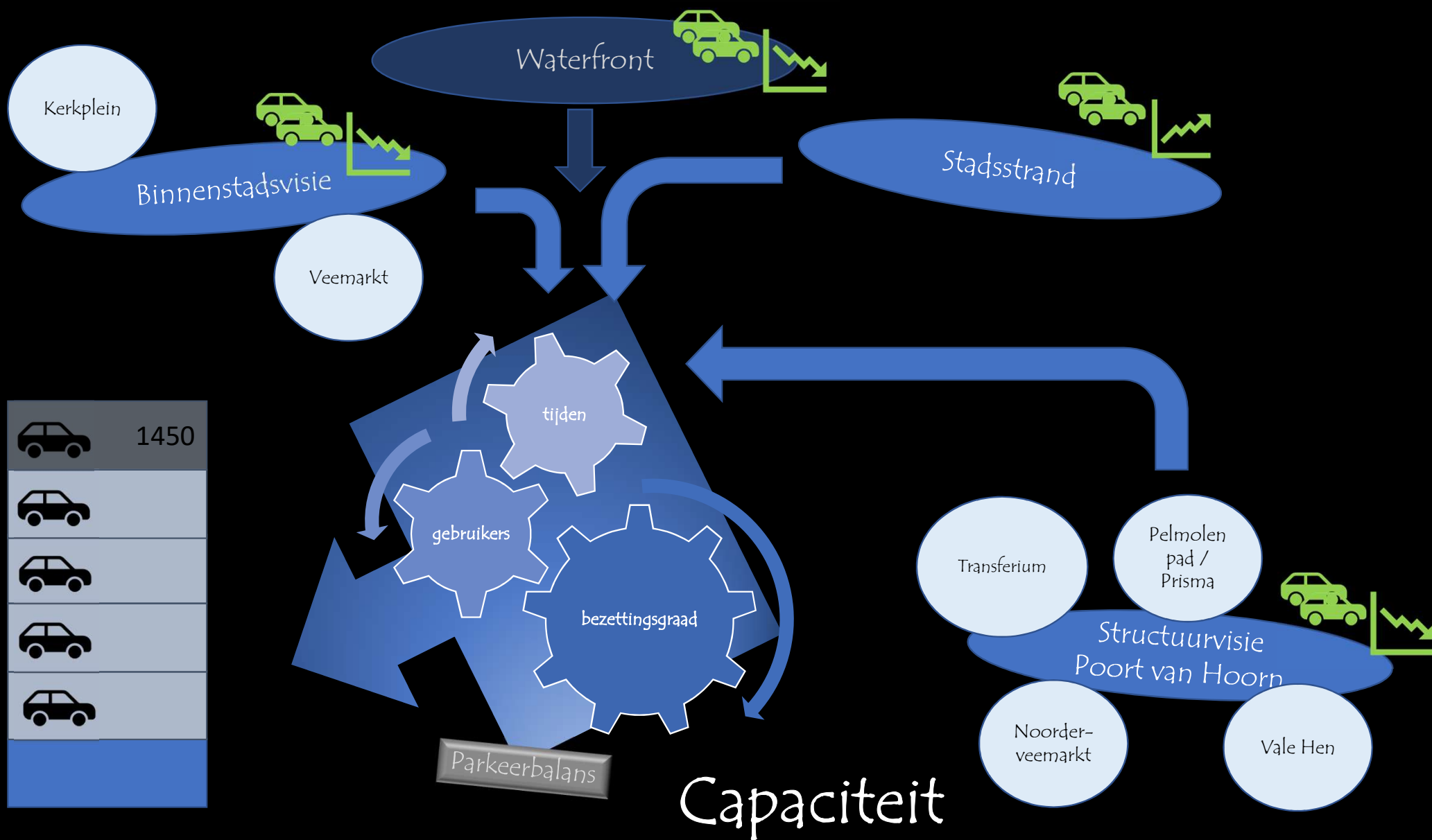
Visie
op de
Poort van Hoorn
en omgeving

Jeroen Ruitenbeek

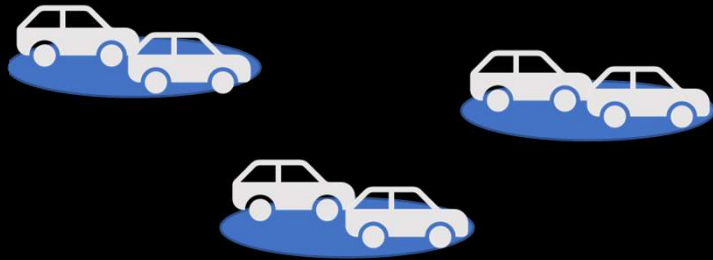
Supervisor

Poort van Hoorn

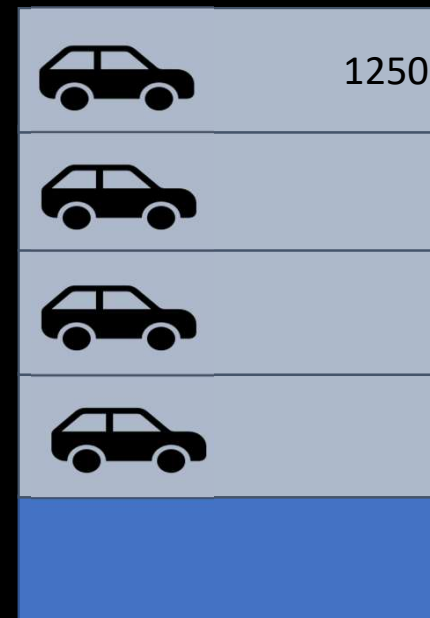




Parkeerexploitatie 1250pp



Opbrengst
Straatparkeren
ca. 1,5 mln euro/jr



Beheerkosten x 3
BTW 21%

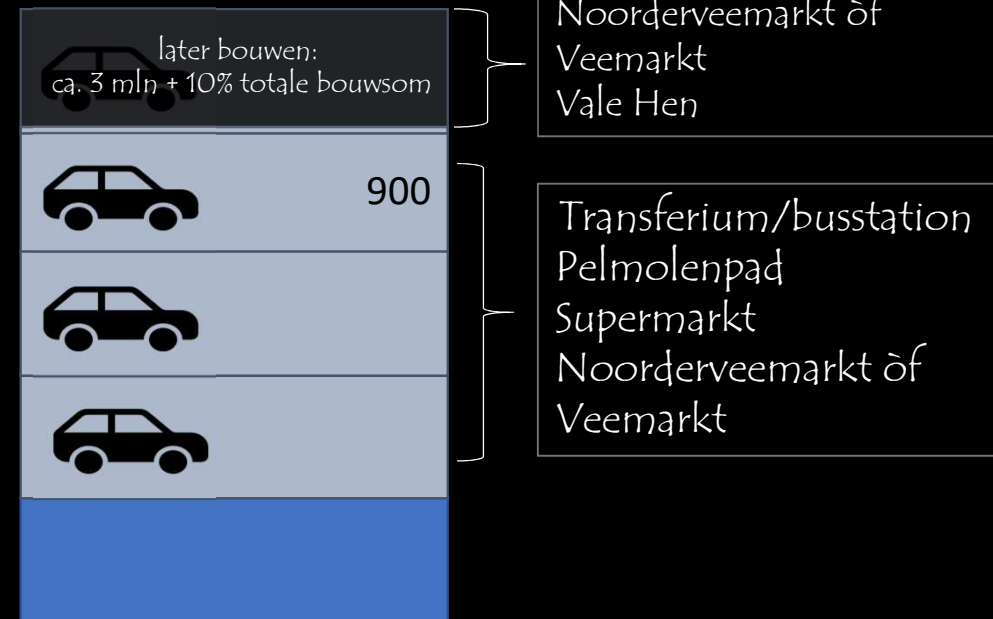
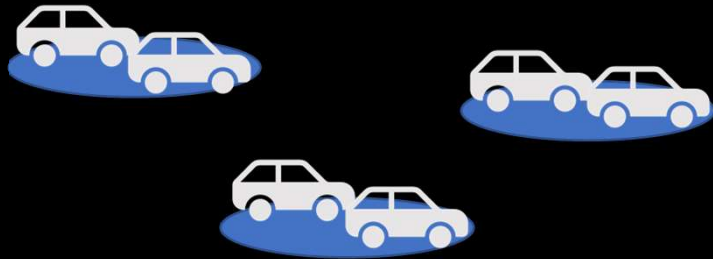
Resultaat totale
Parkeerexploitatie

ca. – 8,5 ton

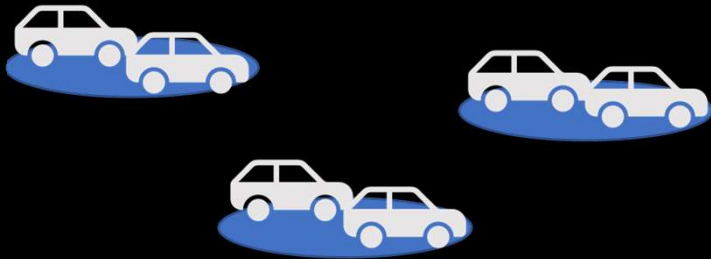
tot – 1,1 mln
per jaar

o.a. door jaren
met overcapaciteit

Parkeergarage 900pp



Parkeerexploitatie 900pp



Opbrengst

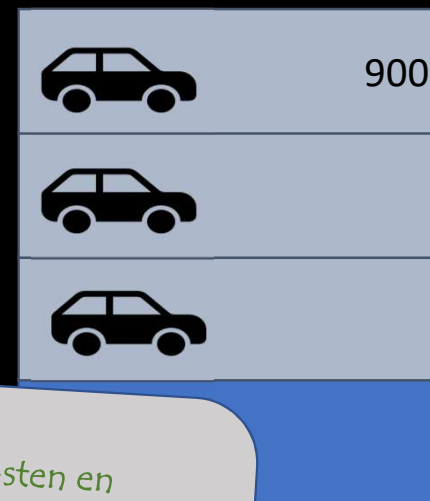
1250 pp

- ❖ Gelijk capaciteit voor realisatie visies
- ❖ Lagere *totale* investering dan bij fasering
- ❖ Exploitatiegat door overcapaciteit
 - ❖ Hogere kapitaallasten en beheerkosten



900 pp

- ❖ Lagere kapitaallasten en beheerkosten
- ❖ Hogere parkeeropbrengst van maaiveldparkeren
- ❖ Hogere *totale* investering door fasering



sten x 3
21%

Resultaat totale
Parkeerexploitatie

ca. – 6,5 ton/jaar



Potentiële inkomsten

- ❖ Subsidies / bijdragen
- ❖ Grondexploitatie PvH
- ❖ OZB
- ❖ Parkeertarief

Afwegingen

Doorstroming Provinciale weg

- Turborotonde is grootste knelpunt doorstroming Provinciale weg: moet nu aangepakt worden
- Effect fietstunnel op doorstroming blijkt minder dan verwacht

Ontwikkeling Stationsgebied & Pelmolenpad

- Ontwikkeling stationsgebied als mobiliteitsknooppunt is cruciaal voor doorstroming Provincialeweg en Corridor Amsterdam–Hoorn (bereikbaarheid)
- Ontwikkeling woningbouw Pelmolenpad/Prisma is essentieel voor
 - a. functie 'wonen' in mobiliteitsknooppunt (Maak Plaats!)
 - b. uitbreiding binnenstedelijk wonen (Binnenstadsvisie)
 - c. verbinding Grote Waal – Binnenstad (Structuurvisie Grote Waal & Veiligheidsambitie 2018)
- Rode loper binnenstad vraagt kwaliteitsslag Stationsgebied Zuid en omgeving (Binnenstadsvisie)

...en qua belasting voor de stad, de uitvoering en financiën kunnen we niet alles tegelijk...

Scenario's

Scenario 0

- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ sparen voor een parkeergarage

Scenario 1

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ sparen voor een parkeergarage

Scenario 2

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ ontwikkeling Stationsgebied Noord & Pelmolenpad

Scenario 3

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ ontwikkeling Stationsgebied Noord & Pelmolenpad

Scenario's: advies college

Scenario 0

- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ sparen voor een parkeergarage

Scenario 1

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ sparen voor een parkeergarage

Scenario 2

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ aanleg fiets- en wandelroute Keern (inclusief nieuwe toegangsweg)
- ❖ ontwikkeling Stationsgebied Noord & Pelmolenpad

Scenario 3

- ❖ aanpak knelpunt Turborotonde
- ❖ ontwikkeling Stationsgebied Noord & Pelmolenpad

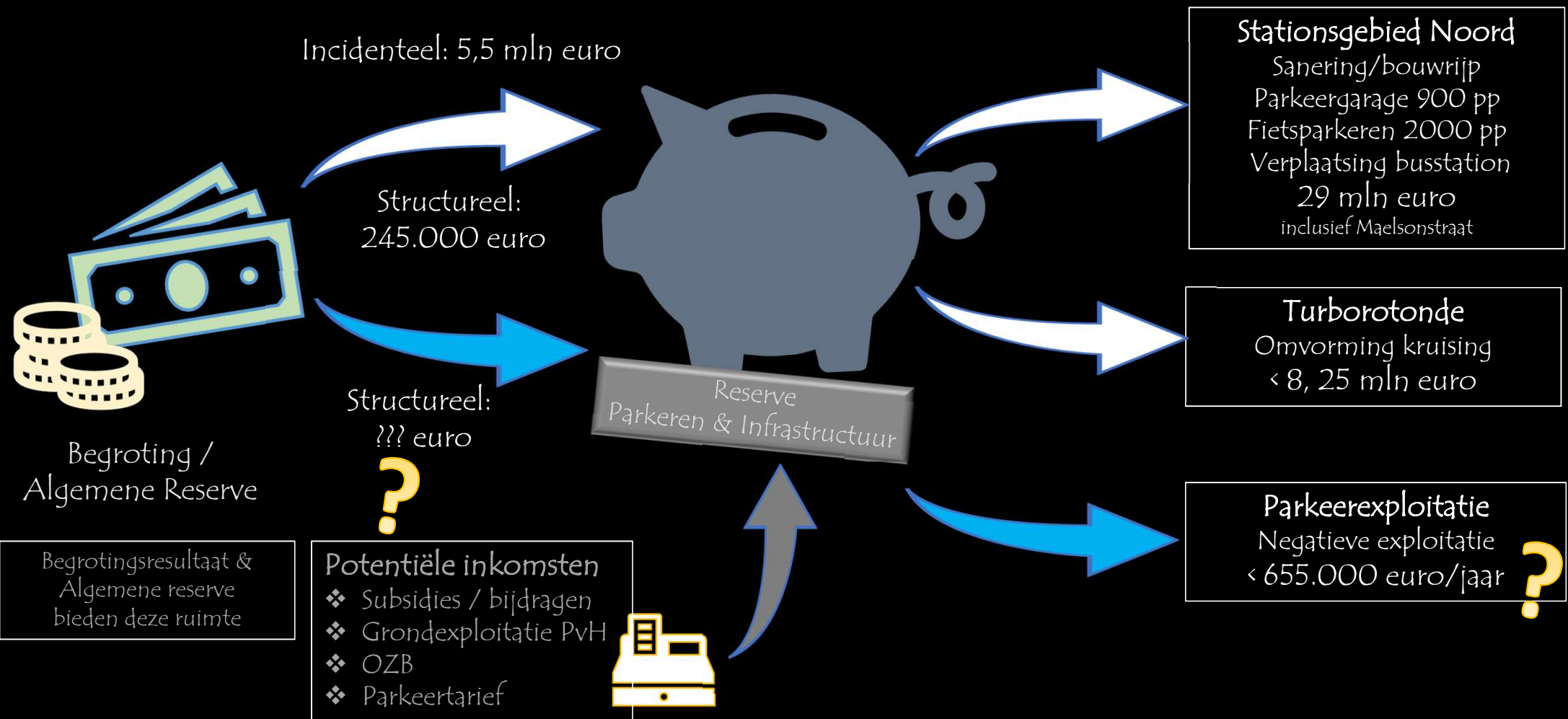
Parkeergarage 900 pp

Reserve Parkeren & Infrastructuur – 'scenario 0'

Incidenteel: 1,5 mln euro



Reserve Parkeren & Infrastructuur – 'scenario 3'



Vragen



Voor: VVD, Fractie Bonnaar, D66, HB C12)

Geen: PvdA, HOP, HSP, VVD, HL, GL, CDA, SP, PvdA C13)

Amendement Positie van de raad in de Poort van Hoorn verbeteren: Pelmolenpad-Prismalocatie

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:
Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over verbetering van de positie van de raad bij de diverse projecten Poort van Hoorn;
- er geen sprake kan zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college;
- de gemeenteraad mbt de Poort van Hoorn keuzes moet kunnen blijven maken en beter in positie gebracht dient te worden;
- de gemeenteraad het wettelijk bevoegde orgaan is m.b.t. de kaderstellende en volksvertegenwoordigende rol en het budgetrecht;
- het college het uitvoerende orgaan is ter uitvoering van de kaders die door de gemeenteraad zijn aangegeven;

verder overwegende dat:

- de gemeenteraad het bestuursorgaan is dat richting dient aan te geven over visie en voorkeursvarianten m.b.t. de diverse onderdelen van de Poort van Hoorn;
- de gemeenteraad de financiële keuzes dient te kunnen maken en richting te kunnen bepalen
- de ontwikkeling Pelmolenpad-Prismalocatie op geen enkele manier kaderstellend door de raad is besproken, maar het besluit over de Poort van Hoorn wel al spreekt van een start van de ontwikkeling,

Past het besluit als volgt aan:

Schrapt uit de prioriteiten van de Poort van Hoorn het besluit genoemd onder 4.: ontwikkeling Pelmolenpad-Prismalocatie totdat er een kaderstellende uitspraak door de raad is gedaan over de uitgangspunten.

Schrapt uit de prioriteiten van de Poort van Hoorn de bullit bij besluit genoemd onder 5. betreffende: voorbereiding van de ontwikkeling Pelmolenpad-Prismalocatie (ontwerp bestemmingsplan).

Chris de Meij, VVD

Fractie Bonnaar
Hoorn lokaal

AMENDEMENT nr.: <u>1</u>	
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>	
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

unaniem
aangenomen



Amendement Positie van de raad in de Poort van Hoorn verbeteren

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende
agendapunt 8: Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de algemene raadscommissie op 21 en 23 maart is gesproken over verbetering van de positie van de raad bij de diverse projecten... ;
- de positie van de raad **moet** verbeteren bij de verschillende deelprojecten;
- dit is een vereiste volgens een meerderheid van de commissie;
- er geen sprake kan en mag zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college;
- de raad moet keuzes kunnen blijven maken.

Voorts overwegende dat:

- in beslispunt 2 van het voorgestelde raadsbesluit ten aanzien van de omvorming van de turborotonde het volgende besluit wordt voorgesteld:
"Opdracht te geven tot omvorming van de turborotonde conform het bijgevoegde projectplan;"
- uit beslispunt 2 volgt dat de volledige tekst van het projectplan, zijnde bijlage 5 bij het raadsbesluit, met als titel '*Oplossen Knelpunt Turborotonde – Concept projectplan*' integraal onderdeel uitmaakt van het door de gemeenteraad te nemen besluit;
- dat de voorgestelde tekst van het projectplan onvoldoende inhoud geeft aan de positie van de raad doordat voorgesteld wordt de keuze van de voorkeursvariant aan het college over te laten.

Past het projectplan, waar in beslispunt 2 van het raadsbesluit naar verwezen wordt, als volgt aan:

In hoofdstuk 2.1, is een tabel opgenomen, met als titel 'Projectfasering'. De voorgestelde titelrij en de laatste twee rijen van fase 2 luiden:

Fase	Activiteiten	Resultaten	Go/no go	Besluit door
	Verfijnen kostenraming van de voorkeursvariant.	Voorkeursvariant	GO / NO GO	College B&W 4e kwartaal 2017
	<i>Afhankelijk van de financiële of ruimtelijke gevolgen van de voorkeursvariant is mogelijk besluitvorming door de raad nodig.</i>			

Dit onderdeel van de tabel in hoofdstuk 2.1 van het projectplan wordt als volgt gewijzigd:

Fase	Activiteiten	Resultaten	Go/no go	Besluit door
	Verfijnen kostenraming van de voorkeursvariant.	Voorkeursvariant	GO / NO GO	Gemeenteraad 4e kwartaal 2017
	<i>Bij de keuze van een voorkeursvariant wordt per variant ook aangegeven wat de financiële en ruimtelijke gevolgen zijn. Deze worden betrokken in de besluitvorming door de raad.</i>			

Symen van der Meer, Hoorns Belang
Chris de Meij, VVD

AMENDEMENT nr.: <u>2</u>	
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>	
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Vochtboom
Hoorn Lokaal



Voor: VVD, PvdA, D66, VUCN, B. Tonmaer, HB, HL (2-1)
Tegen: SP, CDA, GL, HOP, HSP, 1e OC (4)

Amendement Positie van de raad in de Poort van Hoorn verbeteren: visie stationsgebied vaststellen door de raad

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:
Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over verbetering van de positie van de raad bij de diverse projecten Poort van Hoorn;
- er geen sprake kan zijn van een volledige overdracht van de invulling van de deelprojecten aan het college;
- de gemeenteraad mbt de Poort van Hoorn keuzes moet kunnen blijven maken en beter in positie gebracht dient te worden;
- de gemeenteraad het wettelijk bevoegde orgaan is m.b.t. de kaderstellende en volksvertegenwoordigende rol en het budgetrecht;
- het college het uitvoerende orgaan is ter uitvoering van de kaders die door de gemeenteraad zijn aangegeven;

verder overwegende dat:

- de gemeenteraad het bestuursorgaan is dat richting dient aan te geven over visie en voorkeursvarianten m.b.t. de diverse onderdelen van de Poort van Hoorn;
- de gemeenteraad de financiële keuzes dient te kunnen maken en richting te kunnen bepalen
- *er nog geen ontwikkelvisie stationsgebied Noord door de raad is vastgesteld, maar het besluit over de Poort van Hoorn wel al spreekt van een start van de ontwikkeling,*

Past het besluit als volgt aan:

Besluit 5 wordt de onderstaande tekst (in rood) ingevoegd:

5. Op basis van deze prioriteitenstelling te starten met:

- Ontwikkeling van het Stationsgebied Noord **conform een door de raad vastgestelde** ontwikkelvisie Stationsgebied Noord, met een parkeergarage van minimaal 900 plekken;

Chris de Meij, VVD

HB

Voorbouw
Hoorn lokaal

AMENDEMENT nr.: 4
Datum raadsvergadering: 4-4-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Uor: UUD, VOCH, HL, HB, HOP, SP, MSP, GL, CDA, L231

Tegen: D66, Gro, B. Bonnaer, PvdA, C121



VOCHoorn



HOORNLOKAAL

HOP



stemverklaring - UUD

Amendement Parkeergarage

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:

Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over de Poort van Hoorn met als nieuwe prioriteit het stationsgebied Noord en de parkeergarage;
- een parkeergarage met 900 plekken niet of nauwelijks voorziet in extra parkeerplaatsen mede met het oog op het verdwijnen van P-plaatsen in de binnenstad;
- een parkeergarage met een grotere capaciteit (1250 plaatsen) zijn eigen vraag zal creëren, mede gelet op de functie van dit gebied als OV-mobiliteitsknooppunt;
- de meerkosten van het nu aanleggen van een parkeergarage met 1250 plaatsen t.o.v. een met 900 plekken "slechts" 6 mln. bedragen en te overziene hogere kapitaallasten gedurende 40 jaar;
- uitbreiding op een later moment van de parkeergarage tot en met 1250 plekken relatief duurder zal zijn (voorlopige schatting is nog eens 3 mln. extra);
- uitbreiding van de capaciteit van de parkeergarage van 900 naar 1250 plaatsen op een later moment voor veel overlast in het noordelijk stationsgebied zorgt;
- er in het noordelijk stationsgebied nog mogelijkheden zijn voor de vestiging van woon- en zorgvoorzieningen die elk eigen parkeerruimte vergen voor zowel personeel als bezoekers;
- er bij het bouwen van de Toren aan de Maelsonstraat een deel van de parkeerbehoefte in de nabije omgeving moet worden gevonden;
- de wethouder, tijdens de behandeling in de commissie, heeft aangegeven dat op basis van de zogenaamde "Parkeerbalans" een parkeergarage met 1250 plaatsen nodig is;
- het college, zoals de wethouder in de commissie heeft aangegeven, neutraal staat tegenover dan wel een P-garage met 900 dan wel een P-garage met 1250 plaatsen.

Past het besluit aan, waar het gaat om de besluiten Poort van Hoorn (en het onderwerp "Reserve Parkeren & Infrastructuur" en "Financiën overig"):

Wijzig het besluit onder 5:

met een parkeergarage van minimaal 900 plekken;

wordt:

met een parkeergarage van minimaal 1250 plekken;

Aan het bedrag genoemd in besluit 10.:

Voor de parkeerderving en exploitatielasten vanaf 2021 aanvullend structureel € 655.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;

wordt voor een extra vierde parkeerlaag € 70.000 toegevoegd:

Aan besluit 10. wordt een nieuwe zin toegevoegd:

Voor de realisatie van een parkeergarage van 1250 plekken voor extra kapitaallasten vanaf 2017 aanvullend structureel €180.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur, en dit ten laste te brengen van het begrotingsresultaat.

VOCHoorn, Aart Ruppert

Hoorns Belang, Alex van der Kleij

Hoorn Lokaal, Joke van der Meij

CDA HOORN, Dijk Oud

HOP

SP. M. van der Staak

AMENDEMENT nr.: 5
Datum raadsvergadering: 4-4-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden



Voor: VVD, VVD H, HL, HB, & Bonnac, Hop' (Vinkenba
C13)
Tegen: y.o, HSP, GL, CDA, SP, PvdA, D66, HOP' (vd Duin) (22)

Amendement

De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 8:
Integraal voorstel Poort van Hoorn

Overwegende dat:

- in de Commissie op 21 en 23 maart is gesproken over financiële dekking van de totale kosten van de investeringen in de Poort van Hoorn;
- vrijwel de gehele commissie de financiële onderbouwing van het huidige voorstel Poort van Hoorn (turborotonde, Stationsgebied en Pelmolenpad/ PrismaLocatie) punt van grote zorg vindt;
- gelet op de enorme belangen voor de binnenstad & de miljoeneninvesteringen die de Poort van Hoorn vergt, het belangrijk is dat daarvoor voldoende financiële middelen gereserveerd wordt;

verder overwegende dat:

- de gemeenteraad het bestuursorgaan is dat en de kaders vaststelt en het budget beschikbaar stelt voor de uitvoering van de diverse deelprojecten van de Poort van Hoorn;
- de raad financiële keuzes moet kunnen blijven maken en richting moet kunnen bepalen bij de diverse deelprojecten van de Poort van Hoorn;
- *het meest verregaande scenario (2) van de Poort van Hoorn een realistisch beeld laat zien van de op termijn benodigde budgetten, en de stortingen in de reserves daarbij aan zouden moeten sluiten,*

Pas het besluit aan, waar het gaat om de financiële besluiten Poort van Hoorn (Op het onderwerp "Reserve Parkeren & Infrastructuur" en "Financiën overig"):

Wijzig het besluit onder 9:

9. jaarlijks vanaf 2018 een bedrag ad € 650.000 te storten in de reserve Parkeren en Infrastructuur en deze ten laste te brengen van het begrotingsresultaat;

Chris de Meij, VVD

HB
Voor
Hoorn Lokaal

AMENDEMENT nr.: 5	
Datum raadsvergadering: 4-4-2017	
☐ Aangenomen	☒ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Motie

**De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017,
behandelende agendapunt 8: Integraal voorstel Poort van Hoorn**

Overwegende dat:

- de beoogde fietstunnel Keern-Provincialeweg de komende jaren niet wordt aangelegd;
- een betere inrichting gelijkvloers van de oversteek voor voetgangers en fietsers op het kruispunt Keern-Provincialeweg nodig is;
- binnenkort op het kruispunt de verkeersregelautoomaat, lantaarns, detectielussen, kabels en masten vervangen moeten worden;

verzoekt het college:

Vooruitlopend op, of gelijktijdig met de voorbereidingen voor de ontwikkelingen van de Poort van Hoorn en de doorstroming op de Provincialeweg:

- op het kruispunt Keern-Provincialeweg de inrichting van de oversteek voor voetgangers en fietsers gelijkvloers en met eenvoudige maatregelen te verbeteren;
- Deze gelijkvloerse verbeteringen zoveel mogelijk in de uitvoering te combineren met de reeds toegezegde vervanging van de verkeersregelautoomaat, lantaarns, detectielussen, kabels en masten.

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Tonnaer,

VOCHoorn,

Hoorn Lokaal,

PvdA

HIS

HOP

Roger Tonnaer

Hans Weeda

Joke van der Meij

Jenke van der Vee

Alex van Kleij

Dvd Dinn

MOTIE nr.: 1

Datum raadsvergadering:

4-4-2017

☒ Aangenomen ☐ Verworpen

☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Unaniem
aangenomen

3. Motie (was amendement)

**De gemeenteraad Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende
agendapunt 8: Integraal voorstel Poort van Hoorn**

Overwegende dat:

- Tijdens de vergadering van de raadscommissie op 21 en 23 maart door een meerderheid is aangegeven dat de parkeergarage en de traverse over het spoor onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn;
- de traverse over het spoor belangrijk is voor een optimaal gebruik van de parkeergarage;
- een onder goede architectuur ontworpen traverse als verbinding belangrijk voor een optimaal gebruik van de parkeergarage, het openbaar vervoer, als regionaal openbaarverkeersknooppunt, toerisme en economie van de binnenstad en historische haven van Hoorn en voor de regio West-Friesland;
- het college de NS en ProRail ervan overtuigen moet dat de bouw van een traverse over het spoor zeer noodzakelijk is voor het mobiliteitsknooppunt zoals dat bedoeld is;
- als er niet de juiste verbindingen van de noordkant naar de zuidkant van het spoor komen, dit zelfs een rem zet op de ontwikkeling van het knooppunt;
- de miljoeneninvesteringen die de gemeente Hoorn wil gaan doen, geen zin heeft zonder een tijdige, kwalitatief aantrekkelijke en goed toegankelijke verbinding tussen de noordkant en zuidkant van het station Hoorn.

VERKLAART:

5. Op basis van deze prioriteitenstelling te starten met:

o de realisering van een parkeergarage pas te beginnen als deze wordt gebouwd in combinatie met de aanleg van een traverse over het spoor, of als tenminste zekerheid bestaat dat binnen afzienbare tijd met de aanleg van een kwalitatief aantrekkelijke en goed toegankelijke traverse wordt gestart.

Fractie Tonnaer,

Roger Tonnaer

Hoorn Lokaal,

Joke van der Meij

Moete	
AMENDEMENT nr.: 3	
Datum raadsvergadering:	
4-4-2017	
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Zaaknummer : 135 7907

Raadsvoorstelnr.

Portefeuillehouder : Burgemeester J. Nieuwenburg

Programmabegroting: 0. Inwoners en Bestuur

Steller : J. Hoek

Afdeling : GRIFFIE

Telefoonnummer : 0229-252200

Email : j.hoek@hoorn.nl

Onderwerp:
Raadsvoorstel Referendumverordening gemeente Hoorn
Agendering:

Ter meningsvormende bespreking

Stukken ter inzage:

- Referendumverordening 2015 gemeente Hoorn
- Concept Referendumverordening gemeente Hoorn 2016
- Bespreeknotitie meningsvormend behandeld in de ARC d.d. 22 maart 2016
- Ledenbrief VNG Model Referendumverordening
- Commissieadvies van de Arc van 8 november 2016

De raad besluit:

tot vaststellen van de Referendumverordening Hoorn 2017,

Samenvatting

Hoorn heeft al een referendumverordening sinds 1996 maar er is sindsdien slechts een enkele keer gebruik gemaakt van het instrument. De raad heeft destijds gekozen voor de vorm van een 'raadgevend correctief referendum'. Dat houdt in: het initiatief voor een referendum ligt bij inwoners, niet bij de raad zelf. En het moet gaan over een al genomen raadsbesluit. Dat is door de raad destijds bewust gedaan. Het was een mogelijkheid tot correctie na een besluit van het vertegenwoordigende bestuursorgaan, de raad. Dan moest de raad niet zelf initiatief nemen.

Er zijn ook vrij forse formele drempels. Initiatiefnemers van een referendum hebben in Hoorn eerst ten minste 40 handtekeningen nodig. En daarna zijn er nog meer handtekeningen nodig voor een definitief besluit om een volksraadpleging te kunnen houden. Het exacte aantal ondertekeningen dat nodig is, hangt af van de kiesdeler. Deze is gezet op 2x de kiesdeler, hetgeen neerkomt op ca 1600 schriftelijke handtekeningen van kiesgerechtigden.

Hierbij dient te worden aangetekend dat meerdere partijen niet voor dit instrument zijn. Of niet in deze niet-bindende vorm. Sommige partijen zien meer in nieuwe moderne technieken zoals bijvoorbeeld (digitale) klanten-panels, klankbordgroepen en bewoners-werkgroepen. Sommige fracties staan er ook principieel in. Zij vinden dat de raad zelf verkozen is om de volksvertegenwoordigende rol te vervullen. Er zijn echter ook partijen in de raad die volksraadplegingen als prima aanvulling beschouwen in het democratische bestel.

Registratienummer : 135 7907
 Afdeling : GRIFFIE
 Portefeuillehouder :

Raadsvoorstelnr. :
 Steller : J. Hoek
 Programmabegr. : O. I&B

Raadsvoorstel

2. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

De raad heeft na de behandeling op 28 februari 2017 besloten een nieuw (aangepast) concept van de referendumverordening aan de raad door te sturen. Op een tweetal punten is het concept van de verordening gewijzigd: de raad kan niet meer zelf ook initiatief nemen, dit ligt puur bij inwoners. En het aantal benodigde handtekeningen is gezet op 2x de kiesdeler in plaats van 1,5 keer.

Belang

Er moet een besluit worden genomen, na de discussie die aansluit op de diverse opmerkingen van de raad zoals die gemaakt zijn op 28 februari 2017. Van belang is dat er een instrument 'referendum' is. Als de grondwet wordt aangepast, wordt een ander en beter referendum mogelijk. Maar die situatie is nog ver weg. Vaak zien partijen echter nog steeds de meerwaarde ervan in, ook al is de raad niet verplicht om zich aan de uitslag te houden. Dat komt omdat andere instrumenten, zoals stadpanels, toch niet dat gewicht hebben, dat een referendum wel heeft.

Centrale vraagstelling

Hoe staan de raadsfracties tegenover dit voorstel, waarin de uitkomsten zijn verwerkt van alle eerdere discussies in 2016 en voor het laatst op 28 februari 2017.

3. Landelijke en lokale kaders

Wat betreft de mogelijkheden om op dit moment te komen tot invoering van een bepaalde vorm van referendum, zijn de volgende beperkende kaders van belang:

- Binnen het bestaande (grond)wettelijk kader zijn beslissende referenda niet toegestaan. Beslissingen mogen niet weggehaald worden bij de politieke bestuursorganen zoals het gemeentebestuur.
- Lichte vormen van zelfbinding door raadsleden zijn mogelijk, mits het karakter van het referendum niet zo wordt, dat het geen raadplegend, maar een 'beslissend' referendum is. Dat is weer in strijd met de Grondwet. De raad moet zelf per geval beslissen of een referendum wordt gehouden. En ieder raadslid moet zelf kunnen beslissen of hij zijn vrije beslissingsruimte in politieke zin al dan niet inperkt. Daarbij bestaat de mogelijkheid dat het raadslid voorwaarden verbindt aan zijn zelfbinding (een bepaalde mate van opkomst b.v.). De zelfbinding mag verder geen botsing opleveren met de eed die elk raadslid aflegt om zonder last of ruggespraak zijn taken als raadslid te vervullen. Zie b.v. KB 2 november 1993 (Stb. 1993, 589) *schorsing referendumverordening Arnhem*.
- Elke referendumverordening moet de finale besluitvorming bij de raad leggen. De raad heeft steeds het laatste woord.
- De VNG-modelverordening. Deze stamt uit 2015 en kan als voorbeeld dienen. Daarvoor geldt dat die uitgaat van een referendum georganiseerd vanuit de bevolking (een groep inwoners dus), en gericht op een nog te nemen raadsbesluit. De VNG noemt dit de meest zuivere vorm van een referendum.
- Bespreeknotitie ter voorbereiding op de technische aanpassing van de huidige verordening van oktober 2014 (zie de bijlage)
- Er is een concept Grondwetswijziging om een bindende referendum (raadgevend en correctief) op gemeentelijk niveau in te voeren. Maar dit concept heeft na de verkiezingen een tweederde meerderheid nodig. Die meerderheid ontbreekt vooralsnog omdat VVD, CDA, CU en SGP tegen zijn.

4. bijdrage aan de duurzaamheidsambitie.

N.v.t.

5. Argumenten.

Redenen om voor een referendum te kiezen zijn in zijn algemeenheid simpel: een referendum betreft de inwoners van de stad zeer direct bij besluitvorming, en soms zelfs voorafgaand aan besluitvorming. Een uitkomst, mits duidelijk, kan een stadsbestuur helpen de goede besluiten te nemen of betwiste besluiten terug te draaien. Het geeft inwoners verder een mogelijkheid om op 1 specifiek bestand op de noodrem te

Registratienummer : 1357907
Afdeling : GRIFFIE
Portefeuillehouder :

Raadsvoorstelnr. :
Steller : J. Hoek
Programmabegr. : O. I&B

Raadsvoorstel

trappen. Na alle voorbereidende discussies wordt de raad nu gevraagd de verordening (laatste concept) vast te stellen.

Er is nog discussie geweest over de geldigheid en het gehanteerde opkomstpercentage. Eén van de argumenten om toch 40% aan te houden is dat dit percentage niet meer is dan een geldigheidsbepaling. Elk navolgend besluit wordt nog steeds genomen door een meerderheid in de raad. En de raad kan een referendumuitslag onverkort overnemen, ook bij lagere opkomst, maar kan ook gemotiveerd afwijken van de uitkomst ook als het percentage is gehaald.

6. Maatschappelijk draagvlak

Geconstateerd moet worden, dat er sinds invoering van de Referendumverordening in 1996 bijzonder weinig gebruik van is gemaakt. In 2012 is de laatste keer dat een verzoek is ingediend, en dit werd niet gehonoreerd. Bij de aankondiging van de verkoop van enkele van Hoorns topmonumenten, dreigde er in 2003 ook een raadgevend referendum. Maar ook toen werd het instrument uiteindelijk niet ingezet. Het is niet onderzocht, of er bij minder hoge of andere formele drempels, de mate van inzet van het instrument hoger had kunnen zijn geweest. De gehanteerde aantallen en percentages in de modelverordening van het VNG zijn gebaseerd op ervaringsgegevens van de afgelopen 20/30 jaar.

7. Financiële consequenties

n.v.t.

8. Communicatie

Er volgt publicatie en communicatie op de gebruikelijke wijze na behandeling in de raad

9. Realisatie

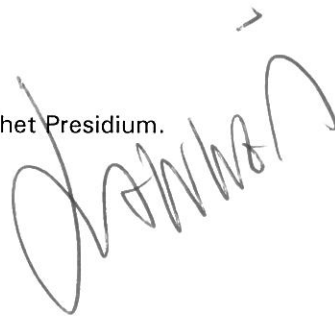
Er volgt publicatie en bekendmaking op de gebruikelijke wijze na behandeling in de raad. In die gevallen dat er een verzoek wordt gedaan, zal een ad hoc referendumcommissie worden ingesteld die helpt bij een check op de formele drempels en indien nodig helpt bij het formuleren van een referendumvraagstelling.

Hoorn,

de griffier,



de voorzitter van het Presidium.



Zaaknummer : 1357907
Portefeuillehouder : J. Nieuwenburg
Programmabegroting : O-Inwoners en Bestuur
Steller : J. Hoek
Afdeling : GRF

Telefoonnummer : 0229-252200
Email : j.hoek@hoorn.nl

Onderwerp:
Vaststellen Referendumverordening Hoorn 2016

Bijlagen:

- 1 Notitie d.d. oktober 2015 over (technische) aanpassing van de oude referendumverordening 1996
- 2 raadsvoorstel over mogelijkheden, zoals besproken tijdens de algemene raadscommissie van 22 maart 2016 en 28 februari 2017
- 3 Gepubliceerde tekst van de huidige geldende verordening uit 2015
- 4
- 5

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HOORN,
gelezen het raadsvoorstel

b e s l u i t :

tot vaststellen van de Referendumverordening Hoorn 2017,

Tekst van de verordening:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

- a. **concept raadsbesluit:** een aan de raad voorgelegd besluit dat op de agenda van de raadsvergadering is opgenomen
- b. **referendum:** een volksstemming waarbij de kiesgerechtigden in Hoorn zich uitspreken over een voorgenomen besluit van de gemeenteraad.
- c. **kiesgerechtigde:** de inwoner van de gemeente Hoorn die krachtens de Kieswet kiesgerechtigd is voor de gemeenteraad, op de dag waarop de gemeenteraad een besluit neemt als bedoeld in artikel 3, eerste lid of artikel 6, vijfde lid.

Artikel 2 Besluiten raad en uitzonderingen

1. Ingezetenen van Hoorn kunnen het initiatief nemen tot het houden van een referendum.
2. Onderwerp van een referendum kunnen alleen concept raadsbesluiten van de gemeenteraad zijn.
3. Niet aan een referendum kunnen worden onderworpen besluiten:
 - a. die handelen over zaken met betrekking tot personen, zoals benoemingen, ontslag, schorsingen, beloningen, erkenningen en verlenen van kwijtschelding, alsmede over geldelijke voorzieningen voor ambtsdragers en hun nabestaanden;
 - b. over de vaststelling of wijziging van de gemeentelijke begroting en de rekening;
 - c. over het voor kennisgeving aannemen van notities en rapporten;
 - d. in het kader van deze verordening;
 - e. inhoudend een algemeen verbindend voorschrift dan wel de intrekking daarvan;
 - f. als bedoeld in artikel 1, eerste en derde lid, 51, eerste en derde lid, 61, eerste en derde lid, 73, eerste en derde lid en 96 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
 - g. als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a van de Wet algemene regels herindeling;
 - h. waarbij naar het oordeel van de raad het belang van het referendum niet opweegt tegen de verantwoordelijkheid van de raad voor kwetsbare groepen en hun plaats in de samenleving;
 - i. ter uitvoering van een besluit van een ander bestuursorgaan waarbij de raad geen beleidsvrijheid of bevoegdheid heeft;
 - j. waarvan naar het oordeel van de raad de inwerkingtreding of uitvoering niet kan worden uitgesteld vanwege de daarmee gemoeide spoedeisende gemeentelijke belangen;
 - k. inzake lopende bezwaar- en beroepsprocedures en het voeren van rechtsgedingen.

Hoofdstuk 2: REFERENDUMCOMMISSIE EN BESLISSINGEN

Artikel 3. Instelling referendumcommissie

1. De raad stelt bij apart raadsbesluit een onafhankelijke referendumcommissie in en benoemt en ontslaat haar leden.
2. De referendumcommissie bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf leden en kiest uit haar midden een voorzitter. Voor de besluitvorming is een quorum vereist van twee leden. Bij het staken van stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend.
3. De voorzitter en de leden van de commissie kunnen geen deel uitmaken van of werkzaam zijn onder verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.
4. De commissie heeft tot taak:
 - a. de raad te adviseren over de toepassing van artikel 2;
 - b. de raad een voorstel te doen voor de vraagstelling van een referendum;
 - c. toezicht te houden op de uitvoering van de verordening en de organisatie van het referendum;
 - d. toezicht te houden op de objectiviteit van de door de gemeente te verstrekken voorlichting;
 - e. de raad te adviseren over de evaluatie van gehouden referenda en van voorstellen en

verzoeken die niet tot een referendum hebben geleid.

5. De adviezen van de commissie zijn openbaar.

Artikel 4 Inleidend verzoek

1. Kiesgerechtigden kunnen een inleidend verzoek tot het houden van een referendum over een door de gemeenteraad voorgenomen besluit indienen bij de gemeenteraad, uiterlijk 5 dagen (vijf keer 24 uur) vóór de raadsvergadering waarvoor het voorgenomen besluit is geagendeerd.

2. Het inleidend verzoek moet schriftelijk bij de gemeenteraad worden ingediend. Het verzoek moet worden ondersteund door tenminste 50 kiesgerechtigde ingezetenen van Hoorn.

3. In het verzoek wordt aangegeven om welk voorgenomen besluit van de gemeenteraad het gaat. Het verzoek gaat vergezeld van een handtekening van elke verzoeker, met opgave van diens naam, adres, geboortedatum en woonplaats. Er moet een check kunnen plaatsvinden op de geldigheid van de handtekeningen en de opgegeven gegevens.

4. Als de geldigheid van de in de voorgaande leden bedoelde gegevens of ondertekening niet direct kan worden vastgesteld, dan worden de indieners in staat gesteld de ontbrekende gegevens aan te vullen of alsnog te leveren. Er wordt hiervan een aantekening gemaakt ten behoeve van de raadsvergadering waarin het inleidende verzoek wordt behandeld.

Artikel 5 Beslissing op het inleidend verzoek en aanhouden besluitvorming

1. De gemeenteraad beslist in zijn vergadering waarvoor het voorgenomen besluit is geagendeerd, mede aan de hand van het advies van de referendumcommissie:

a. of het inleidend verzoek een besluit betreft waarover, gelet op het bepaalde in artikel 2, een referendum kan worden gehouden, en

b. of het inleidende verzoek voldoet aan in artikel 4 gestelde eisen.

2. De gemeenteraad kan de beslissing, bedoeld in het eerste lid, verdagen tot de eerstvolgende vergadering.

3. Indien de gemeenteraad besluit dat aan de vereisten van het inleidend verzoek is voldaan, houdt de raad zijn besluitvorming omtrent het voorgenomen besluit aan, totdat de termijn genoemd in artikel 6, eerste lid is verstreken.

4. De beslissing, bedoeld in het eerste lid, wordt binnen zeven dagen na de vergadering van de gemeenteraad bekend gemaakt.

Artikel 6 Steunverwerving en besluit definitief verzoek

1. Kiesgerechtigden kunnen bij de gemeenteraad een definitief verzoek indienen voor het houden van een referendum binnen zes weken na de bekendmaking, bedoeld in artikel 5, vierde lid.
2. Het definitieve verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiesgerechtigden ingezetenen van Hoorn van ten minste 2 maal de kiesdeler.
3. Voor de vaststelling van het in het tweede lid bedoelde aantal worden de 50 kiesgerechtigden die het inleidend verzoek hebben ondersteund, meegerekend.
4. Artikel 4, derde lid is van overeenkomstige toepassing.
5. Indien het verzoek voldoet aan de in de voorgaande leden gestelde eisen, neemt de gemeenteraad in de eerstvolgende raadsvergadering na de termijn genoemd in artikel 6, eerste lid, een besluit over het houden van het referendum, tenzij het verzoek binnen twee weken voor die vergadering is ingediend. In dat geval schuift het besluit door naar de daaropvolgende raadsvergadering.

Artikel 7 Datum en vraagstelling

1. Het referendum wordt in principe gehouden binnen zes maanden na ontvangst van een ontvankelijk, definitief verzoek of na besluit van de gemeenteraad om zelf een referendum te houden. De gemeenteraad stelt hiertoe een datum vast.
2. Met toestemming van de initiatiefnemers van het inleidend verzoek kan de gemeenteraad van de in lid 1 genoemde termijn afwijken. Indien de initiatiefnemers van het inleidend verzoek het onderling niet eens zijn, dan beslist de gemeenteraad.
3. Er kunnen meer referenda op dezelfde dag worden gehouden of een referendum kan gekoppeld worden aan periodieke verkiezingen.
4. De raad stelt de vraagstelling en de antwoordcategorieën van het referendum vast.
5. De raad laat zich bij het vaststellen van de vraagstelling en antwoordcategorieën adviseren door de onafhankelijke commissie zoals bedoeld in artikel 3.
6. De vraagstelling wordt weergegeven op de oproepingskaart.

Artikel 8 Uitvoering en kosten

1. Het college is belast met de organisatie en uitvoering van het referendum. Daarbij zijn de bepalingen van de Kieswet zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing en kan het college zich laten adviseren door de in artikel 7 lid 5 genoemde commissie.
2. De raad stelt, nadat is besloten tot het houden van een referendum, een budget beschikbaar voor voorlichting en organisatie.
3. Het college doet vier weken nadat het referendum gehouden is verslag van zijn bevindingen over de organisatie en uitvoering ervan.

4. Tegelijk met het in derde lid bedoelde verslag, kan het college een advies over de geldigheid van de uitslag van het referendum en een advies hoe hiermee om te gaan, aan de gemeenteraad sturen.

Artikel 9 Geldigheid van de uitslag

1. De uitslag van het referendum wordt als geldig beschouwd, indien tenminste 40% van de kiesgerechtigden een geldige stem heeft uitgebracht.

2. De uitslag van het referendum wordt berekend op basis van een gewone meerderheid van het totaal aantal uitgebrachte stemmen.

Hoofdstuk 3: BESLUITVORMING

Artikel 10: Besluit na referendum

1. De gemeenteraad neemt een besluit over het voorgenomen besluit dat onderwerp van het referendum was in de eerstvolgende vergadering van de gemeenteraad nadat het referendum heeft plaatsgevonden, mits het in artikel 8, derde lid, bedoelde verslag van het college binnen vier weken voor die vergadering is ingediend.

2. De gemeenteraad betreft bij dit besluit de uitslag van het referendum, het verslag van het college en, indien uitgebracht, het advies van het college hierover.

Hoofdstuk 4: SLOTBEPALINGEN

Artikel 11: Strafbepaling

1. Met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de eerste categorie wordt gestraft hij die bij de stemming:

a. stembiljetten of volmachtbewijzen namaakt of vervalst met het oogmerk deze als echt en onvervalst te gebruiken of door anderen te doen gebruiken;

b. stembiljetten of volmachtbewijzen die hijzelf heeft nagemaakt of vervalst of waarvan de valsheid of vervalsing hem, toen hij deze ontving, bekend was, opzettelijk als echt en onvervalst gebruikt of door anderen doet gebruiken dan wel deze met het oogmerk om deze als echt en onvervalst te gebruiken of door anderen te doen gebruiken, in voorraad heeft met het oogmerk deze wederrechtelijk te gebruiken of door anderen te doen gebruiken;

c. als gemachtigde stemt voor een persoon, wetende dat deze is overleden.

Artikel 12: Inwerkingtreding en evaluatie

1. Vijf jaar na inwerkingtreding van deze verordening stelt de gemeenteraad een evaluatierapport op inzake de werking en het effect van deze verordening.

2. Deze verordening wordt aangehaald als **Referendumverordening Hoorn 2017**.

3. Deze verordening treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de maand waarin zij is bekendgemaakt onder gelijktijdige intrekking van de referendumverordening Hoorn 2015.

Hoorn,

de griffier,

de voorzitter van de Raad

Algemene raadscommissie 28 februari 2017

Onderwerp: Referendumverordening (meningsvormend)
Zaaknr.: 1357907

NB: deze samenvatting is niet meer dan een samenvatting op hoofdlijnen. De volledige discussie kunt u naluisteren via internet. Het betreft een vervolg op de discussie over dit onderwerp in de commissie van 8 november 2016. Ook die discussie is na te luisteren via internet.

Hoofdlijn discussie commissie

Fracties **Hoorn Lokaal** en **Jong en Oud voor Hoorn** namen niet deel aan de commissiebehandeling. De discussie over de referendumverordening is al meerdere keren uitgebreid gevoerd in de commissie. De laatste keer was dit op 8 november 2016. Naar aanleiding van die discussie resteren er nog drie vragen. De beantwoording daarvan is bepalend voor de inhoud van de concept referendumverordening die uiteindelijk aan de raad voor besluitvorming wordt voorgelegd. Gelet op de al meerdere keren uitgebreid gevoerde discussie, hebben de fracties zich in hun bijdrage toegespitst op het beantwoorden van deze drie vragen.

Kanttekeningen bij het beantwoorden van de drie vragen

Fracties **VVD**, **CDA** en **VOCHoorn** hebben de kanttekening gemaakt dat zij principieel geen voorstander zijn van een referendum (en daarmee van de Referendumverordening), omdat zij vinden dat dit middel niet past binnen de vertegenwoordigende democratie. Omdat een meerderheid binnen de raad wel voorstander is van een Referendumverordening beantwoorden zij toch de vragen, om zo invloed te kunnen uitoefenen op de inhoud van de verordening. Fractie **GroenLinks** heeft benadrukt dat zij het referendum als een tijdelijk middel ziet, omdat nog niet iedereen over internet beschikt en er in de toekomst goedkopere, digitale manieren voorhanden zullen zijn om inwoners te raadplegen.

Vraag 1: Wil de raad ook zelf initiatief kunnen nemen voor een raadplegend referendum, waarbij de raad bij een specifiek vraagstuk de mening van de inwoners van de stad actief gaat ophalen?

In de in de commissie voorliggende concept referendumverordening is dit type verordening opgenomen (*artikel 2, lid 1*). De vraag die nu wordt gesteld is dus of dit artikel wel of niet moet blijven staan in de concept verordening die voor besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd.

Fracties **HSP**, **Hoorns Belang**, **SP**, **Fractie Tonnaer** en **HOP** zijn voorstander van een door de raad geïnitieerd raadplegend referendum en vinden daarmee dat dit type verordening moet blijven staan in de concept verordening die aan de raad voor besluitvorming wordt voorgelegd. Fracties **VVD**, **GroenLinks**, **CDA**, **VOCHoorn**, **PvdA** en **D66** zijn geen voorstander van dit type referendum en vinden daarmee dat dit type referendum niet moet worden opgenomen in de concept verordening. Conclusie voorzitter: een meerderheid van fracties is geen voorstander van het opnemen van de mogelijkheid van een raadplegend referendum in de Referendumverordening.

Vraag 2: Hoeveel handtekeningen moeten er worden ingediend samen met het definitieve referendumverzoek, kies de raad voor 1,5 of 2 x de kiesdeler?

In de in de commissie voorliggende concept referendumverordening is opgenomen dat het verzoek moet worden gesteund door ten minste 1.000 handtekeningen (= ca. 1,5 x de kiesdeler) (*artikel 6, lid 2*).

Fracties **HSP**, **PvdA**, **Fractie Tonnaer** en **HOP** zijn voorstander van 1,5 x de kiesdeler, waarbij fractie **PvdA** de 1.000 handtekeningen noemt zoals die nu in de concept verordening zijn opgenomen.

Fracties **HSP, Hoorns Belang, VVD, GroenLinks, D66, CDA** en **VOCHoorn** zijn voorstander van 2 x de kiesdeler en vinden daarmee dat dit moet worden aangepast in de concept verordening die voor besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd.

Conclusie voorzitter: een meerderheid van fracties is voorstander van het opnemen van 2 x de kiesdeler in de Referendumverordening.

Vraag 3: Hoe hoog moet het opkomstpercentage zijn om vast te stellen of een referendumuitslag als geldig kan worden beschouwd?

In de in de commissie voorliggende concept referendumverordening is opgenomen dat een opkomstpercentage van ten minste 40% nodig is (*artikel 9, lid 1*).

Op deze vraag wordt verdeeld gereageerd. Fracties **GroenLinks, SP, PvdA, D66** en **VOCHoorn** zijn voorstander van 40%, waarbij fractie **VOCHoorn** heeft opgemerkt dat het opkomstpercentage wat haar betreft ook 50% kan zijn.

De overige aanwezige fracties zijn geen voorstander van de in de concept verordening genoemde 40% en komen met uiteenlopende suggesties. Fractie **VVD** pleit ervoor het opkomstpercentage van de laatste gemeenteraadsverkiezingen te hanteren en krijgt hierin bijval van **Fractie Tonnaer**. De overige fracties zijn geen voorstander van het hanteren van een opkomstpercentage. Overweging daarbij is onder meer dat dit in de hand kan werken dat stemgerechtigden strategisch geen gebruik maken van stemrecht, omdat zij erop vertrouwen dat zo het opkomstpercentage niet wordt gehaald en daarmee recht wordt gedaan aan hun standpunt. Dit kan ertoe leiden dat indien het opkomstpercentage toch wordt gehaald, de uitslag van het referendum geen juiste weergave is van de stemverhouding tussen voor- en tegenstanders. De fracties verwijzen hierbij naar het Oekraïne-referendum. De alternatieven die deze fracties aandragen lopen zeer uiteen. Fractie **CDA** pleit ervoor het aantal tegenstemmers te relateren aan het totaal aantal kiesgerechtigden (en dus niet aan het aantal uitgebrachte stemmen) en krijgt bijval van fractie **HOP**. Fractie **HSP** pleit voor het vaststellen van een minimum aantal tegenstemmers. Fractie **Hoorns Belang** benadrukt dat het om een niet-bindend referendum gaat en vindt dat het werken met een opkomstpercentage naar kiezers de indruk kan wekken dat de uitslag wel bindend is voor de gemeenteraad. De fractie is van mening dat de gemeenteraad op basis van de combinatie van opkomst en uitslag moet bepalen of de uitslag van het referendum wordt overgenomen.

Conclusie voorzitter: de fracties binnen de commissie zijn verdeeld over het opkomstpercentage van 40%.

Afronding debat, conclusies en vervolg

- Een meerderheid van fracties is geen voorstander van het opnemen van de mogelijkheid van een raadplegend referendum in de Referendumverordening. Dit betekent dat de mogelijkheid dit type verordening bij voorkeur geen deel uitmaakt van de concept Referendumverordening die voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad.
- Een meerderheid van fracties is voorstander van het opnemen van 2x de kiesdeler in de Referendumverordening. Dit betekent dat bij voorkeur 2x de kiesdeler zou moeten worden opgenomen Referendumverordening die voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad.
- De fracties binnen de commissie zijn verdeeld over het opkomstpercentage van 40%. Dit betekent dat de 40% blijft staan in de concept Referendumverordening die voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad en dat fracties die het hier niet mee eens zijn hier een amendement op kunnen indienen.
- De aangepaste concept verordening kan als B-punt door naar de raad. Indien fracties een amendement indienen, wordt het alsnog een A-punt. In dat geval zal de discussie in de raad zich toespitsen op de ingediende raadsinstrumenten.

Marjon van der Ven, voorzitter

Margriet Vernes, commissiegriffier

Voor: HOP, HSP, HB, G. Tonnah. SP CH

Tegen: PvdA, D66, CDA, GL, VVD, VOOH, LeO, HLC(24)



Betreft: Referendumverordening Hoorn 2017

Amendement

De gemeenteraad van Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017, behandelende agendapunt 12: Referendumverordening gemeente Hoorn 2017

Constateernde dat;

- bezwaren tegen de 40 % grens, voor geldigheid van het referendum, terzijde geschoven zijn;
- dat discussie om meer duidelijkheid op dit punt te verkrijgen, niet verder gevoerd is;

Overwegende dat:

- een in de praktijk onhaalbare drempel van 40 % zal leiden tot ongeldigheid van ieder referendumresultaat;
- dit zal leiden tot meer afkeer van de politiek in plaats van een grotere geëngageerdheid;
- er lering getrokken moet worden uit de fouten gemaakt bij het landelijke Oekraïne referendum;
- een opkomstdrempel voor voor-en tegenstemmers gezamenlijk, leidt tot afhaken van veel kiezers die het eens zijn met het overheidsstandpunt. (Daarmee kunnen zij voorkomen dat het referendum geldig wordt);

Wijzigt 'artikel 9 lid 1, geldigheid van de uitslag' in:

1A In het geval dat het referendum gaat over een keuze tussen meerdere alternatieven:

De uitslag van het referendum wordt als geldig beschouwd indien tenminste 30 % van de kiesgerechtigden een geldige stem heeft uitgebracht.

1B In het geval dat het referendum alleen één mogelijkheid van voor of tegen biedt:

De uitslag van het referendum wordt als geldig beschouwd indien tenminste 20 % van de kiesgerechtigden een tegenstem heeft uitgebracht.

En gaat over tot de orde van de dag,

- N. Oudheusden (geassisteerd door N. R. Mast)
- D. v.d. Duin

HSP
HOP

AMENDEMENT nr.: 7
Datum raadsvergadering: 4-4-2017
☐ Aangenomen ☒ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Zaaknummer	: 1416616		
Portefeuillehouder	: wethouder Th. van Eijk (Bestuurlijk opdrachtgever programma		Ambtelijk opdrachtgever: R. Jansen
Programmabegroting	: 8. Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting		Programmanager R. van Baar
Steller	: B.M.M. van Baar - Mak		
Team	: PM	Email	: r.van.baar@hoorn.nl

Onderwerp:

Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier - visie "Samen voor resultaat" 2017-2037 en programmaplan 2017-2021

Agendering:

Ter besluitvorming

Bijlagen:

- 1 Visie "Samen voor resultaat" – 2017-2037
- 2 Programmaplan 2017-2021
- 3 GEHEIM: bijlage 1 - financiële consequenties
- 4 Uitvoeringsplan 2017-2021
- 5 Resultaten Bewonerscampagne
- 6 Resultaten Lomap

Gevraagd besluit:

1. De geheimhouding die het college volgens artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet heeft opgelegd op bijlage 1, financiële consequenties Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet, waarbij geheimhouding geldt tot de aanbesteding van de in de bijlage genoemde werken is afgesloten.
2. De visie "Samen voor Resultaat" Hoorn-Noord en Venenlaankwartier 2017-2037 vast te stellen, waarin de strategisch doelen behoud van de bestaande kwaliteit, versterken van de kwaliteit waar nodig en het samen leven in de wijk bevorderen zijn uitgewerkt in zes thema's en een dertigtal doelstellingen.
3. Het programmaplan vast te stellen, waarin de doelstellingen uit de visie zijn uitgewerkt in concrete doelstellingen en geprioriteerde uitvoeringsmaatregelen voor de komende vijf jaar én waarin de organisatie van en de sturing aan het programma is vastgelegd.
4. In totaal € 960.000 te reserveren in de algemene reserve voor het uitvoeren van incidentele maatregelen en dit te dekken uit:
 - De resterende middelen uit de investeringsagenda Leefbare wijken 2016 voor een bedrag van 179.500 en dit te regelen door middel van een resultaatsbestemming in de jaarrekening 2016
 - De nog niet gestorte dotatie in het leefbaarheidsfonds van 2015 en 2016 van € 240.000 en dit te regelen door middel van een resultaatbestemming in de jaarrekening 2016
 - Een dotatie van 350.000 vanuit de investeringsagenda leefbare wijken/herstructurering 2017
 - Een dotatie van 190.500 vanuit de investeringsagenda leefbare wijken/herstructurering 2018
5. De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
6. In te stemmen met de in de geheime bijlage 1 (financiële consequenties Hoorn-Noord/Venenlaankwartier) opgenomen investeringen.

Zaaknummer : 1416616
 Team : PM
 Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

7. De in de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering opgenomen middelen te reserveren voor de bijbehorende kapitaallasten van investeringen uit het programmaplan én voor de consequenties van de investeringen bij de ontwikkeling van het Holenkwartier. Deze lopen op van minimaal € 1.800 in 2018 tot € 230.313 in 2023 (zie geheime bijlage 1).
8. De vrijgave van de uitvoeringsbudgetten en kredieten, binnen de onder beslispoint 4,6 en 7 opgenomen financiële kaders, te mandateren aan het college en de raad via een begrotingswijziging met toelichting hierover te informeren.
9. Te constateren dat vanaf 2023 vrijwel het gehele structurele budget Leefbare wijken/herstructurering (€ 245.000) besteed wordt aan de afschrijvingen programmaplan Hoorn-Noord/Venenlaankwartier en Holenkwartier, voor die budgetten die ten laste komen van Leefbare wijken/herstructurering.

Samenvatting

Bij raadsbesluit van 13 oktober 2015 heeft de raad prioriteit gegeven aan de uitwerking van een nieuw wijkprogramma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier. Na een intensief traject in de campagne "LaatjeHoorn" in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier van gemeente en Intermaris met bewoners, ondernemers, welzijns- en onderwijsorganisaties, is de visie "Samen voor resultaat" geschreven. De visie kent een doorkijk naar de komende twintig jaar. Zes kernwaarden van de wijk die de thema's in de visie vormen zijn: 1. een unieke en diverse stadswijk, 2. klimaatbestendig en energieneutraal, 3. voor jong en oud, 4. sociale veiligheid, binding en betrokkenheid, 5. bewegen en gezond leven, en 6. cultuur, historie en kunst. Binnen deze thema's wordt invulling gegeven aan de strategische doelen van het programma Hoorn-Noord en Venenlaankwartier. De strategische doelen zijn "de kwaliteit van de wijk te behouden", "deze waar nodig te versterken" en "het samen leven te bevorderen". In de visie zijn de hoofddoelstellingen uitgewerkt in een dertigtal doelstellingen.

Het programmaplan bevat de uitwerking van de doelstellingen in een geprioriteerde lijst van maatregelen voor de komende vijf jaar. Ook zijn hierin de organisatie (met terugkoppelmomenten en evaluatie aan de raad), de besturing van het programma én een overzicht van maatregelen en benodigde financiële middelen opgenomen.

Doel van dit raadsvoorstel is om de visie "Samen voor resultaat" 2017-2037 in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier en het programmaplan 2017-2021 vast te stellen én de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen om uitvoering te kunnen geven aan de prioriteiten voor de komende vijf jaar.

Na besluitvorming volgt de start met de uitvoering, waarbij gemeente en Intermaris samen met Stichting Netwerk, bewoners en andere stakeholders invulling geven aan het programma. Dit programma is als leerprogramma meegenomen in het programma Stadskracht.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

De raad heeft in oktober 2015 besloten Hoorn-Noord en Venenlaankwartier als eerste stadsvernieuwingswijk op te pakken in opvolging van Grote Waal. De resultaten van de campagne "LaatjeHoorn" in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier zijn bekend. Bijeenkomsten met de andere stakeholders in de wijk hebben plaatsgevonden evenals een leefomgevingsonderzoek onder basisschoolleerlingen (Lomap). Op basis van al deze resultaten leggen we graag de visie "Samen voor resultaat" 2017-2037 en het programmaplan voor de komende vijf jaar aan u voor.

Belang

Hoorn-Noord en Venenlaankwartier hebben een leeftijd bereikt, waarop het nodig is om energie te steken in de ontwikkeling naar een toekomstbestendige wijk. De wijkvisie geeft invulling aan de structuurvisie Hoorn (2012) waar het ging om een globaal ruimtelijk kader. Bij stadsvernieuwing gaat het om meer dan dat. Ook de sociale structuur (het DNA van de wijk) vraagt om verbetering. Het programma is dan ook integraal vormgegeven vanuit het ruimtelijk, economisch en sociaal domein.

Zaaknummer : 1416616
 Team : PM
 Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Centrale vraag

Wat is ervoor nodig om de wijk Hoorn-Noord/Venenlaankwartier toekomstbestendig te maken?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

De wijkvisie, opgesteld in samenwerking tussen Intermaris en gemeente, is uitgewerkt in een aantal doelstellingen en maatregelen. Realisatie van de geprioriteerde maatregelen in het programmaplan versterkt de kwaliteit van de wijk en bevordert het samen leven in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier. Het blijft een wijk waar mensen graag wonen, werken en verblijven.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Eén van de thema's in de wijkvisie is "klimaatbestendig en energieneutraal". Doelstellingen die hierbij horen zijn:

- Bewoners en eigenaren zijn zich bewust van het belang van duurzaamheid
- De wijk is goed toegerust om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen
- Een route naar een energieneutrale wijk
- De wijk heeft een klimaatbestendige infrastructuur en openbare ruimte met voldoende onverhard gebied zoals groen en water
- Geen asbest daken meer in 2024

In het programmaplan wordt de eerste vijf jaar een belangrijke bijdrage geleverd aan het behalen van deze doelstellingen.

4. Kaders

Lange termijnagenda stadsvernieuwing:

Stadsvernieuwing is een prioriteit van het college. In oktober 2015 is daarom een lange termijnagenda stadsvernieuwing aan u voorgelegd. De raad heeft besloten om Hoorn-Noord/Venenlaankwartier prioriteit te geven en gevraagd hiervoor een programma te ontwikkelen.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan "de Lanen 2005" is toe aan herziening. In april 2017 volgt voor het nieuwe bestemmingplan Hoorn-Noord/Venenlaankwartier het besluitvormingstraject. De verwachting is dat dit in de raadsvergadering van 23 mei 2017 aan de raad wordt voorgelegd. Voor het Holenkwartier wordt een apart bestemmingsplan voorbereid (zie besluitvorming Holenkwartier).

Beleid- en regelgeving

Bij de opstelling van de visie is gebruik gemaakt van vele kaders: Structuurvisie Hoorn, Stadvisie, coalitieakkoord 2014-2018 Kracht door verbinding, Kadernota 2017, en diverse beleidsnota's met raakvlakken voor het programma.

Relatie andere programma's/projecten

Bij de opstelling en uitwerking van de visie is afstemming gezocht met de Poort van Hoorn, programma Waterfront, programma Stadskracht, Puur Hoorn en de besluitvorming over de onderwijshuisvesting.

Het programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier is binnen het programma Stadskracht opgenomen als één van de wijken waarin ervaring opgedaan wordt om meer en anders samen te werken met de wijk. Door een nieuwe aanpak is het streven om te komen tot een sterkere betrokkenheid van bewoners en andere stakeholders. En ook naar een nauwere relatie met raadsleden en bewoners eerder in het proces dan pas bij de besluitvorming in de raad. Ter voorbereiding op de besluitvorming op dit voorstel wordt daarom een werkatelier georganiseerd in de wijk op 22 maart 2017.

Zaaknummer : 1416616
 Team : PM
 Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

5. Argumenten

Op de financiële consequenties in bijlage 1 wordt volgens artikel 25 van de Gemeentewet geheimhouding opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob, waarbij geheimhouding geldt tot de aanbesteding van de in de bijlage genoemde werken is afgesloten. Deze geheimhouding wordt opgelegd aangezien de bijlage financiële gevoelige gegevens bevat die bij openbaarheid mogelijk de strategische belangen van de gemeente onevenredig kunnen schaden.

De doelstellingen in de visie Hoorn-Noord/Venenlaankwartier zijn samengevat:

- Verbeteren van de kwaliteit tot een aantrekkelijker stadswijk voor jong en oud met een passend aanbod aan woningen (gemengd samengestelde woningvoorraad, meer starters en jonge gezinnen, vernieuwende woon-zorgconcepten)
- Verbeteren van de fysieke samenhang om een goede sociale mix in de wijk te realiseren. Het is van groot belang hier bij sloop nieuwbouwprojecten rekening te houden;
- Verbeteren van de uitgangspunten om het langer zelfstandig thuis wonen en leven beter mogelijk te maken en hierbij de eigen kracht van inwoners benutten
- Bevorderen van de levendigheid van de wijk door een meer en gevarieerd voorzieningenaanbod passend bij inwoners van de wijk, maar ook wijk overstijgende voorzieningen passend in het kleinstedelijke karakter van de wijk;
- Verbeteren van het onderhoud van de openbare ruimte (onder en boven de grond), afgestemd op de gebruikers van de wijk, met kwaliteit en materiaalgebruik passend bij het bijzondere karakter van de stadswijk;
- Beter toegeruste wijk op de gevolgen van klimaatverandering en een energie neutrale wijk inclusief de bewustwording en de eigen verantwoordelijkheid van bewoners en andere gebruikers van de wijk;
- Meer benutten van de kansen waarin jong en ouder, gezinnen en alleenstaanden, arm en rijk enz. met elkaar samen wonen en samen leven;
- Verbeteren van de kwaliteit van leven van de inwoners door gezonder te leven en meer te bewegen;
- Verbeteren van de mogelijkheden voor ontmoeting en contact, het intensiveren van bestaande en opzetten van nieuwe netwerken;
- Meer ruimte voor initiatieven vanuit de wijk;
- Meer "beleefbaar" maken van Hoorns erfgoed (de verhalen van de wijk en kunst in de openbare ruimte).

De doelstellingen zijn uitgewerkt in een prioritering in het programmaplan

De volgorde van de aanpak tot nu toe:

In opvolging van de geïnventariseerde opmerkingen van bewoners in de campagne "LaatjeHoorn" in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier is een aantal maatregelen op zeer korte termijn te realiseren in de openbare ruimte (tussen 0 en 3 maanden). Deze zijn uitgevoerd of worden dit binnenkort. Het gaat om aanleg voetpad tussen Liornestraat en huisartsenpost, het adopteren van boomspiegels door particulieren, aanpak groen achter Willem Bakflat, verbeteren trottoir Commandeur Ravenstraat, plaatsen tijdelijke snelheidsmeters, parkeren langs de Emmalaan, blikvanger Willemsweg en starten met overleg over de inrichting van een deel van de Merenstraat.

Voor een aantal ontwikkelingen is onderzoek nodig om de opgave in de wijk vast te stellen of een mogelijke aanpak te verkennen. Deze zijn als noodzakelijke start opgenomen in het uitvoeringsplan. Belangrijke onderzoeken die Intermaris momenteel uitvoert zijn een technisch onderzoek naar de kwaliteit van een aantal woningen in de wijk én een beleefonderzoek onder de huurders. Op basis hiervan werkt Intermaris aan een plan van aanpak van het woningbezit.

De gemeente en Intermaris voeren gezamenlijk een woningbehoefteonderzoek uit, als actualisatie op het eerdere onderzoek van RIGO.

Een onderzoek klimaatadaptatie (opvang van hevige regen en langere periodes van droogte) is nodig om inzicht te krijgen in de gevolgen van de klimaatverandering en de maatregelen die bij aanpak onder en boven de grond nodig zijn om hierop te anticiperen.

Zaaknummer : 1416616
 Team : PM
 Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Veel bewoners hebben gevraagd om een beoordeling van het verkeerscirculatieplan in het Venenlaankwartier. Gelet op het toenemend aantal ouderen is het belangrijk te onderzoeken of er in de toekomst kansen liggen voor een woonzorgzone met een verhoogd voorzieningen niveau van ondersteunings-, welzijns-, en zorgdiensten.

De volgende maatregelen worden voor de komende vijf jaar voorgesteld:

	Uitvoeringsmaatregelen	Start
1.	Stimuleren en faciliteren bewonersinitiatieven	< 1 jaar
2.	Planvorming Intermaris renovatie/sloop /nieuwbouw <10 jaar met doorkijk naar 20 jaar	< 1 jaar
3.	Bevorderen verkeersveiligheid Wabenstraat	< 1 jaar
4.	Een route naar een energieneutrale wijk – pilot energietransitie	< 1 jaar
5.	Vervanging riolering incl. de gevolgen voor klimaatadaptatie	< 1 jaar
6.	Verduurzaming woningbezit huur + particulier	1 – 3 jaar
7.	Herijking speelplekken (Lomap) gericht op ontmoeting en contact	1 – 3 jaar
8.	Hoger niveau onderhoud openbaar groen	< 1 jaar
9.	Locatiebekendheid + aanwezig 1.Hoorn	< 1 jaar
10.	Community Art projecten (gericht op integratie en participatie)	< 1 jaar
11.	Intensiveren bestaande en opzetten nieuwe netwerken	< 1 jaar
12.	Initiatieven die bijdragen aan gezond leven en voldoende bewegen	< 1 jaar
13.	Herinrichting Venenlaan + Boelissstraat/van Beijerenstraat	1 – 3 jaar
14.	Openbaar verlichtingsplan	1 – 3 jaar
15..	Bevorderen verkeerveiligheid Koepoortsweg	1 – 3 jaar
16.	Langer zelfstandig wonen, bewustwording/inzet seniorenconsulent	1 – 3 jaar
17.	Herinrichting speelplek Johannes Poststraat (nabij Zaagtand)	1 – 3 jaar
18.	Gevolgen uit onderzoek gebleken opgaves klimaatadaptatie	1 – 3 jaar
19.	Ingrepen nodig als gevolg van beoordeling circulatieplan	1 – 3 jaar
20.	Mogelijke ontwikkeling locatie wonen/werken + realisatie ouderenhuisvesting	4 – 10 jaar
21.	Herinrichting Drieboomlaan	4– 10 jaar

1. Het uitgangspunt is dat anders en meer met de bewoners en andere stakeholders in de wijk wordt samengewerkt. Dit leidt tot nieuwe aanpakken en nieuwe initiatieven, waarbij ondersteuning, het faciliteren en uiteindelijk ook mogelijk maken van de initiatieven een direct gevolg is. Daarom heeft deze maatregel hoge prioriteit gekregen.
2. De planvorming van Intermaris is van groot belang voor de ontwikkeling van de wijk in de komende jaren. Door het uitvoeren van de onderwijshuisvesting ontstaan mogelijk nieuwe kansen voor de wijk. Met de energietransitie van gas naar andere energiebronnen krijgt ook Hoorn te maken. De route hiernaar toe kan in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier worden verkend.
3. De vervanging van de riolering is staat al langere tijd op de planning. Dit kan nu in de integrale aanpak van de wijk een prima plek vinden, waarna de straten waar nodig kunnen worden heringericht.
4. Verduurzaming verdient ook de komende jaren alle aandacht. Het bewustwordingsproces en informatie over de stappen naar duurzamere particuliere woningen is hierbij van groot belang. Dit geldt ook voor het onderwerp langer zelfstandig thuis wonen. De ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan in de diverse projecten en in het beleavingscentrum kunnen in de wijk worden benut.
5. Een aantal onderwerpen die opgehaald zijn in de wijk krijgen een plek in de projecten Community Art (gericht op integratie en participatie), het intensiveren van bestaande en nieuwe netwerken en de locatiebekendheid 1.Hoorn.

Zaaknummer : 1416616
 Team : PM
 Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

6. Daarnaast is de inbreng verwerkt in een aantal fysiek projecten: verkeersveiligheid Wabenstraat en Koepoortsweg, de aanpak van de speelplekken met daarbij aandacht voor plekken voor ontmoeting en contact voor andere leeftijdsgroepen, het openbaar verlichtingsplan en het herinrichten van de speelplek Johannes Poststraat nabij de Zaagtand. Bewoners hebben gevraagd om een beoordeling van het verkeerscirculatieplan Venenlaankwartier. Zij ervaren ergernis dat verkeersregels worden overtreden, dat mensen niet door kunnen rijden waar ze logischerwijze zouden willen doorrijden. Ook ervaren zij het zelf als lastig dat omrijden nodig is. Beoordeling is ook belangrijk in relatie tot de ontwikkeling van het Holenkwartier.
7. Het onderhoud van het openbaar groen is conform het beleid gebaseerd op basisniveau. De resultaten van de campagne laten zien dat mensen vooral ontevreden zijn over dit basisniveau. Men wil graag een niveau waarbij er vaker wordt gemaaid en het onkruid beter wordt bestreden. Maar ook het onderhoud van struiken, het weghalen van struiken waar gras voor in de plaats komt én het schoonhouden van de speelplekken zijn vaak genoemd. Het weghalen van struiken doet afbreuk aan de aanwezigheid van vogels en andere dieren in de wijk. Dat is niet goed voor natuur en milieu.
 Het past niet in het huidige beleid om voor Hoorn-Noord en Venenlaankwartier structureel een afwijkend onderhoudsniveau te gaan hanteren. In de voorbereiding naar een nieuwe groenvisie wordt de informatie van bewoners uit deze wijk meegenomen. In dit programma is de insteek om samen met bewoners zaken in het groen aan te pakken die bijdragen aan de verbetering van de openbare ruimte. Het gaat hier om éénmalige uitgaven, maar deze blijven binnen de structurele onderhoudsbudgetten.

Bij de maatregelen is eerst gekeken naar de dekkingsmogelijkheden binnen andere (onderhouds) budgetten. Daar waar geen ruimte is om de kosten voor de maatregelen te kunnen dekken zijn ze opgenomen in de dekking vanuit het budget Leefbare wijken/herstructurering.

6. Maatschappelijk draagvlak

Heel veel mensen hebben informatie geleverd tijdens de campagne "LaatjeHoorn" in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier. De totale inventarisatie is teruggekoppeld tijdens vier bijeenkomsten in de wijk. De samenvatting die is gedeeld is door de bewoners ondersteund. Zij herkennen zich in het gepresenteerde beeld van de wijk. Aanwezigen hebben aangegeven blij te zijn met deze uitvoerige aanpak in de wijk. Ongeveer zestig mensen hebben aangegeven graag op de hoogte te willen blijven en/of mee te willen werken bij de aanpak.

Twee avonden, georganiseerd voor ondernemers/organisaties en instellingen hebben inzicht gegeven dat door samenwerking stappen te zetten zijn die een positieve bijdrage zullen leveren aan de wijk. Ook vanuit deze aanwezigen hebben mensen zich aangemeld om mee te willen denken/werken bij het uitvoeren van de prioriteiten.

De kinderen die deelgenomen hebben aan het onderzoek naar de leefomgeving onder basisschoolleerlingen (Lomap) tonen betrokkenheid en hebben hun wensen kenbaar gemaakt. Enkele kinderen hebben aangegeven mee te willen denken/werken aan mooiere speelplekken. Een klankbordgroep heeft meegelezen met de visie en heeft inbreng geleverd op de prioritering.

Bij de uitvoering van het programma wordt ingestoken op samen werken. Het college richt zich op de betrokkenheid vanuit de wijk. Samen met Intermaris streeft het college naar een groot maatschappelijk draagvlak en afhankelijk van het onderwerp naar een gezamenlijke inzet op wijk, buurt en/of straatniveau.

7. Financiële consequenties

Leefbare wijken/herstructurering is een prioriteit van het college. Bij de start van het college is een bedrag geraamd van € 450.000 per jaar met de mogelijkheid deze in te zetten voor de dekking van kapitaallasten. Besloten is hiervan structureel € 100.000 in te zetten voor de uitvoering van het bomenplan. Vervolgens is hiervan met ingang van 2016 een bedrag van € 105.000 per jaar ingezet voor de dekking van de ontwikkelkosten (bouwrijp maken) van de Siriusstraat (Grote Waal). Dit betekent dat er vanaf 2016 nog ruimte is voor overige wijken van € 245.000 per jaar structureel.

Zaaknummer : 1416616
 Team : PM
 Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

De investeringen opgenomen in het uitvoeringsplan Hoorn-Noord/Venenlaankwartier zijn ingeschat op in totaal € 4,1 miljoen (zie uitwerking in geheime financiële bijlage 1).

De investeringen kunnen gedekt worden uit het structurele budget leefbare wijken/herstructurering vanaf 2018. De uitvoering is verspreid over de komende vijf jaar. Dit heeft tot gevolg dat in 2023 het budget leefbare wijken/herstructurering van € 245.000 per jaar vrijwel volledig wordt uitgegeven aan kapitaallasten. De kapitaallasten van de investeringen Holenkwartier (apart voorstel maar wel onderdeel van het programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier) zijn hierin verwerkt.

Voor de onderzoeken, de uitvoering van projecten en de communicatie met de wijk wordt een bedrag van € 750.000 gereserveerd. In dit bedrag is rekening gehouden met een bedrag van € 50.000 voor de communicatie in de wijk in de vorm van het uitgeven en bezorgen van nieuwsbrieven, bijeenkomsten en overige activiteiten gericht op communicatie (foto's, banners etc.). Daarnaast is voor openbare verlichting naast de investering een éénmalig bedrag nodig van € 210.000. De dekking wordt gevonden binnen de budgetten Leefbare wijken/herstructurering 2017 en 2018 én de nog beschikbare middelen voor de dotatie aan het Leefbaarheidsfonds van 2015 en 2016. Deze resultaatsbestemmingen zullen worden verwerkt in de jaarrekening 2016. Zie voor de verdere besturing het programmaplan 2017-2021.

8. Communicatie

Voorafgaande aan de meningsvormende bespreking is in de wijk op 22 maart 2017 een werkatelier georganiseerd, waar bewoners en andere stakeholders kunnen meedenken over onderwerpen die in de wijkaanpak worden opgepakt. Ook daar kunnen mensen aangegeven of en zo ja aan welk onderwerp zij willen meewerken.

Na besluitvorming in de raad zal een persbericht worden verstuurd en staat de wijkvisie op de website van de gemeente Hoorn. In de aanloop naar de besluitvorming staat er een concept op de website, waarop bewoners en andere stakeholders kunnen reageren. Tussen 14 maart en 28 maart is een samenvatting aan alle bewoners van de wijk toegezonden, met een verwijzing naar het hele document op de website.

Voor de communicatie met de wijk is gekozen voor het instellen van een klankbordgroep. Door te klankborden wordt duidelijk of een aanpak goed ontvangen wordt. De conceptvisie is met deze groep gedeeld, tips zijn meegenomen in de uiteindelijke visie en de is vraag gesteld welke van de top twintig projecten de hoogste prioriteit zouden moeten krijgen.

We communiceren direct met de straat/buurt als het om aanpakken gaat die op dat niveau spelen. Standaard bij de projecten en activiteiten is dat vanaf het begin de bewoners en stakeholders direct worden betrokken. Dit kan op straat, buurt of wijkniveau zijn.

Periodiek volgt een nieuwsbrief, waardoor inwoners en stakeholders op de hoogte blijven van de projecten en activiteiten in de wijk. Bewoners en andere stakeholders kunnen zich opgeven om deze nieuwsbrief te ontvangen.

9. Realisatie

Na vaststelling van de visie en accordering van het programmaplan wordt de organisatie ingericht en een start gemaakt met de aanpak. Zie voor de organisatie het programmaplan 2017-2021.

In het programmaplan is een aantal risico's benoemd, met de verwachte gevolgen. Onvoldoende financiële middelen, onvoldoende menskracht, verkiezingen, onverwachte opgaven, niet bereiken van de gewenste resultaten, onvoldoende kwaliteit van de bodem, verschil van mening in straten/buurtten, tegenvallende participatie, onvoldoende communicatie met de wijk en afstemming in de organisatie. Ieder te starten project kent een eigen projectplan, waarin ingegaan wordt op het voorkomen van deze risico's.

Zaaknummer : 1416616
Team : PM
Portefeuillehouder : wethouder Th. van Eijk

Steller : B.M.M. van Baar - Mak
Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

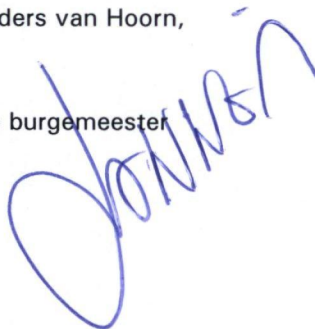
Bij de uitvoering van het programma zal het soms noodzakelijk zijn om het programma op onderdelen bij te sturen, te stoppen of juist onderdelen toe te voegen. Een jaarlijkse terug- en vooruitblik is nodig om goed te kunnen schakelen binnen het programma en uiteindelijk tot de beste effecten te komen voor de wijk. De raad ontvangt ieder jaar een stand van zaken overzicht van projecten en activiteiten. Iedere twee jaar volgt er een uitgebreider evaluatie moment.

Hoorn 07 MAART 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,

de burgemeester



Zaaknummer	: 1416616
Steller	: B.M.M. van Baar - Mak
Team	: Projectmanagement

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.

betreft:

Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier - visie "Samen voor resultaat" 2017-2037 en programmaplan 2017-2021 mét de financiële consequenties

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. De geheimhouding die het college volgens artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet heeft opgelegd op bijlage 1, financiële consequenties Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet, waarbij geheimhouding geldt tot de aanbesteding van de in de bijlage genoemde werken is afgesloten.
2. De visie "Samen voor Resultaat" Hoorn-Noord en Venenlaankwartier 2017-2037 vast te stellen, waarin de strategisch doelen behoud van de bestaande kwaliteit, versterken van de kwaliteit waar nodig en het samen leven in de wijk bevorderen zijn uitgewerkt in zes thema's en een dertigtal doelstellingen.
3. Het programmaplan vast te stellen, waarin de doelstellingen uit de visie zijn uitgewerkt in concrete doelstellingen en geprioriteerde uitvoeringsmaatregelen voor de komende vijf jaar én waarin de organisatie van en de sturing aan het programma is vastgelegd.
4. In totaal € 960.000 te reserveren in de algemene reserve voor het uitvoeren van incidentele maatregelen en dit te dekken uit:
 - De resterende middelen uit de investeringsagenda Leefbare wijken 2016 voor een bedrag van 179.500 en dit te regelen door middel van een resultaatsbestemming in de jaarrekening 2016
 - De nog niet gestorte dotatie in het leefbaarheidsfonds van 2015 en 2016 van € 240.000 en dit te regelen door middel van een resultaatbestemming in de jaarrekening 2016
 - Een dotatie van 350.000 vanuit de investeringsagenda leefbare wijken/herstructurering 2017
 - Een dotatie van 190.500 vanuit de investeringsagenda leefbare wijken/herstructurering 2018
5. De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.
6. In te stemmen met de in de geheime bijlage 1 (financiële consequenties Hoorn-Noord/Venenlaankwartier) opgenomen investeringen.
7. De in de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering opgenomen middelen te reserveren voor de bijbehorende kapitaallasten van investeringen uit het programmaplan én voor de consequenties van de investeringen bij de ontwikkeling van het Holenkwartier. Deze lopen op van minimaal € 1.800 in 2018 tot € 230.313 in 2023 (zie geheime bijlage 1).
8. De vrijgave van de uitvoeringsbudgetten en kredieten, binnen de onder beslispoint 4,6 en 7 opgenomen financiële kaders, te mandateren aan het college en de raad via een begrotingswijziging met toelichting hierover te informeren.

Raadsbesluit

9. Te constateren dat vanaf 2023 vrijwel het gehele structurele budget Leefbare wijken/herstructurering (€ 245.000) besteed wordt aan de afschrijvingen programmaplan Hoorn-Noord/Venenlaankwartier en Holenkwartier, voor die budgetten die ten laste komen van Leefbare wijken/herstructurering.

Hoorn, 27/02/2017

De griffier,

De voorzitter,

Advies Algemene raadscommissie 28 maart 2017

Onderwerp: Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier – visie “Samen voor resultaat”
2017-2037 en programmaplan 2017-2021
Zaaknr.: 1416616

Advies

De **commissie** adviseert overwegend positief en stelt daarom voor dit voorstel als B-onderwerp te agenderen op de raadsvergadering van 4 april 2017.

Hoofdlijn discussie commissie

Fractie **Jong en Oud voor Hoorn** heeft niet deelgenomen aan de commissiebehandeling. De **commissie** is enthousiast over de visie en het programmaplan en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen. De **commissie** spreekt grote waardering uit voor de aanpak, waarbij bewoners, ondernemers en welzijns- en onderwijsorganisaties zeer breed worden betrokken (Stadskracht). De **commissie** adviseert overwegend positief, waarbij fractie **HOP** heeft aangegeven de commissiebehandeling mee terug te nemen naar de fractie.

Vanaf 2023 wordt vrijwel het gehele structurele budget Leefbare wijken/herstructurering (€ 245.000) besteed aan de afschrijvingen van programmaplan Hoorn-Noord/Venenlaankwartier en Holenkwartier (beslispunt 9)

Verschillende fracties (**VVD**, **VOCHoorn**, **Hoorns Belang**, **D66**) vragen aandacht voor dit beslispunt. Dit betekent dat er binnen het structurele budget dus geen ruimte meer is voor de aanpak van andere stadsvernieuwingswijken. Fractie **CDA** heeft in het debat aangegeven dat tijdens de huidige bestuursperiode voor het eerst budget is gereserveerd voor stadsvernieuwing. Indien de raad ambitie heeft om nog meer stadsvernieuwingswijken aan te pakken dan zal daar in de nieuwe bestuursperiode rekening mee moeten worden gehouden.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** bevestigt dat er voor een volgende stadsvernieuwingswijk nieuw geld moet komen.

Leefbaarheidsfonds en betrokkenheid Intermaris (n.a.v. beslispunt 4)

Fractie **HSP** vraagt de wethouder toe te lichten in hoeverre Intermaris betrokken is bij het Leefbaarheidsfonds.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** licht toe dat voorheen de gemeente en Intermaris elk 50% stortten in het Leefbaarheidsfonds. Vanaf 2015 mag Intermaris vanwege gewijzigde wetgeving niet meer in het fonds storten. Dit neemt niet weg dat Intermaris wel degelijk mee kan financieren in die gevallen waar er geen wettelijke belemmeringen zijn.

Mandateren van de vrijgave van de uitvoeringsbudgetten en kredieten aan het college en de raad via een begrotingswijziging met toelichting hierover te informeren (beslispunt 8)

Verschillende fracties vragen om een toelichting op dit beslispunt. Fractie **VVD** geeft hierbij onder meer aan dat het van groot belang is dat de raad bij grote elementen uit het programma de vinger aan de pols kan houden.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** wijst erop dat de raad nu al een besluit neemt over het totaalbudget en dat het

vrijgeven van uitvoeringsbudgetten en kredieten in het verlengde daarvan ligt. Indien de raad dit niet mandateert aan het college, betekent dit dat in de praktijk de raad de vrijgave van deze budgetten en kredieten vaak zal moeten agenderen terwijl de raad al akkoord is gegaan met het totaalbudget. Bij ingrijpende maatregelen krijgt de raad altijd een uitnodiging om het gesprek met bewoners bij te wonen. Daarnaast stelt wethouder **Van Eijk** voor om 1x per jaar op een locatie in de wijk de voortgang van het programma met de raad te bespreken. De **commissie** vindt dit een goed idee.

Hoger niveau onderhoud openbaar groen (*uitvoeringsmaatregel 8*) en **nieuwe groenvisie D66** en **GroenLinks** kondigen aan dat op de raadsvergadering van 4 april een motie over de groenvisie wordt ingediend. Fractie **Hoorn Lokaal** merkt op de bewoners van Hoorn-Noord/Venenlaankwartier ontevreden zijn over de keuze die destijds is gemaakt om voor het onderhoud van groen een basisniveau te hanteren en dat deze onvrede ook in andere wijken leeft. De fractie vraagt of het niet mogelijk is het niveau van onderhoud weer op te waarderen.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** bevestigt dat veel bewoners het onderhoud van groen op basisniveau als karig ervaren. De raad zou hier desgewenst iets aan kunnen doen via de motie over de groenvisie of bij de behandeling van de Kadernota.

Actie Steenbreek toevoegen (*n.a.v. uitvoeringsmaatregel 5*)

Fractie **GroenLinks** geeft aan dat uit navraag blijkt dat bij grote hoosbuien het hemelwaterriool maar 60% kan opvangen. De fractie pleit er daarom voor om in het kader van klimaatadaptatie ook de actie Steenbreek (= vergroenen van tuinen) toe te voegen aan het programma.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** antwoordt dat hij (als projectwethouder voor Hoorn-Noord/Venenlaankwartier) zich samen met wethouder **Bashara** (wethouder gemeentebreed) gaat verdiepen in de actie steenbreek.

Community Art projecten (*uitvoeringsmaatregel 10*)

Fractie **Groen Links** benadrukt dat artistieke inbreng van belang is om te komen tot een artistiek inhoudelijk en kwalitatief product en pleit er in dit verband voor om de Blauwe Schuit te vragen hiervoor een plan te maken.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** antwoordt dat dit signaal bestemd is voor portefeuillehouder **De Jong**.

Overlast hondenpoep

Door bewoners en andere stakeholders in de wijk is nadrukkelijk gevraagd om aandacht te hebben voor de overlast van hondenpoep. Fractie **Hoorn Lokaal** vraagt of hier bordjes voor geplaatst gaan worden.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** antwoordt dat hij voorstander is van een structureel hondenpoepbeleid en dat hij hiertoe met een voorstel wil komen. Hij maakt daarbij wel de kanttekening dat dit niet is opgenomen in het collegeprogramma.

Bevorderen verkeersveiligheid Koepoortsweg (*uitvoeringsmaatregel 15*)

Fractie **Tonnaer**, **VOCHoorn** en **Hoorns Belang** spreken zorg uit over de verkeersveiligheid op de Koepoortsweg en het feit dat in het programmaplan de uitvoering van deze maatregel pas na 1-3 jaar is voorzien.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** zou graag eerder zou starten met de herinrichting. De riolering moet echter ook worden aangepakt en het ligt voor de hand om de herinrichting daaraan te koppelen. Dit verklaart

waarom de planning van 1-3 jaar is. Hij gaat dit ook toelichten aan de bewoners van de Koepoortsweg. Wellicht is het nog mogelijk om vooruitlopend op de herinrichting al enkele maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Verbeteren verkeersveiligheid fietsverbinding Kersenboogerd

Fractie **HOP** vraagt of het mogelijk is om de fietsverbinding naar de Kersenboogerd te verbeteren, bijvoorbeeld door de aanleg van intelligente verlichting.

Reactie college

Wethouder **Van Eijk** zegt toe dat hij hier schriftelijk op terug komt.

Toezeggingen

Wethouder **Van Eijk** zegt toe:

- 1x per jaar de voortgang van het programma met de raad te bespreken op een locatie in de wijk.
- als projectwethouder na te gaan of de actie Steenbreek i.v.m. klimaatadaptatie kan worden toegevoegd aan het programma Hoorn Noord/Venenlaankwartier en deze actie ook onder de aandacht van wethouder **Bashara** (voor rest van de gemeente) te brengen.
- dat hij schriftelijk terug komt op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietsverbinding naar de Kersenboogerd.

NB:

- Op bijlage 1. Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier is door het college geheimhouding opgelegd volgens artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wet Openbaarheid van Bestuur.
- Op de raadsvergadering van 4 april wordt de raad gevraagd de geheimhouding op deze bijlagen te bekrachtigen.
- De geheimhouding is van kracht totdat de raad of het college deze opheft.

Simon Broersma, voorzitter



Margriet Vernes, commissiegriffier





Projectmanagement

Aan de leden van de raad

Contactpersoon : B.M.M. van Baar - Mak
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl
 Zaaknummer : 1416616
 Uw kenmerk :
 Uw brief d.d. :
 Bijlage(n) :
 Onderwerp : beantwoording vraag HOP programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier

Hoorn, 3 april 2017

Geachte leden van de raad,

In de vergadering van dinsdag 28 maart jl. vond een meningsvormende bespreking plaats over het programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier. De HOP heeft tijdens de behandeling de vraag gesteld of het mogelijk is om de fietsverbinding naar de Kersenboogerd te verbeteren, bijvoorbeeld door de aanleg van intelligente verlichting. Ik heb toegezegd u deze vraag schriftelijk te beantwoorden.

Over de Provincialeweg zijn binnen het gebied van het programma diverse oversteken aanwezig naar de Kersenboogerd. Dit kan ter hoogte van de Oostergouw, de Rijnweg en ter hoogte van de Lepelaar. Dit zijn oversteken voorzien van verkeerslichten. Daarnaast is er ter hoogte van het Holenkwartier (na bij sauna Suomi) een fietsbrug over de Provincialeweg. Ik ga ervan uit dat de HOP doelt op deze overstek.

In het project Holenkwartier is voorgesteld een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen de Holenweg en de Provincialeweg, voorlangs het trafostation. Vanaf daar is de mogelijkheid om beide kanten langs de Provincialeweg te fietsen naar één van de overstekpunten. De fietsbrug over de provinciale weg zal hierdoor wellicht minder worden gebruikt. Zowel de brug als het fietspad langs de Provincialeweg zijn verlicht.

In het programma is één van de uit te voeren projecten het vervangen van de openbare verlichting. Wij zullen bij dit project de verlichting van deze brug en die langs het fietspad meenemen bij het onderzoek naar de vervanging en/of aanpassing.

Een proef met intelligente verlichting wordt momenteel gedaan langs het fietspad van de Provincialeweg vanaf de Liornestraat tot aan de Koepoortsweg. De resultaten van deze proef zullen wij betrekken bij de afweging rond het al dan niet vervangen/aanpassen van de verlichting op de hoogte van de fietsbrug.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders,
 wethouder Th. van Eijk



Zaaknummer	: 1212975		
Portefeuillehouder	: Wethouder B.A. Tap		
Programmabegroting	: 8. Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting		
Steller	: C.A.A.M. Plat	Telefoonnummer	: 0229-252200
Team	: Ruimtelijke Ontwikkeling	Email	: c.plat@hoorn.nl

Onderwerp:

Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West

Agendering:

Ter besluitvorming

Bijlagen:

- | | |
|---|---|
| 1 | Ontwerp bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West |
| 2 | Nota van zienswijzen en wijzigingen |
| 3 | |
| 4 | |
| 5 | |

Gevraagd besluit:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijzen van Liander, H.R. Dekker, R.J. Cornelisse, K.J. de Poel, A.C. Kiel, C.M. Mol-Schouten, Birmingham Investment B.V., H.A. Punt Beheer B.V., Schenkeveld advocaten en T. Zult ongegrond te verklaren;
3. de zienswijzen van Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier voor wat betreft de op de verbeelding ontbrekende rioolgemalen gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren;
4. de zienswijzen van Poelmann van den Broek N.V. advocaten voor wat betreft de aanduiding supermarkt gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren;
5. de zienswijzen van D. Bijlsma voor wat betreft het vergroten van het bouwvlak Wonen met de aanbouw aan de achterzijde van de stolpboerderij gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren;
6. de zienswijzen van Gasunie Transport Services B.V. en H.R. Dekker gegrond te verklaren;
7. de Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West vast te stellen;
8. het bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West (NL.IMRO.0405.BPRisdamNSteen-on02) gewijzigd vast te stellen;
9. geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat gemeenten actuele bestemmingsplannen moeten hebben. Voor het plangebied Risdam en Nieuwe Steen-West is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Er zijn zienswijzen over het plan gekomen. Deze zijn beoordeeld in de Nota van zienswijzen en wijzigingen. De reacties leiden tot enkele (ondergeschikte) technische aanpassingen van het bestemmingsplan. Daarnaast worden nog enkele andere (ondergeschikte) technische aanpassingen van de toelichting, regels en op de plankaart voorgesteld. De aanpassingen zijn nodig omdat er anders onjuistheden in het bestemmingsplan staan. Op basis van deze nota wordt de gemeenteraad nu geadviseerd om het bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West gewijzigd vast te stellen en geen exploitatieplan vast te stellen.

Zaaknummer : 1212975
 Afdeling : STO SRO RO
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : C.A.A.M. Plat
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat gemeenten actuele bestemmingsplannen moeten hebben. Voor het grootste deel van het plangebied Risdam en Nieuwe Steen-West geldt nu een bestemmingsplan uit 2005. Voor dit gebied is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Over het ontwerp zijn diverse zienswijzen ingediend die inhoudelijk beoordeeld zijn.

Belang

Het plangebied Risdam en Nieuwe Steen-West voorzien van een actueel bestemmingsplan waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het plangebied staan beschreven.

Centrale vraag

Geven de ingediende zienswijzen aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Een actueel bestemmingsplan waarin het voor iedereen duidelijk is wat je in Risdam en Nieuwe Steen-West mag bouwen en hoe je bouwwerken en gronden mag gebruiken.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

In het bestemmingsplan uit 2005 waren geen duurzaamheidsmaatregelen beschreven. In dit nieuwe bestemmingsplan is plaatsing van zonnecollectoren en fotovoltaïsche cellen op daken mogelijk gemaakt. Het opwekken van duurzame energie in kleinschalige vorm is ook mogelijk gemaakt.

4. Kaders

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Deze wet schrijft voor dat bestemmingsplannen eens in de tien jaar worden herzien.

Structuurvisie Hoorn (10 juli 2012)

In deze visie is aangegeven dat Hoorn een andere fase ingaat, namelijk van groeikern naar volwassen stad. De laatste uitbreidingsplannen worden afgerond en de aandacht verschuift naar de bestaande stad. De toekomstige behoeften moeten daarbij worden opgevangen via herstructurering en inbreiding in de bestaande stad.

Onderzoeken

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet worden onderzocht. Dit betreft onderzoeken op het gebied van geluid, externe veiligheid, bodem, luchtkwaliteit, ecologie, water, archeologie, cultuurhistorie, duurzaamheid en kabels en leidingen.

Economische uitvoerbaarheid

De Grondexploitatiewet stelt als onderdeel van de Wro een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen. Een zogenoemd exploitatieplan maakt verplicht deel uit van het bestemmingsplanproces, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is gegarandeerd.

5. Argumenten

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat gemeenten actuele bestemmingsplannen moeten hebben. Een bestemmingsplan moet eens in de tien jaar worden herzien. Voor het overgrote deel van het plangebied Risdam en Nieuwe Steen-West geldt nu een bestemmingsplan uit 2005. Voor dit gebied is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

De ingediende zienswijzen zijn heel divers van aard. Een deel daarvan leidt tot (ondergeschikte) technische aanpassingen van de toelichting, regels en plankaart. Deze aanpassingen zijn nodig omdat er anders onjuistheden in het bestemmingsplan staan. Het gaat onder andere om het opnemen van de

Zaaknummer : 1212975
 Afdeling : STO SRO RO
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : C.A.A.M. Plat
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

bestemming Wonen-Woongebouw ter plaatse van het voormalige bankgebouw aan de Koopvaarder. Hiervoor geldt een onherroepelijke omgevingsvergunning voor het bouwen.

Een andere aanpassing is het opnemen van de regels over archeologische waarden, zoals die genoemd zijn in het ter inzage liggende ontwerp bestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan Archeologie". Het gaat hierbij om uniformiteit.

De uitgevoerde onderzoeken maken deel uit van het bestemmingsplan. De onderzoeken laten geen belemmeringen zien.

Boostergemaal

Door bewoners van Schoener zijn zienswijzen ingediend over de mogelijkheid tot het oprichten van een boostergemaal nabij het Beurtschip. De locatiekeuze en de wijze van besluitvorming worden daarin genoemd. In de Nota van zienswijzen en wijzigingen is hierop uitgebreid ingegaan. In eerste instantie werd alleen de locatie (locatie 0) gelegen ten noordoosten van Koopvaarder 4 onderzocht. Later zijn 4 locaties (1-4) toegevoegd. Bij de verdere uitwerking zijn de locaties 2 en 3 opgedeeld in 2, 2a, 3 en 3a. Ook zijn de locaties 5, 5a en 6 toegevoegd. De locaties zijn beoordeeld op:

- technische criteria (pomptechnisch: gevolgen voor de pompen in het bestaande systeem, leidingtechnisch, beheer en onderhoud, uitvoering, omgeving: situering gemaal ten opzichte van woningen en bedrijven, geur en geluid);
- financiële criteria (extra kosten);
- haalbaarheidscriteria (grondeigendom en vergunningen);
- stedenbouwkundige criteria (groen en water, bebouwing, uitzicht en toekomstige ontwikkeling).

Omwonenden en andere belanghebbenden zijn uitgebreid betrokken bij deze locatiestudie.

Uit de locatiestudie kwam de locatie aan de noordzijde van de Blokmergouw direct ten oosten van het kantoorgebouw Beurtschip 1-3 als meest geschikte locatie naar voren.

Het besluit over deze locatiekeuze is op 19 januari 2016 in beslotenheid genomen. De reden hiervan was dat de uiteindelijke keuze voor deze locatie eerst met de desbetreffende omwonenden en bedrijven besproken werd voordat het besluit openbaar werd gemaakt.

Na deze bespreking (die op 17 mei 2016 plaatsvond) is het besluit op 5 juli 2016 openbaar gemaakt. De tijdsduur tussen het genomen besluit en de bespreking is het gevolg van het vertrek van wethouder Pijl en de opvolging door wethouder Van Eijk.

De procedure om deze mogelijkheid op te nemen in het bestemmingsplan is zorgvuldig doorlopen.

Exploitatieplan

Gelijktijdig met een besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan moet de gemeenteraad ook een besluit nemen om wel of geen exploitatieplan vast te stellen. Binnen dit bestemmingsplan worden bij recht geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die voor de gemeente kosten met zich meebrengen. Het bestemmingsplan is financieel uitvoerbaar. Het is dan ook niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen.

6. Maatschappelijk draagvlak

Aan de zienswijzen wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen.

Boostergemaal

Omwonenden en andere belanghebbenden zijn uitgebreid betrokken bij de locatiestudie. Op meerdere momenten is gecommuniceerd met de omgeving. Naar aanleiding van reacties van omwonenden is het ontwerp van het gebouw aangepast. Het gemaal is daarbij zoveel mogelijk ondergronds gebracht. Het bovengrondse deel is sterk verkleind, namelijk van 13m x 8m x 4m naar 9m x 5,5m x 3,3m (l x b x h). Uit de locatiestudie kwam, na toetsing op meerdere criteria, de locatie aan de noordzijde van de Blokmergouw direct ten oosten van het kantoorgebouw Beurtschip 1-3 als meest geschikte locatie naar voren. Met deze keuze zijn de indieners van een zienswijze die wonen aan de Schoener niet tevreden. De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. Financiële consequenties

Het vaststellen van het bestemmingsplan heeft geen financiële consequenties.

Zaaknummer : 1212975
Afdeling : STO SRO RO
Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : C.A.A.M. Plat
Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

8. Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt gepubliceerd in het weekblad Westfriesland op Zondag en in de Staatscourant. Het plan is in te zien op de website van de gemeente en op de landelijke voorziening (www.ruimtelijkeplannen.nl). Ook ligt het plan ter inzage in het stadhuis. De indieners van een zienswijze worden schriftelijk geïnformeerd over het raadsbesluit.

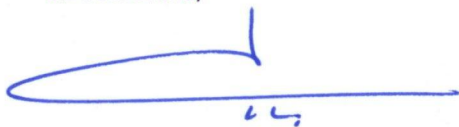
9. Realisatie

Bij positieve besluitvorming wordt het vastgestelde bestemmingsplan in procedure gebracht. Het bestemmingsplan ligt na de publicatie gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage. Gedurende die periode kan tegen het vastgestelde bestemmingsplan beroep worden ingediend bij de Raad van State. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt, ook indien beroep is ingesteld. Indien echter tijdens de beroepstermijn tevens een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend (schorsing), dan treedt het bestemmingsplan niet in werking totdat op dat verzoek is beslist, c.q. het verzoek is afgewezen.

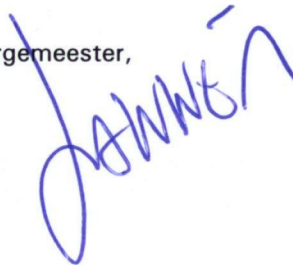
het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

14 FEB. 2017

de secretaris,



de burgemeester,



Zaaknummer	: 1212975
Steller	: C.A.A.M. Plat
Team	: Ruimtelijke Ontwikkeling

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.

2017

betreft: Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West

gelet op: afdeling 3.2 Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.12 lid 2 Wet ruimtelijke ordening

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht

overwegende dat:

- voor het plangebied Risdam en Nieuwe Steen-West een nieuw bestemmingsplan is opgesteld;
- het ontwerp bestemmingsplan van 5 juli tot en met 15 augustus 2016 ter inzage heeft gelegen;
- het gemeentehuis op maandag 15 augustus 2016 wegens Lappendag echter gesloten was;
- daardoor de periode van ter inzage ligging van het bestemmingsplan formeel 1 dag te kort is geweest;
- uit jurisprudentie blijkt dat aan de laatste dag van de wettelijke termijn van inzage belangrijke betekenis wordt toegekend;
- het ontwerp van het bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West daarom opnieuw is gepubliceerd;
- de indieners van een zienswijze over het plan hierover op 5 december 2016 zijn geïnformeerd;
- het ontwerp van 13 december 2016 tot en met 23 januari 2017 opnieuw ter inzage heeft gelegen;
- de kennisgeving daarvan is gepubliceerd in het weekblad Westfriesland op Zondag (11 december 2016) en in de Staatscourant (12 december 2016);
- het plan is geplaatst op de website van de gemeente en op de landelijke voorziening (www.ruimtelijkeplannen.nl);
- over het ontwerp bestemmingsplan zienswijzen zijn ingediend;
- deze zienswijzen zijn beoordeeld in de Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West;
- een aantal zienswijzen leiden tot wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan.

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijzen van Liander, H.R. Dekker, R.J. Cornelisse, K.J. de Poel, A.C. Kiel, C.M. Mol-Schouten, Birmingham Investment B.V., H.A. Punt Beheer B.V., Schenkeveld advocaten en T. Zult ongegrond te verklaren;
3. de zienswijzen van Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier voor wat betreft de op de verbeelding ontbrekende rioolgemaal gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren;
4. de zienswijzen van Poelmann van den Broek N.V. advocaten voor wat betreft de aanduiding supermarkt gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren;
5. de zienswijzen van D. Bijlsma voor wat betreft het vergroten van het bouwvlak Wonen met de aanbouw aan de achterzijde van de stolpboerderij gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren;
6. de zienswijzen van Gasunie Transport Services B.V. en H.R. Dekker gegrond te verklaren;
7. de Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West vast te stellen;
8. het bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West (NL.IMRO.0405.BPRisdamNSteen-on02) gewijzigd vast te stellen;
9. geen exploitatieplan vast te stellen.

Zaaknummer : 1212975
Steller : C.A.A.M. Plat

Datum :
Team : Ruimtelijke Ontwikkeling

Raadsbesluit

Horn, 4 april 2017

De griffier, De voorzitter,

Bekendmaking:

Publicatie in Westfriesland op Zondag en in de Staatscourant

Advies Algemene raadscommissie 14 maart 2017

Onderwerp: Vaststellen bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West

Zaaknr.: 1212975

Advies

De **commissie** adviseert overwegend positief en stelt daarom voor dit voorstel als B-onderwerp te agenderen op de raadsvergadering van 4 april 2017.

Hoofdlijn discussie commissie

Fractie **Jong en Oud voor Hoorn** heeft niet deelgenomen aan de commissiebehandeling. Gehoord hebbende de toezegging van de wethouder over de Dorpsstraat 17, adviseert de **commissie** overwegend positief. Fractie **HOP** neemt de commissiebehandeling mee terug naar de fractie. **Fractie Tonnaer en Hoorns Belang** komen op de raadsvergadering mogelijk met een stemverklaring over de locatie van het boostergemaal. De belangrijkste discussiepunten worden hieronder kort samengevat.

Dorpsstraat 17

De indiener van de zienswijze (de heer Bijlsma) heeft op 14 maart de raad een uitgebreide fotoreportage toegestuurd met daarin een groot aantal (zorg)woningen achter en om de hoek van de lintbebouwing van Zwaag en Blokker die eerder wel zijn toegestaan. Veel fracties vragen de wethouder hoe deze gevallen zich verhouden tot het beleid en tot de zienswijze over de Dorpsstraat 17 en op basis daarvan te bezien of het mogelijk is om tot een oplossing te komen.

Reactie college

Wethouder **Tap** geeft aan dat er al veelvuldig is overlegd met de aanvrager, waarbij de aanvraag ook steeds is gewijzigd (woning – mantelzorgwoning – nu: meergeneratiewoning). Hij wijst erop dat het landelijk beleid met betrekking tot mantelzorgwoningen vorig jaar zo is gewijzigd, dat een mantelzorgwoning vergunningvrij al gerealiseerd had kunnen zijn op de Dorpsstraat 17. Landelijk is voorgeschreven dat een mantelzorgwoning nadrukkelijk is gekoppeld aan een mantelzorgrelatie en daarmee een tijdelijk karakter heeft. De Welstandsnota staat het bouwen van (permanente) woningen achter de historische linten niet toe en in die gevallen adviseert de welstandscommissie negatief. De uitgebreide fotoreportage is pas aan het eind van de middag toegezonden, hierdoor is er geen tijd meer geweest om na te gaan in hoeverre het om vergelijkbare gevallen gaat en of er in die gevallen sprake is geweest van een beargumenteerde afwijking van de Welstandsnota. Wethouder **Tap** zegt toe dit te doen voorafgaand aan de raadsvergadering van 4 april en de raad hierover te informeren.

Nieuwe Steen 2

Vrijwel alle aanwezige fracties onderschrijven de argumentatie van het college om niet via het bestemmingsplan de bestemming van Nieuwe Steen 2 te wijzigen van kantoorfunctie naar een woonfunctie, maar via een omgevingsvergunning. Al eerder is in de **commissie** geconstateerd (rondvraag commissie 14 februari 2017) dat de ontwikkelaar de appartementen al vooruitlopend op de afgifte van de omgevingsvergunning verkoopt en gevraagd wordt naar de laatste stand van zaken.

Reactie college

Wethouder **Tap** wijst erop dat de initiatiefnemer er zelf voor kiest om de appartementen te verkopen zonder dat er een omgevingsvergunning is afgegeven. Essentieel voor het verlenen van de omgevingsvergunning is het aanzien van het gebouw en het verbeteren van de leefomgeving. Tot nu toe voldeed het plan hier niet aan, waardoor de omgevingsvergunning niet kon worden verleend. Op 15 maart komt de aanvraag opnieuw in de Welstandscommissie. Wethouder **Tap** spreekt de hoop uit dat de omgevingsvergunning nu wel kan worden verleend.

Boostergemaal

Vrijwel alle aanwezige fracties zijn het eens met de locatie van het boostergemaal en zijn tevreden over de wijze waarop het college tegemoet is gekomen aan de indieners van zienswijzen over het boostergemaal. Alleen **Fractie Tonnaer** en **Hoorn Lokaal** zijn het niet eens met de locatie.

Toezeggingen

Wethouder **Tap** zegt toe dat de raad voorafgaand aan de raadsvergadering van 4 april een reactie van het college krijgt op de fotoreportage van de indiener van de zienswijze m.b.t. Dorpsstraat 17. Daarbij wordt nagegaan of sprake is van vergelijkbare gevallen en of er in die gevallen sprake is geweest van een beargumenteerde afwijking van de Welstandsnota.

Arthur Helling, voorzitter

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Arthur Helling'.

Margriet Vernes, commissiegriffier

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Margriet Vernes'.

Aan de leden van de raad

Contactpersoon : C.A.A.M. Plat
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl
 Zaaknummer : 1212975
 Uw brief d.d. : 14 maart 2017
 Bijlage(n) :
 Onderwerp : Bestemmingsplan Risdam en
 Nieuwe Steen-West

Hoorn, **30 MAART 2017**

Geachte leden van de raad,

Op 4 april aanstaande ligt de vaststelling van het bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-west aan u voor.

Het betreffende raadsvoorstel is op 14 maart jl. in de algemene raadscommissie behandeld. Kort voorafgaande aan deze vergadering heeft een van de indieners van een zienswijze, de heer Bijlsma (Dorpsstraat 17), een reactie aan de griffie gestuurd en gevraagd om bij besluitvorming rekening te houden met zijn wensen. Bij deze reactie is een uitgebreid document met referentiepagina's gevoegd.

In de raadscommissie is toegezegd om, voorafgaand aan de raadsvergadering van 4 april, na te gaan in hoeverre het om vergelijkbare gevallen gaat.

Indien iemand tijdig een zienswijze heeft ingediend en na de zienswijzetermijn een aanvullende zienswijze indient, dan moet deze in beginsel meegenomen worden. Er moet echter wel voldaan worden aan het volgende:

1. De aanvullende zienswijze moet betrekking hebben op dezelfde plandelen als de eerder binnen de termijn ingediende zienswijze. Er is namelijk geen enkele rechtsregel die zich tegen een nadere motivering na afloop van de termijn verzet.
- en
2. De zienswijze moet worden ingediend op een moment waarvan in alle redelijkheid nog van de raad verwacht kan worden dat zij deze aanvullende zienswijze meeneemt in de besluitvorming. Zo niet, dan kan de aanvullende zienswijze buiten beschouwing worden gelaten.

Aan het eerste punt is voldaan. Aan het tweede niet. De heer Bijlsma diende het overzicht met de referentiepagina's in op 14 maart jl., net voorafgaand aan de vergadering van genoemde raadscommissie. Het overzicht betreft ruim 60 pagina's die alle afzonderlijk beoordeeld moeten worden. Dit vergt een dusdanige ambtelijke inspanning die, mede gelet op andere werkzaamheden, redelijkerwijs niet voor de raadsvergadering van 4 april a.s. gereed kan zijn. Daarnaast dient de reactie ook tijdig aan u te worden aangeleverd.

Gezien de jurisprudentie hoeven aanvullingen op ingediende zienswijzen niet bij de besluitvorming te worden meegenomen indien zij onevenredig laat zijn ingediend. Hiervan is sprake.

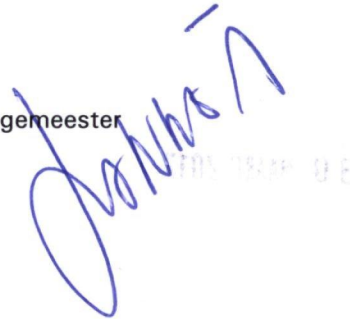
Vanzelfsprekend zullen wij wel inhoudelijk reageren op het document en zeggen toe dit te doen voor het einde van de beroepstermijn die voor het bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-west geldt.

Wij hopen u voldoende te hebben geïnformeerd.

burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris

de burgemeester

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal stroke with a small vertical tick at the end and the letters 'i.c.' written below it.A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. van der...' with a large, stylized initial 'J'.

Mr. D. BIJLSMA

DORPSSTRAAT 17
1689 EP ZWAAG
TEL. (0229) 26 28 61
FAX (0229) 297062

URGENT

Per mail: griffie@hoorn.nl

Aan de leden van de gemeenteraad van Hoorn
Postbus 603
1620 AR HOORN

Zwaag, 31 maart 2017

Betreft: Vergadering van de gemeenteraad van 4 april 2017
inzake Bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West

Geachte leden van de gemeenteraad,

Heden ontvingen wij de aan de raad gerichte brief van 30 maart 2017 van burgemeester en wethouders met betrekking tot ons plan. Het college doet nu voorkomen alsof wij niet voortvarend te werk zijn gegaan in de procedure. Niets is minder waar.

- Op 2 januari 2017 hebben wij een noodoproep gedaan aan de huidige burgemeester.
- Op 3 januari 2017 hebben wij de urgentie benadrukt.
- Op 9 januari wezen wij op het naderen van de einddatum voor het indienen van zienswijzen op 23 januari 2017. Ondanks dat feit bleek dat de burgemeester pas op 7 februari 2017 bij ons kon langskomen. Het indienen van mondelinge aanvullende zienswijzen kon zo niet meer tijdig plaatsvinden.
- Op 22 januari 2017 hebben wij schriftelijk aanvullende zienswijzen ingediend, daarmee is geen rekening meer gehouden. De nota van zienswijzen versie november 2016 is ten aanzien van onze zienswijzen niet meer gewijzigd in de versie van februari 2017.
- Op 7 februari 2017 heeft het bezoek plaatsgevonden. De burgemeester vroeg onder andere of er precedents waren. Die hebben wij onder verwijzing naar de door ons ingediende zienswijzen aangegeven.
- Op 18 februari 2017 vroegen wij de burgemeester om zijn reactie naar aanleiding van het afgelegde bezoek.
- Op 23 februari 2017 deelde zijn secretaresse mede dat een reactie nog op zich liet wachten.
- Op 24 februari 2017 werd een belafsprake gemaakt.

- Op 27 februari 2017 deden wij nog een noodoproep aan de burgemeester.
- Op 2 maart 2017 deelde de burgemeester telefonisch mede dat het bestemmingsplan al op 21 februari 2017 definitief was vastgesteld in het college en dat er niets gewijzigd was, en dat wij de stukken tegemoet konden zien.
- Op 6 maart 2017 stuurde de heer Plat ons de stukken toe, waaruit bleek dat het college al op 14 februari 2017 het raadsvoorstel heeft gedaan. Wij hadden dus nog slechts 1 week beschikbaar om richting de algemene raadscommissie (14 maart 2017) te reageren.
- Op 13 maart 2017 verzochten wij te mogen inspreken tijdens de algemene raadscommissie.
- Op 14 maart 2017 verzochten wij nogmaals te mogen inspreken. Dat bleek niet mogelijk.
- Op 14 maart zonden wij onze fotopresentatie met precedënten aan de algemene raadscommissie, met daarbij de mededeling dat geen rekening was gehouden met onze aanvullende zienswijzen van 22 januari 2017. Deze stukken werden toegevoegd aan de stukken van de commissie.

Wij menen dat wij binnen de tijdspanne tussen ontvangst van de op 6 maart 2017 aan ons verzonden stukken en 14 maart 2017 er in een uiterste krachtsinspanning alles aan gedaan hebben om de raad tijdig te informeren via foto's, genomen van de situaties aan de linten.

De adressen van de belangrijkste, nu met foto's onderbouwde, precedënten zijn al in de twee door ons ingediende zienswijzen behandeld (bijlage 8 bij zienswijzen van 15 augustus 2016 en de punten 4 en 5 bij de aanvulling zienswijzen van 22 januari 2017). Alle panden liggen in de gemeente Hoorn en zijn van algemene bekendheid en uiteraard ook bij de gemeente goed bekend.

Graag spreken wij onze dank uit aan de fracties van de gemeenteraad voor de ruimte die ons geboden werd om onze opvolgende presentatie tijdens de fractievergaderingen of daarbuiten te houden.

Vooroverleg met de gemeente is steeds op een dood spoor geraakt. Nadat onze architect overeenstemming bereikte over de hoogte, werd dat in een brief van de gemeente niet genoemd, waarna het vervolgens weer wel mondeling werd bevestigd. Later werd dan in correspondentie van de gemeente weer een afwijkende lagere hoogte genoemd. We kregen de indruk steeds van voren af aan te moeten beginnen.

De gemeente stelt dat ons plan het aanzien van het lint zou aantasten. Wij menen dat op deze locatie, aansluitend op bestaande stedelijke bebouwing, een grote verbetering van het straatbeeld bereikt kan worden.

Wij vinden het ook geen juiste oplossing om onder het voorwenden van het bouwen van een garage annex Bed & Breakfast annex gastenverblijf, met een heel andere benodigde indeling, een woning voor ouderen te creëren. Ook het bouwen onder de noemer mantelzorgwoning en dan maar hopen dat de gemeente er over 10 jaar anders tegenaan kijkt, vinden wij geen oplossing om met vertrouwen aan te beginnen. Bovendien zijn deze vormen te beperkt in bouwhoogte en niet te financieren bij een bank. Waarom niet ronduit en in alle openheid kunnen zeggen waar het op staat en dat ook officieel vergund krijgen.

Een maatwerkoplossing is binnen het bestaande bestemmingsplan onbereikbaar gebleken en zal binnen de nog strengere regelgeving van het nieuwe bestemmingsplan nog onbereikbaarder worden. De door ons aangedragen oplossing om in plaats van een meergeneratiewoning een woning met zorgfunctie te bouwen viel ook niet in goede aarde. Maatwerk lijkt neer te komen op gunnen. En daarvan willen wij niet afhankelijk zijn. De gang van zaken tot nu toe laat er overigens ook geen twijfel over bestaan dat wij buiten een goede regeling in het bestemmingsplan niets meer van het college mogen verwachten.

De zorg voor ouderen staat bij alle partijen hoog in het vaandel, en daar hoort ook een feitelijk goed te realiseren woonvoorziening bij.

Er is geen sprake van wonen achter het lint maar om de hoek. Los van de vraag of we moeten spreken van achter het lint of om de hoek, zijn er vele precedënten die tonen dat onze wens geheel passend is in Zwaag en Blokker.

De voormalig burgemeester van Veldhuizen vatte het bondig samen. Er is "*geen enkele reden*" waarom het niet zou kunnen.

Uiteraard kunt u ons naar de Raad van State verwijzen, maar de kans is groot dat onze (schoon)vader de afloop van die zaak niet meer bij leven kan meemaken, en onze (schoon)moeder achter de gesloten deuren van een verpleeghuis eindigt.

Wij doen een dringend beroep op de gemeenteraad om met onze wens rekening te houden.

Met vriendelijke groet,

Leonie en Don Bijlsma

Leonie Bijlsma

Bijlage:

Don Bijlsma

- Recente e-mailwisseling met de gemeente
- De in de zienswijzen besproken precedënten

Van: D. Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Re: Bespreking met burgemeester
Datum: 2 januari 2017 10:27
Aan: Spaans, Ellen e.spaans@hoorn.nl

Geachte mevrouw Spaans,

In het kader van het gesprek dat wij in 2015 met de burgemeester hebben gehad en waarbij de burgemeester ons mededeelde dat we veel eerder bij hem hadden moeten komen omdat hij de zaak dan eerder had kunnen oplossen, is sindsdien geen enkele voortgang meer geboekt.

Op ambtelijk niveau wordt de mening van de burgemeester afgedaan als 'daar hebben we niets mee te maken'.

Wij zijn zeer teleurgesteld, omdat de problematiek van mijn zorgbehoevende schoonouders nu waarschijnlijk niet meer kan worden opgelost.

De menselijke waarden lijken op bestuurlijk niveau niets waard.

Graag zouden wij op zeer korte termijn opnieuw een gesprek met de burgemeester hebben.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Op 7 aug. 2015, om 10:16 heeft Spaans, Ellen
<e.spaans@hoorn.nl> het volgende geschreven:

Dank u wel en heel graag. Ik ben er tot 10:50 uur en anders kunt u bij de receptie vragen naar mijn collega Peggy Olsen.

Met vriendelijke groet

Met vriendelijke groet,

Ellen Spaans
secretaresse burgemeester dr. G.O. van Veldhuizen

Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252214 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl
Proclaimer

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: D. Bijlsma [<mailto:d.bijlsma@freeler.nl>]

Verzonden: vrijdag 7 augustus 2015 10:08

Aan: Spaans, Ellen

CC: D Bijlsma

Onderwerp: Bespreking met burgemeester

Geachte mevrouw Spaans,

Bij ons gesprek met de burgemeester heeft hij wat notities gemaakt bij foto's die hij wilde houden, maar die zijn weer in mijn dossier beland.

Ik kan ze even langs brengen. Is dat ok?

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Van: Spaans, Ellen e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: RE: Bespreking met burgemeester
Datum: 2 januari 2017 20:47
Aan: D. Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Bijlsma,

Ik heb uw bericht in goede orde ontvangen. Ik zal er zo spoedig mogelijk op terug komen. In verband met kerstreces zal dat echter niet eerder zijn dan begin volgende week.

Met vriendelijke groet,

Ellen Spaans
secretaresse burgemeester J. (Jan) Nieuwenburg

Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252214 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl
Proclaimer

Van: **D. Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Re: Bespreking met burgemeester
Datum: 3 januari 2017 12:52
Aan: Spaans, Ellen e.spaans@hoorn.nl

Geachte mevrouw Spaans,

Bedankt voor uw reactie. Misschien kunt u al een datum volgende week inplannen. In verband met de dementie van mijn schoonmoeder en het feit dat mijn schoonvader hedenochtend te horen heeft gekregen dat hij uitbehandeld is wegens hartklachten en longkanker, is de situatie zeer urgent.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Van: **Spaans, Ellen** e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: FW: Bespreking met burgemeester
Datum: 9 januari 2017 14:47
Aan: d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Bijlsma,

Ik heb uw verzoek met burgemeester Nieuwenburg besproken. Hij komt graag bij u op huisbezoek aan de Dorpsstraat 17 tezamen met de heer Tom Plat. Dit zou kunnen op dinsdag 7 februari om 14.00 uur. Eerder lukt het agenda technisch helaas niet. Wilt u mij laten weten of dit moment u schikt?

Met vriendelijke groet,

Ellen Spaans
secretaresse burgemeester J. (Jan) Nieuwenburg

Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252214 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl
Proclaimer

Van: D Bijlsma [mailto:d.bijlsma@freeler.nl]

Verzonden: maandag 9 januari 2017 15:18

Aan: Spaans, Ellen

Onderwerp: {Disarmed} Re: Bespreking met burgemeester

Geachte mevrouw Spaans,

Ik begreep dinsdag 17 januari (maar schreef februari).

Ik stuur u een brief van de gemeente van 5 december 2016 over de te bespreken zaak als bijlage.

Daarin wordt als datum 23 januari 2017 genoemd.

Het lijkt mij zinvoller om voor die datum met de burgemeester van gedachten te wisselen.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Van: **Spaans, Ellen** e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: RE: {Disarmed} Re: Bespreking met burgemeester
Datum: 9 januari 2017 15:25
Aan: D Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Bijlsma,

Ik begrijp uw verzoek, maar dat lukt niet in de agenda van de burgemeester. Dinsdag 7 februari is de eerste mogelijkheid.

Met vriendelijke groet,

Ellen Spaans
secretaresse burgemeester J. (Jan) Nieuwenburg



Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252214 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl
Proclaimer

Van: **Spaans, Ellen** e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: Gesprek burgemeester
Datum: 9 januari 2017 22:45
Aan: D Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl



Geachte heer Bijlsma,

Ik verwijs naar uw email die ik einde van de middag ontving. De burgemeester is op de hoogte van het dossier.

Een gesprek met de burgemeester heeft geen invloed noch status op de bestemmingsplanprocedure die 23 januari eindigt. Een eerdere datum dan 7 februari heb ik helaas niet beschikbaar in de agenda.

Met vriendelijke groet,
Ellen Spaans
Gemeente Hoorn
Tel 0229 - 25 2214

Van: **D Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Re: Gesprek burgemeester
Datum: 9 januari 2017 23:53
Aan: Spaans, Ellen e.spaans@hoorn.nl
Kopie: Don Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Geachte Mevrouw Spaans,

Als dat de enige mogelijkheid is dan is het niet anders en zullen wij de burgemeester op 7 februari om 14.00 uur ontvangen.

Mijn schoonouders zouden ook graag aanwezig zijn bij het gesprek.

Mocht er nog een gat in de agenda ontstaan dan houden wij ons aanbevolen.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Van: **Spaans, Ellen** e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: RE: Gesprek burgemeester
Datum: 10 januari 2017 00:04
Aan: D Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Dank meneer Bijlsma en vanzelfsprekend is het geen enkel probleem dat uw schoonouders bij het gesprek aanwezig zijn. Mocht er eerder ruimte in de agenda vrijvallen dan zal ik zeker aan u denken.

Met vriendelijke groet,
Ellen Spaans
Gemeente Hoorn
Tel 0229 - 25 2214

Van: **D Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Bespreking 7 februari 2017
Datum: 18 februari 2017 21:49
Aan: j.nieuwenburg@hoorn.nl
Kopie: Don Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Nieuwenburg,

Naar aanleiding van de bespreking met ons en de ouders van mijn echtgenote op 7 februari jl. zijn wij erg benieuwd naar uw bevindingen.

Met vriendelijke dank,

Leonie en Don Bijlsma

Van: **Spaans, Ellen** e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: RE: Bespreking 7 februari 2017
Datum: 23 februari 2017 12:54
Aan: D Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Bijlsma,

In verband met voorjaarsvakantie laat een reactie van de burgemeester even op zich wachten.

Met vriendelijke groet,

Ellen Spaans
secretaresse burgemeester J. (Jan) Nieuwenburg

Van: **Spaans, Ellen** e.spaans@hoorn.nl
Onderwerp: FW: Bespreking 7 februari 2017
Datum: 24 februari 2017 13:00
Aan: d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Bijlsma,

Schikt het u als burgemeester Nieuwenburg u donderdag 2 maart rond de klok van 15.30 uur belt?

Ik zie uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Ellen Spaans
secretaresse burgemeester J. (Jan) Nieuwenburg

Van: **D. Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Re: Bespreking 7 februari 2017
Datum: 24 februari 2017 13:48
Aan: Spaans, Ellen e.spaans@hoorn.nl

Geachte mevrouw Spaans,

Dat is goed.

Met vriendelijke groet,

Don Bijlsma

Van: **D Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Bespreking 7 februari 2017
Datum: 27 februari 2017 15:24
Aan: j.nieuwenburg@hoorn.nl
Kopie: Don Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl

Geachte heer Nieuwenburg,

Mijn schoonvader is donderdag jl. onwel geworden, heeft het bewustzijn verloren en is vervolgens door het opgeroepen ambulancepersoneel aan een hoofdwond geholpen. Zaterdag jl. heeft hij opnieuw het bewustzijn verloren en is hij naar het ziekenhuis vervoerd. Daarna is hij weer naar huis gebracht. Mijn dementerende schoonmoeder kan niets doen. Zelfs ons opbellen lukt haar niet. Voordat 112 door de burens gebeld was is onnodig veel tijd verloren gegaan.

Wij moeten dit alles met lede ogen aanzien. Wij willen en kunnen helpen.

Ik begrijp dat u mij donderdag gaat bellen, maar eigenlijk is iedere dag dat wij niets kunnen doen er één teveel.

In afwachting van uw berichten,

Met vriendelijke groet,

Don en Leonie Bijlsma

Van: Griffie Hoorn griffie@hoorn.nl
Onderwerp: RE: Spoed: Vergadering Algemene Raadscommissie dinsdag 14 maart 2017
Datum: 14 maart 2017 13:05
Aan: D. Bijlsma d.bijlsma@freeler.nl
Kopie: Griffie Hoorn griffie@hoorn.nl



Geachte heer Bijlsma,

Inspreken is niet mogelijk bij onderwerpen waarover formele inspraakprocedures op grond van speciale wettelijke regelingen (zoals Wet op de Ruimtelijke Ordening) van toepassing zijn (Reglement van orde algemene raadscommissie, artikel 15 lid 2). Dit omdat het in die gevallen bijvoorbeeld mogelijk is om zienswijzen in te dienen of anderszins als belanghebbende in het kader van een formele inspraakprocedure te reageren. Dat is bij dit onderwerp ook het geval. Dit betekent dus dat u vanavond niet kunt inspreken op het onderwerp.

De raads- en commissieleden hebben uiteraard kennis kunnen nemen van uw zienswijze in de Nota van zienswijzen en wijzigingen en van uw schriftelijke reactie van november 2016 en kunnen dit meenemen in hun standpuntbepaling. Zij hebben sinds 3 maart (= publicatiedatum commissie) de beschikking over deze documenten.

Met vriendelijke groet,

Margriet Vernes, commissiegriffier 14 maart 2017



Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252200 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl

Proclaimer

Van: D. Bijlsma [<mailto:d.bijlsma@freeler.nl>]

Verzonden: dinsdag 14 maart 2017 12:31

Aan: Griffie Hoorn

Onderwerp: Spoed: Vergadering Algemene Raadscommissie dinsdag 14 maart 2017

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "D. Bijlsma" <d.bijlsma@freeler.nl>

Datum: 14 maart 2017 12:29:53 CET

Aan: Griffie Hoorn <griffie@hoorn.nl>

Onderwerp: Antw.: Spoed: Vergadering Algemene Raadscommissie
dinsdag 29 november 2016

Ls.

Dank voor de verwijzing. Het stond dus niet in de toegezonden stukken.

Wat is het antwoord op de vraag over het inspreken?

Met vriendelijke groet.

D. Bijlsma

Op 14 mrt. 2017 om 10:07 heeft Griffie Hoorn <griffie@hoorn.nl> het volgende geschreven:

Beste meneer Bijlsma,

Hierbij de link waar u de stukken voor de commissievergadering van 14 maart kunt vinden.

<https://www.ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=hoorn&agendaid=4a1e4ece-8a36-4b06-9110-94676f4250ed&FoundIDs=&year=2017>

Bij agendapunt 4 staat uw brief als bijlage genoemd.

Met vriendelijke groet,

Jolanda Balk

Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252200 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl

Proclaimer

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: D. Bijlsma [<mailto:d.bijlsma@freeler.nl>]

Verzonden: maandag 13 maart 2017 19:31

Aan: Griffie Hoorn

Onderwerp: Re: Spoed: Vergadering Algemene Raadscommissie dinsdag 29 november 2016

Geachte mevrouw Vernes,

Ik zie de brief nergens genoemd en ook niet als bijlage bijgevoegd. Graag verneem waar u naar verwijst.

Is er mogelijkheid in te spreken? En zo ja kunt u mij daarvoor aanmelden.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Op 13 mrt. 2017 om 14:42 heeft Griffie Hoorn
<griffie@hoorn.nl> het volgende geschreven:

Geachte heer Bijlsma,

Wellicht heeft u erover heen gekeken, maar uw brief van 25 november staat al vanaf het moment van publicatie van de commissie van 14 maart als bijlage opgenomen (Schriftelijke reactie D. Bijlsma commissie 29 november 2016).

Met vriendelijke groet,

Margriet Vernes

Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn
T 0229 252200 | E

gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl Proclaimer --
---Oorspronkelijk

bericht-----

Van: D Bijlsma [<mailto:d.bijlsma@freeler.nl>]

Verzonden: maandag 13 maart 2017 10:35

Aan: Griffie Hoorn

CC: Don Bijlsma

Onderwerp: Re: Spoed: Vergadering Algemene
Raadscommissie dinsdag 29

november 2016

Geachte mevrouw Vernes,

Ik heb mijn brief van 25 november 2016 (bijlage) niet, zoals eerder met u besproken, aangetroffen bij de brief van 2 maart 2017 inzake de vergadering

van de ARC van 14 maart 2017. Kunt u mij
bevestigen dat dat alsnog gebeurt?

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Onderwerp: Doorst.: Urgent: Vergadering Algemene Raadscommissie dinsdag 14 maart 2017

Datum: 14 maart 2017 16:23:32 CET

Aan: Griffie Hoorn <gemeente@hoorn.nl>

Aan de Algemene Raadscommissie

Ik deel u hierbij mede geconstateerd te hebben dat er geen rekening meer is gehouden met onze aanvullende zienswijzen van 22 januari 2017.

Hierbij ontvangt u een document met referentieparen waarvan blijkt dat hetgeen wij wensen niet meer dan normaal is in de gemeente Hoorn.

Ik verzoek u vriendelijk met onze wensen rekening te houden bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Overzicht precedenten (niet limitatief)

Met betrekking tot bouw in nabijheid van een stolpboerderij:

- Dorpsstraat 108-110 te Zwaag (gemeente Hoorn).

Met betrekking tot bouwen nabij lintbebouwing:

- Achter Bangert 55, waar op een vergelijkbare locatie door de gemeente Hoorn een bouwkaavel werd gerealiseerd.
- Achter Westerblokker 159, realisering van diverse opstallen voor een kinderboerderij.

Met betrekking tot nieuwbouw en wonen al dan niet in combinatie met zorgfunctie:

- Dorpsstraat 23 te Zwaag (gemeente Hoorn), vervanging bedrijfsgebouwen door nieuwbouw, waarbij 8 ouderen in de achterliggende bebouwing wonen.
- Locatie Dorpsstraat 63 te Zwaag (gemeente Hoorn), waar 11 appartementen zijn toegestaan achter bestaande bebouwing.
- Westerblokker 125, Westerblokker (gemeente Hoorn), 10 appartementen achter monument en stolpboerderij.
- Lageweg 13 te Blokker (gemeente Hoorn), 16 appartementen omvattend zorgboerderijcomplex met aan/nieuwbouw.

Met betrekking tot woningbouw op hoeklocatie nabij lintbebouwing:

Hoek Dorpsstraat/Polder 1 te Hoorn: woning.
Hoek Dorpsstraat/Paaldijk 1 te Zwaag (gemeente Hoorn): woning.
Hoek Koewijzend/Refier 1A te Blokker (gemeente Hoorn): woning.
Hoek Westerblokker/Kloosterhout, Stad & Land Dierenklinieken Hoorn achter Westerblokker 112A (gemeente Hoorn): dierenkliniek met eigen huisnummer, 112B, niet aan huis verbonden beroep, met gebruik uitrit naast woning.
Hoek Dorpsstraat 2/Keern/Tinnegieter 48 te Hoorn: woning.
Unjerp pad nabij Bangert: wonen.
Het Grachtje over nrs. 70 en 71 te Zwaag: wonen.

Gebruik uitrit naast woning:

Het parkeren voor Stad & Land Dierenklinieken en kinderboerderij Mak Blokweer langs de woning Westerblokker 112A.

Grootschalige bouw aan de Dorpsstraat te Zwaag:

Voornemen tot toestaan grootschalig woonproject aan de Dorpsstraat 113 te Zwaag.

Meervoudig wonen

Dorpsstraat 14 te Zwaag.
Bangert 48 te Blokker.
Dorpsstraat 93 te Zwaag, meerdere woningen.
Bangert 55 en 57 te Blokker, meerdere woningen achter elkaar.

2. Het perceel kan zeer goed ontsloten worden op Het Erf. Vergelijkbare situaties waarbij bestemmingsverkeer via het bekende onderbord "uitgezonderd bestemmingsverkeer" toegelaten wordt zijn er legio in Hoorn/Zwaag. Bussen passeren elkaar hier ieder half uur omdat de dienstregeling hen samenbrengt op die tijd. Dat er dus geen plaats zou zijn voor een auto klopt niet. Ook ambulances en onderhoudsvoertuigen van de gemeente rijden over het Erf. Zo is er ook nieuwbouw gerealiseerd in het Risdammerhout Park. Die woning is alleen via een fietspad te bereiken. Fietzers worden totaal niet verrast bij toepassing van het bekende onderbord. Voor de oprit van de nieuwbouwwoning aan Dorpsstraat 25 is een boom weggehaald en herplant. Ook dat is hier goed mogelijk. Niet valt in te zien dat dit niet zou kunnen voor een ontsluiting van een perceel dat aan het Erf ligt. Voor het perceel is ontsluiting op Het Erf niet dringend noodzakelijk. Het perceel is goed bereikbaar via de bestaande in- en uitrit aan de Dorpsstraat, maar dan moet dat niet vervolgens tot een verbod op wonen aan het Erf leiden.
3. Op 6 augustus 2015 heeft burgemeester van Hoorn, dr. G.O. van Veldhuizen ons medegedeeld dat hij "geen enkele reden" zag waarom op de aangegeven plek geen losstaande meergeneratie-woning zou mogen worden gebouwd. Op dit standpunt van de burgemeester, die goed geïnformeerd was, mag vertrouwd worden. Tijdens een gesprek op 9 maart 2016 deelde wethouder B. Tap mede dat de (inmiddels oud-) burgemeester en huidig burgemeester van Enschede hem desgevraagd zijn standpunt heeft bevestigd.
4. Er is sprake van een hoeklocatie. Het betreft woningbouw aan Het Erf, niet aan de Dorpsstraat. Een woning die om de hoek ligt hoort niet bij het perceel aan een andere straat. Als bijvoorbeeld naar Bangert 23 te Zwaag wordt gekeken dan worden de woningen die pal achter de stolpwoning zijn gelegen planologisch ook niet aangemerkt als liggend op het perceel Bangert 23. Die woningen, waarvan de eerste op dezelfde soort locatie ligt als het perceel waarvoor een woonbestemming wordt gevraagd, ligt aan de Jacobsstsaf. Ook pal achter Dorpsstraat 1 te Zwaag is woningbouw ontstaan. De kavel van de stolpboerderij aan Dorpsstraat 1 te Zwaag is even diep als de kavel die resteert voor Dorpsstraat 17 na afsplitsing van het aan Het Erf gelegen deel.
5. Ten overvloede wijs ik bovendien op precedents van nieuwbouwwoningen die recent door de gemeente wel zijn toegestaan achter bestaande woningen: Dorpsstraat 23 te Zwaag (gemeente Hoorn), 8 nieuwbouwwoningen; Dorpsstraat 63 te Zwaag (gemeente Hoorn), 11 nieuwbouwwoningen; Westerblokker 125, Westerblokker (gemeente Hoorn), 10 nieuwbouwwoningen achter monument en stolpboerderij en Lageweg 13 te Blokker (gemeente Hoorn), 16 appartementen.

De voordelen:

- Het oude bedrijfsterrein wordt gesaneerd.
- Er wordt een grote hoeveelheid asbest verwijderd.
- Er wordt een oude gierkelder verwijderd.
- De totale bebouwde oppervlakte wordt aanzienlijk gereduceerd.
- Er wordt op een plaats die dat verdient een prachtige woning gebouwd die in een dringende behoefte voorziet.
- De sanering zal een aanmerkelijke kwaliteitsverbetering opleveren voor de omgeving en bijdragen aan een gezond leefklimaat voor de omwonenden.

Hansen, Annet

Van: Plat, Claudia
Verzonden: maandag 3 april 2017 15:53
Aan: Renckens, J.N.A.H.
CC: Griffie Hoorn
Onderwerp: RE: Bestemmingsplan Risdam
Bijlagen: Uitspraak Raad van State Risdam 2004.pdf; Deel 1.pdf; Deel 2.pdf

Beste heer Renckens,

In reactie op de door u gestelde vragen bericht ik u het volgende:

1. Kunt u die Welstandsnota overleggen en aangeven waar deze regel in de nota is vermeld? (NB in het raadsvoorstel staat deze nota niet als een van de kaders benoemd)

Antwoord: In de Welstandsnota wordt niet ingegaan op de beeldkwaliteit voor de linten. Deze beeldkwaliteit is opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan De Linten dat in 2002 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Dit Beeldkwaliteitsplan wordt, zowel door het college als door de welstandscommissie, gebruikt als toetsings- en referentiekader bij de beoordeling van verzoeken tot bebouwing in/aan linten. Er is wel een nieuwe Welstandsnota in de maak. Het ontwerp hiervan is recentelijk in de algemene raadscommissie besproken. In deze nieuwe Welstandsnota wordt wel ingegaan op de beeldkwaliteit voor de linten.

2. In hoeverre speelt bij deze discussie ook het Beeldkwaliteitsplan De Linten nog een rol? Kunt u die zonodig ook overleggen?

Antwoord: Het Beeldkwaliteitsplan De Linten speelt hierbij wel een rol. In dit plan staat aangegeven dat kavelsplitsing ten behoeve van nieuwbouw niet is toegestaan (pagina 75, kopje positionering, 3e streepje). Dit uitgangspunt is vertaald in de bestemmingen en de bouwvlakken die ook in bestemmingsplannen zijn opgenomen.

Dit uitgangspunt (en ook de andere uit het Beeldkwaliteitsplan De Linten) was overigens ook al in het vigerende bestemmingsplan Risdam 2004 opgenomen en is in het onderhavige bestemmingsplan ook weer opgenomen.

Het Beeldkwaliteitsplan De Linten is (in 2 delen) bijgevoegd.

3. Graag zou ik tenslotte ook de uitspraak van de Raad van State uit 2005 zien, waarnaar door u in de reactie op de zienswijze wordt verwezen.

Antwoord: Deze uitspraak is bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

Claudia Plat

Nieuwe Steen 1 | postbus 603 | 1620 AR Hoorn T 0229 252200 | E gemeente@hoorn.nl | www.hoorn.nl Proclaimer

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Jos Renckens [<mailto:josrenckens11@gmail.com>]

Verzonden: dinsdag 28 maart 2017 18:56

Aan: Plat, Claudia

CC: Griffie Hoorn

Onderwerp: Bestemmingsplan Risdam

Geachte heer/mevrouw Plat,

Een onderdeel van de discussie over het Bestemmingsplan Risdam betreft Dorpsstraat 17 te Zwaag en dan met name de wens van de huidige bewoners een extra woning op hun erf te bouwen. Ik heb daarover de volgende vragen.

De wethouder gaf in de commissie aan dat het verzoek leidt tot bewoning achter het lint en dat dit in strijd is met de Welstandsnota.

1. Kunt u die Welstandsnota overleggen en aangeven waar deze regel in de nota is vermeld? (NB in het raadsvoorstel staat deze nota niet als een van de kaders benoemd)

2. In hoeverre speelt bij deze discussie ook het Beeldkwaliteitsplan De Linten nog een rol? Kunt u die zonodig ook overleggen?

3. Graag zou ik tenslotte ook de uitspraak van de Raad van State uit 2005 zien, waarnaar door u in de reactie op de zienswijze wordt verwezen.

Met vriendelijke groet,

Jos Renckens

Raadslid D66

Verstuurd vanaf mijn iPad



Beeldkwaliteitsplan DE LINTEN

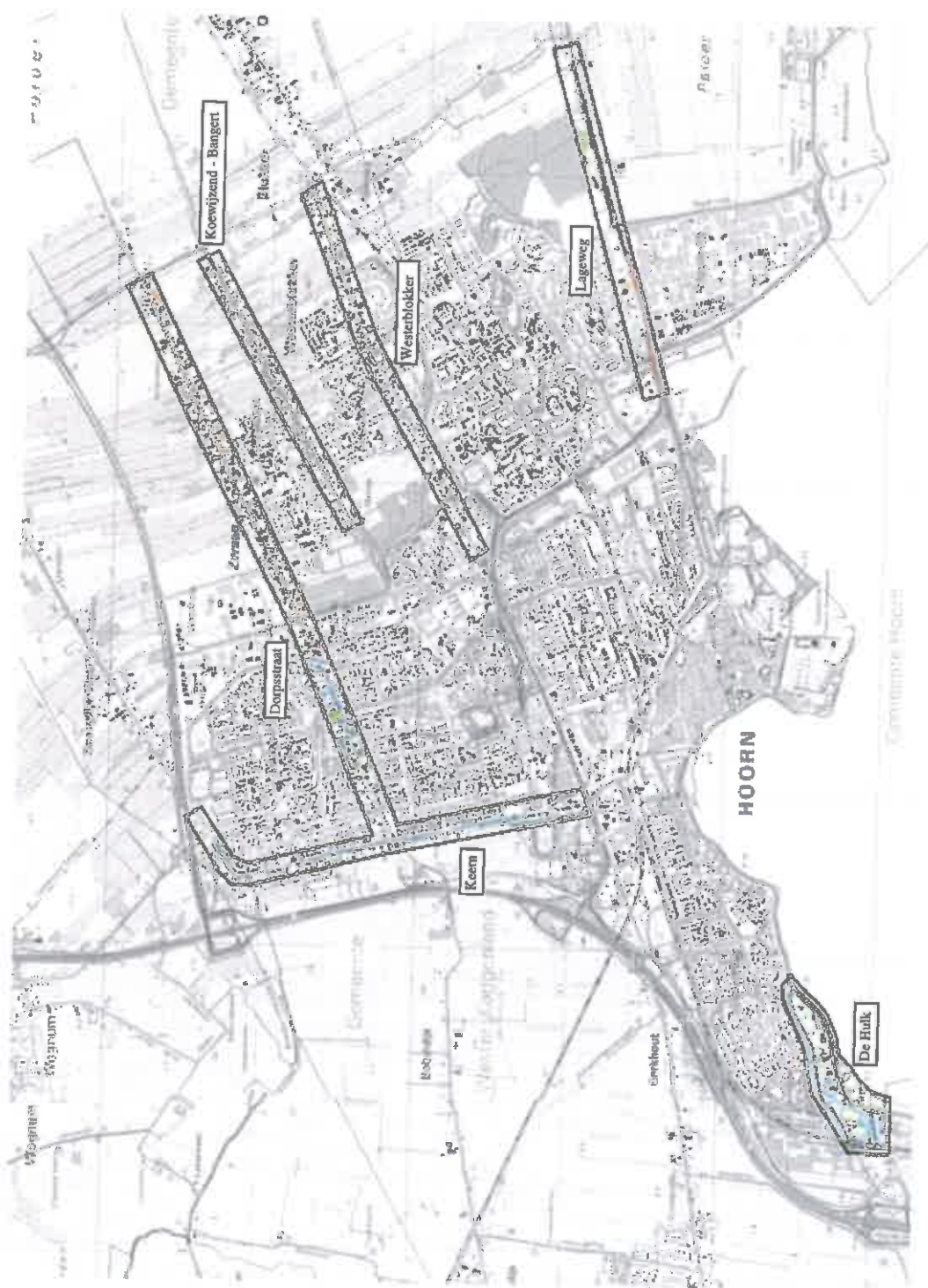
Gemeente Hoorn
Juni 2002

Voorwoord

Met de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening is ook het begrip beeldkwaliteit geïntroduceerd. Sindsdien is in het ruimtelijk beleid de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit sterk toegenomen. Met de verschenen Rijksnota Belvedere is ook de cultuurhistorische component nadrukkelijk meegenomen in het ruimtelijk beleid in bredere zin. In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is de nadruk gelegd op de combinatie van respect voor de diversiteit aan landschappelijke contexten en behoud van streekgeigen cultuurhistorische waarden.

De gemeente Hoorn is aan ontwikkelingen onderhevig, de stedelijke omgeving zal verder uitgebreid worden, waardoor de oorspronkelijke lintstructuren onder druk komen te staan. Met het oog hierop bestaat behoefte aan het bewaren van de kwaliteit van de linten. Dit kan worden bereikt door een beeldkwaliteitsplan waarin de kwaliteiten van deze linten worden beschreven en beoordeeld. Om te komen tot inhoudelijke uitspraken betreffende de gewenste beeldkwaliteit voor deze linten, zijn de ruimtelijke karakteristieken en eigenschappen geïnventariseerd en gewaardeerd. Op grond hiervan kunnen beleidsuitgangspunten worden geformuleerd, rekening houdend met overig gemeentelijk beleid en in nauw overleg met gemeentelijke diensten, burgers en externe adviseurs.

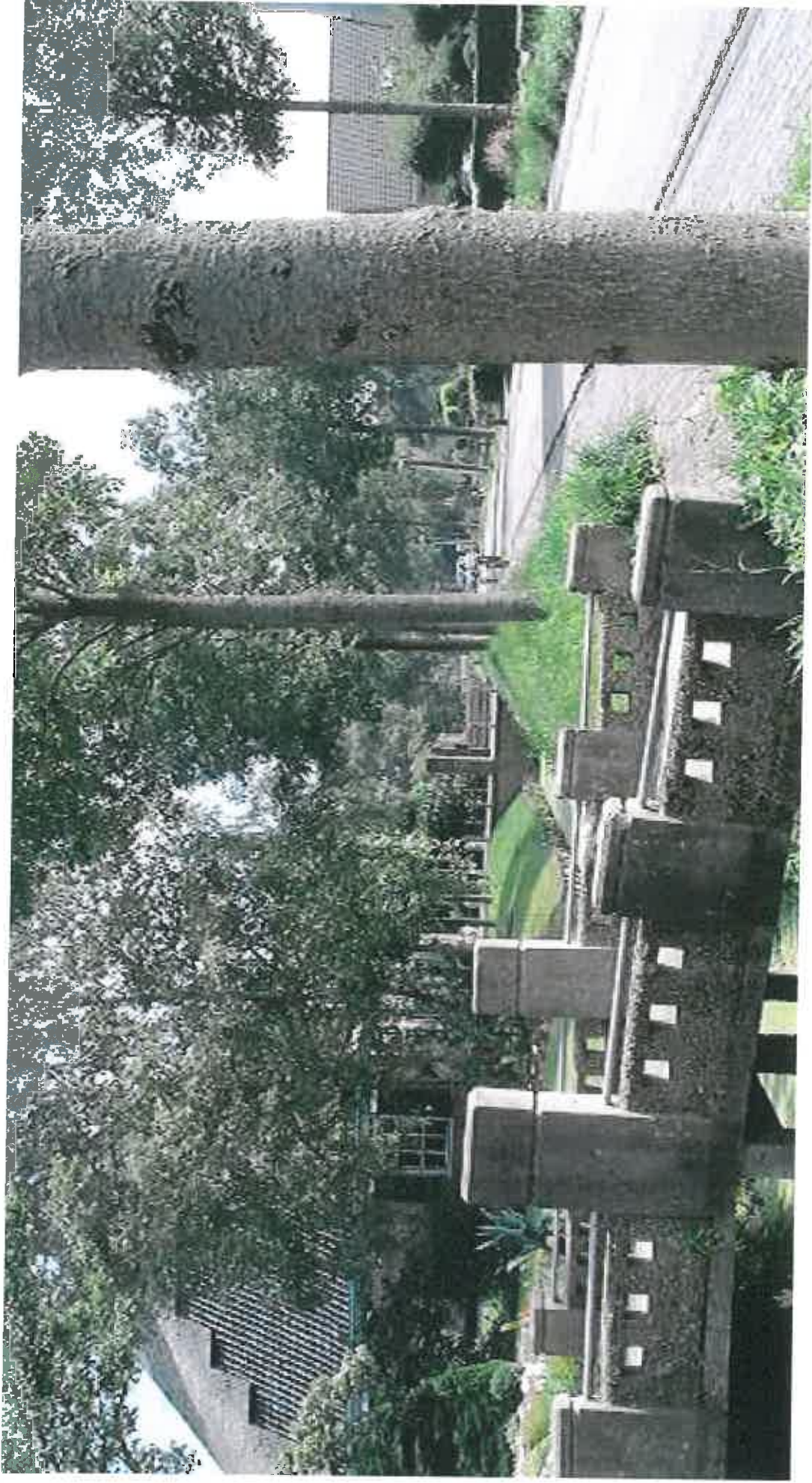
Gemeente Hoorn, juni 2002



Inhoudsopgave

Voorwoord
Plangebied
Inhoudsopgave

1.	Inleiding		
1.1.	Aanleiding	9	
1.2.	Doelstelling en functie	10	
1.3.	Leeswijzer	11	
2.	Wetgeving en beleid		
2.1.	Algemeen	15	
2.2.	Beeldkwaliteit en bestemmingsplannen	15	
2.3.	Beeldkwaliteit en welstand/woningwet	16	
3.	Analyse		
3.1.	Algemeen	21	
3.2.	Historische ontwikkeling	22	
3.3.	Ruimtelijke structuur	24	
3.4.	Lintstructuren	26	
3.5.	Ontwikkelingen	44	
3.6.	Conclusie	48	
4.	Visie en beleidsaccenten		
4.1.	Ruimtelijke visie	53	
4.2.	Beleidsaccenten	58	
4.3.	Beleidsaccenten in relatie tot de Welstandsnota	60	
5.	Beleidskaders en beoordelingscriteria		
5.1.	Algemeen	63	
5.2.	Gebiedsgericht beleidskader	64	
5.3.	Landelijk lint	75	
5.4.	Verstedelijkt lint	78	
5.5.	Ontwikkeling Bangert en Oosterpolder	82	
	Bijlage		
	Inspraakreacties		
	Colofon		



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Hoorn heeft men op diverse terreinen te maken met ontwikkelingen en initiatieven die van invloed zijn op de kwaliteit van de oorspronkelijke uitstraling van de bebouwingslinten. Het gaat hierbij om het Keern, Dorpsstraat, Koewijzend-Bangert, Westerblokker, Lageweg en de Hulk. Juist deze linten zijn in cultuurhistorisch, functioneel en/of landschappelijk opzicht van betekenis voor de gemeente Hoorn.

Binnen deze linten zijn geregeld plannen voor functieveranderingen en/of bouw aanvragen. Hierdoor wordt de kwaliteit van deze linten kwetsbaar. Deze ontwikkelingen vragen daarom een ruimtelijk kwaliteitsbeleid op verschillende schaalniveaus. Dit beleid kan gestalte krijgen door zorg te dragen voor een beschreven bron van kennis over de ruimtelijke eigenschappen van het gemeentelijk grondgebied. Door hieraan de gemeentelijke ambities te koppelen ontstaat een aanvullend beleidskader dat kan worden vastgesteld als beeldkwaliteitsplan. In relatie met het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium (o.a. bestemmingsplannen) kan dit instrument een rol vervullen bij het communiceren over de gewenste stedenbouwkundige en architectonische ontwikkelingen.



Het beeldkwaliteitsplan vormt een richtinggevend en toetsend kader, waarbinnen met name de ruimtelijke structuur en de verschijningsvorm van de openbare ruimte en bebouwing een belangrijke rol vervullen. Essentieel voor het instrument is het integrale karakter ervan. Dit houdt in dat voor wat betreft 'het beeld' alle ingrediënten van het schaalniveau van de gehele kern tot het kleinste object een rol kunnen spelen.

Om de ontwikkelingen in de toekomst beter te kunnen sturen, is het van belang een beleidskader te ontwikkelen dat zich in hoofdzaak bezig houdt met de beleving en vormgevingskwaliteit van de bebouwde en onbebouwde omgeving. Hiermee kunnen belangrijke beeldbepalende karakteristieken beschermd worden. Meest belangrijk hierbij is het begrip selectiviteit. Het is van groot belang onderscheid te kunnen maken in gebieden die bescherming verdienen en gebieden waar meer ruimte bestaat voor nieuwe ontwikkelingen. Dit lijkt voor de hand liggend, maar in veel gemeenten is een dergelijk bewustzijn van een onderscheid in gebieden niet in het beleid vastgelegd. Een beleidskader, waarin de ruimtelijke kwaliteitszorg wordt nagestreefd, heeft niet tot doel om alle aspecten van het ruimtelijk beleid te omvatten, maar dient als kader met beleidsrichtlijnen en -uitgangspunten. Indien dit is vastgesteld door de gemeenteraad biedt het voldoende (juridische) status om beleidsontwikkeling en planbeoordeling (bijvoorbeeld door de welstandscommissie) te ondersteunen.



1.2 Doelstelling en functie

De belangstelling voor ruimtelijke kwaliteit is sinds het verschijnen van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening in 1988 en de eerste architectuurnota 'Ruimte voor architectuur' in 1991 in een stroomversnelling geraakt. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening wordt het begrip ruimtelijke kwaliteit genoemd als één van de centrale thema's van het ruimtelijk beleid. In de architectuurnota 'Ruimte voor architectuur' wordt door de overheid aangegeven hoe zij de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit wil bevorderen. Dit kan bijvoorbeeld door het opstellen van beeldkwaliteitsplannen. Het beeldkwaliteitsplan wordt daarbij als volgt gedefinieerd:

"een samenhangend pakket van intenties, aanbevelingen en/of richtlijnen voor het veiligstellen, creëren en/of verbeteren van de beeldkwaliteit in een bepaald gebied"

In de tweede architectuurnota 'De architectuur van de ruimte' en de cultuurnota 'Pantser en ruggengraat' uit 1997 blijft de ruimtelijke kwaliteit één van de belangrijkste uitgangspunten. Uitgangspunt hierbij is dat de ruimtelijke kwaliteit gediend is met behoud, herstel en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden. Het gaat erom bestaande kwaliteiten te gebruiken als basis voor nieuwe ontwikkelingen. Het beeldkwaliteitsbeleid heeft tot doel het geven van een integrale visie op de beeldkwaliteit van het betreffende gebied, in dit geval de in Hoorn nog herkenbare linistrukturen. Grondslag voor beeldkwaliteitsbeleid is een analyse op verschillende schaal- en detailleringniveaus van de landschappelijke aspecten, de cultuurhistorische ontwikkeling, de stedenbouwkundige structuur, de inventarisatie van bebouwing, de verkavelingsopzet en de functionele structuur.

Op basis hiervan wordt geprobeerd te komen tot een typering en waardering van de linten of afzonderlijke delen daarvan. Doel is een selectief kwaliteitsbeleid op basis van goed onderbouwde prioriteiten. Deze prioriteiten vormen gradaties in het ambitieniveau van de gemeente wat betreft het ruimtelijk beleid. In dit beeldkwaliteitsplan wordt een onderverdeling gemaakt naar consolidatiegebieden, aandachtsgebieden en neutrale gebieden. Naar aanleiding van de analyse kan voor elk lint, of deel daarvan, aangegeven worden op welke manier met de ontwikkeling van de open ruimte en de bebouwing dient te worden omgegaan.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat het beeldkwaliteitsplan voornamelijk betekenis zal hebben als zelfstandig plandocument. Een dergelijk kader zal een heel scala aan gevolgen kunnen hebben die verder reiken dan het ruimtelijk beleid alleen.

- Het kan gebruikt worden als toetsingskader door B&W en de welstandscommissie (door opname in de toekomstige welstandsnota).
- Het kan onderlegger zijn voor te ontwikkelen structuurplannen, bestemmingsplannen en/of nadere uitwerkingen hiervan.
- De gemeentelijke bouwverordening en/of de gemeentelijke monumentenverordening kunnen verwijzen naar het beeldkwaliteitsplan.
- Het kan als toetsingskader dienen bij art. 19 WRO-procedures.
- Het kan een referentiekader vormen voor sectorale nota's, zoals een verkeerscirculatieplan of een groenstructuurplan.
- Externe partijen (bewoners, belangenverenigingen, marktpartijen e.d.) kunnen ermee worden voorgelicht, geprikkeld, en vooral, betrokken worden (communicatie).

1.3 Leeswijzer

Dit beeldkwaliteitplan omvat een analyse, een visie en beleidskader en uitwerkingen daarvan voor de linten. Hieraan voorafgaand wordt de juridische en beleidsmatige betekenis van het beeldkwaliteitplan uiteen gezet in een hoofdstuk Wetgeving en beleid.

Wetgeving en beleid (hoofdstuk 2)

Beeldkwaliteit en bestemmingsplannen; globaal wordt hier besproken wat de integratiemogelijkheden zijn met het bestemmingsplan.

Beeldkwaliteit en welstand/woningwet; hierin komt de relatie met welstandszorg en de woningwet aan bod. Om bij de huidige invulling van een beeldkwaliteitsbeleid reeds te kunnen anticiperen op de wijzigingen die de nieuwe woningwet met zich mee zal brengen, is weergegeven wat de gevolgen van deze wetswijziging kunnen zijn.

Analyse (hoofdstuk 3)

In de analyse worden verschillende schaalniveaus uitgewerkt. De analyse van de gemeente als geheel dekt het gehele grondgebied. Aan de orde komen de vormingsgeschiedenis, landschapstypering en verstedelijking. Daarna volgt een analyse van de afzonderlijke linten, waarin de aspecten openbare ruimte en bebouwing uitgebreid worden behandeld.

Vervolgens zal aandacht worden besteed aan de verdere ontwikkelingen van het recreatiegebied de Blauwe Berg (Ontwikkelingsnotitie, mei 2000) en de te ontwikkelen woonwijk Bangert en Oostpolder (Structuurplan, 12 juli 1999) die door de linten doorkruist zal worden. Tevens worden kleinschaligere ontwikkelingen langs de linten het Keern, Koewijzend en Westerblokker behandeld.

Visie en beleidsaccenten (hoofdstuk 4)

Ruimtelijke visie; een eerste aanzet tot het beeldkwaliteitsbeleid aan de hand van een gebiedsindeling. Accenten in beeldkwaliteitsbeleid; een nadere weergave van de accenten per deelgebied. In dit hoofdstuk zullen voornamelijk de ambitieniveaus worden weergegeven, zodat op basis hiervan gemeentelijke keuzes gemaakt kunnen worden. De visie vormt het uitgangspunt voor de uitwerkingen.

Beleidskaders en beoordelingscriteria (hoofdstuk 5)

Op dit niveau zal aandacht besteed worden aan de gewenste verschijningsvorm van de verschillende linten. De aanwijzingen en beoordelingscriteria hebben betrekking op het architectonisch en stedenbouwkundig beeld, waarbij de bestaande en, waar van toepassing, de geplande toekomstige omgeving als uitgangspunt zullen dienen. Dit betekent echter niet dat de bestaande context nieuwe invloeden dient te belemmeren.



2. Wetgeving en beleid

2.1 Algemeen

De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde omgeving in het algemeen en beeldkwaliteit of visuele kwaliteit in het bijzonder, heeft de wetgever bij de gemeentelijke overheid gelegd. Er zijn tal van instrumenten die een gemeente kan inzetten om de ruimtelijke kwaliteit te bevorderen. Voordat tot de bouw kan worden overgegaan, dient voor de meeste bouwwerken een vergunning te worden aangevraagd. De aanvrager kan op het gemeentehuis inlichtingen krijgen over de procedure. Of een vergunning kan worden verleend, is afhankelijk van de vraag of het bouwwerk past in het bestemmingsplan. Als dat niet het geval is, en er geen vrijstelling ex artikel 17 of 19 WRO wordt verleend, moet de bouwvergunning worden geweigerd. In dat geval mag niet tot de realisering van de bouw of verbouw worden overgegaan. Als het bouwwerk wel past in het bestemmingsplan, wordt de vergunning verleend als de welstandscommissie positief adviseert en het niet in strijd is met de technische voorschriften.

Artikel 9.1, lid 2 van de Bouwverordening stelt dat de gemeente een bouwaanvraag kan toetsen (en dus ook kan afwijzen) indien de gemeenteraad een beleid voor de visuele kwaliteit van de gebouwde omgeving heeft vastgesteld en openbaar heeft gemaakt in planologische maatregelen, beleidsnota's of deelnotities. Dit beeldkwaliteitplan vormt een stelsel van beleidsregels. Hierop zijn de artikelen 4:81 tot en met 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

2.2 Beeldkwaliteit en bestemmingsplannen

In het bestemmingsplan worden bouwvoorschriften en gebruiksbepalingen opgenomen met behulp van de voorschriften en de plankaart. Het bestemmingsplan moet zich beperken tot planologische aspecten: de functies, de stedelijke hoofdopzet met het stratenpatroon, de bebouwingsstructuur, de voorgevelrooilijn, de bouwmassa's en eventueel de kapvormen. Deze aspecten zijn echter wel van invloed op de beeldkwaliteit van de gemeente. Door een integratie van het beeldkwaliteitplan met het bestemmingsplan is er sprake van een optimale afstemming tussen vorm, functie en bestemming. Dit geldt ook voor de vrijstellingsmogelijkheden die artikel 19 WRO biedt.

Bestemmingsplan(herziening)

De laatste jaren wordt steeds meer geprobeerd de beeldkwaliteitsaspecten te integreren met het bestemmingsplan. Door het beeldkwaliteitplan te gebruiken als 'onderlegger' voor (een herziening van) een bestemmingsplan kan beeldkwaliteit met het bestemmingsplan verbonden worden. Dit beeldkwaliteitplan geeft beleidsintenties en richtlijnen die van belang zijn voor herzieningen van bestemmingsplannen. De visie op beeldkwaliteit kan vastgelegd worden in de beschrijving in hoofdlijnen of in de toelichting. In de beschrijving in hoofdlijnen kan veel worden gezegd over het gewenste kwaliteitsniveau dat bij een bepaalde ontwikkeling bereikt dient te worden. Er is echter nog veel discussie over het vastleggen van het kwaliteitsniveau. Er lijkt lijn te zitten in de jurisprudentie waarin de beschrijving in hoofdlijnen toch als bindend beoordeeld wordt. Het opnemen van de gewenste kwaliteit in een toelichting bij het bestemmingsplan is daarentegen niet bindend. De tendens is dat de concrete kwalitatieve uitgangspunten in de beschrijving in hoofdlijnen opgenomen worden en de onderbouwing daarvoor in de toelichting opgenomen wordt.

Artikel 19 procedures

Artikel 19 WRO(3 april 2000) is toepasbaar voor alle projecten die in strijd zijn met het geldende bestemmingsplan. Voor lichtere afwijkingen kan vrijstelling worden verleend door toepassing van artikel 19 lid 2 en lid 3. Voor grotere afwijkingen geldt de zelfstandige projectprocedure artikel 19 lid 1. Een vereiste hierbij is de ruimtelijke onderbouwing voor deze zelfstandige projectprocedure. Deze onderbouwing moet inzicht geven in de mate waarin het project afwijkt van het geldende beleid en de wijze waarop het afwijkende bouwwerk past binnen toekomstig planologisch beleid, op gemeentelijk-, provinciaal- en rijksniveau. Voor een plan zonder goede ruimtelijke onderbouwing, wordt een verklaring van geen bezwaar niet afgegeven, er wordt dan geen vrijstelling verleend. Een goede ruimtelijke onderbouwing bevat in ieder geval informatie over de locatie, de huidige situatie, een beschrijving van het project en de redenen voor de vrijstelling. De resultaten van eventueel artikel 10 WRO-overleg dienen ook in de ruimtelijke onderbouwing meegenomen te worden. De aanvrager/initiatiefnemer kan op eigen gelegenheid de ruimtelijke onderbouwing opstellen. In veel gevallen zal de gemeente echter besluiten dit ten dienste van de aanvrager te doen. De ruimtelijke onderbouwing kan vervolgens in een later stadium worden gebruikt voor de bestemmingsplanherziening.

Vooraf voor artikel 19 WRO procedures kan het vastgestelde beeldkwaliteitplan een belangrijke rol spelen als onderdeel van of toetsingsgrond voor de ruimtelijke onderbouwing.

2.3 Beeldkwaliteit en welstand/woningwet

Voordat er gebouwd kan worden, dient voor de meeste bouwwerken een bouwvergunning te worden aangevraagd. De welstandstoets vormt hier een onderdeel van. Of een vergunning wordt verleend en of een bouwwerk kan worden goedgekeurd, is afhankelijk van de vraag of het bouwwerk past binnen het bestemmingsplan. Als dat niet het geval is, moet de bouwvergunning worden geweigerd of kan via artikel 19 WRO een vrijstellingsprocedure worden opgestart. Als het bouwwerk past in het bestemmingsplan, al dan niet na vrijstelling, wordt de vergunning verleend als de welstandscommissie of een gedelegeerde ambtenaar positief adviseert en er geen strijd is met de technische voorschriften.

Huidige woningwet

Als voortvloeisel van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening en de Architectuurnota heeft de regering er voor gekozen een wettelijke basis voor het welstandsbeleid en het welstandtoezicht in de Woningwet 1992 op te nemen. Aan dit welstandsbeleid kunnen gemeenten op diverse wijzen invulling geven. Op grond van de Woningwet moesten gemeenten in ieder geval zogenaamde welstandscriteria opnemen in de bouwverordening. Deze criteria geven aan op welke aspecten een bouwplan door de welstandscommissie beoordeeld wordt. Zoals vele gemeenten gebruikt Hoon hiervoor de Modelbouwverordening.

Nieuwe woningwet

In het wetsvoorstel voor de nieuwe Woningwet wordt een grotere verantwoordelijkheid toegekend aan het gemeentebestuur. De gemeenteraad wordt verplicht om welstandscriteria vast te leggen in een gemeentelijke welstandsnota. Indien de gemeente geen welstandsnota vaststelt, kan er geen welstandstoetsing plaatsvinden en kan de welstandscommissie niet adviseren.

Een welstandsnota dient de volgende onderdelen te bevatten:

- Procedures en werkwijze welstand;
- Vigerend beleid en ruimtelijke context;
- Gebiedsgericht beoordelingskader met objectieve en eenduidige toetsingscriteria;
- Objectiegerichte sneltoetscriteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen.

In vergelijking met de bouwverordening biedt een welstandsnota de gemeenteraad meer flexibiliteit bij het concreet invulling geven aan de criteria, meer mogelijkheden tot het visueel weergeven en ook meer ruimte voor het aanbrengen van samenhang tussen het welstandstoezicht en andere aspecten van ruimtelijke kwaliteitszorg. Om het maatschappelijk draagvlak van het welstandstoezicht te vergroten zijn B&W en de welstandscommissie verplicht om jaarlijks verslag te doen van hun werkzaamheden. Daarnaast dienen de vergaderingen van de welstandscommissie openbaar te zijn en de maximale zittingsduur van de leden van de welstandscommissie wordt bepaald op twee maal drie jaar per gemeente. In vergelijking met de Woningwet 1992 zal bovendien de bouwvergunningprocedure een ingrijpende verandering ondergaan. De huidige categorie meldingsplichtige bouwwerken komt te vervallen. Deze worden grotendeels opgenomen onder de vergunningsvrije bouwwerken. De nieuwe Woningwet maakt onderscheid in voorzijden en achterzijden. Aan achterzijden van bebouwing zullen meer bouwwerken vergunningsvrij worden. Dit betekent dat verschillende kleine bouwwerken zoals garages, schuurtjes, dakkapellen, aan- en uitbouwen, etc. aan de achterzijde van bebouwing niet langer onderworpen zullen worden aan de voorschriften van de gemeentelijke bouwverordening (zoals stedenbouwkundige voorschriften), het bestemmingsplan en de leefmilieuvordering en aan redelijke eisen van welstand.

Bovendien spelen de redelijke eisen van welstand voor tijdelijke bouwwerken geen enkele rol meer.

Met de nieuwe Woningwet zal er een lichte en een reguliere procedure bestaan. Bij de lichte procedure mag de afhandeling maximaal zes weken duren (zonder verleningsmogelijkheid). Bij overschrijding van deze termijn wordt een vergunning van rechtswege verleend. De procedure, toetsingscriteria en afhandelingstermijnen voor aanvragen van een reguliere bouwvergunning zijn in de nieuwe Woningwet grotendeels gelijk aan die van de Woningwet 1992. De reguliere procedure mag maximaal 12 weken duren plus eenmalig 6 weken verlenging door B&W.

Om het minimaal gewenste kwaliteitsniveau te garanderen bevat de nieuwe wet een tweetal specifieke waarborgen:

1. In de eerste plaats worden ruimtelijke voorwaarden gesteld aan de bouwvergunningvrije bouwwerken in de AmvB van Rijksweg.
2. Ten tweede worden vergunningvrije bouwactiviteiten met betrekking tot monumenten en in door het Rijk aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten onder de "lichte" vergunningprocedure gebracht, waardoor zulke bouwactiviteiten door de gemeente preventief moeten worden getoetst op ruimtelijke kwaliteit.
3. Verplichtheid tot het formuleren van welstandsbeleid en een jaarlijkse evaluatie van het gevoerde beleid.

In relatie tot het beeldkwaliteitplan

In het kader van de nieuwe Woningwet kan dit beeldkwaliteitplan en de uitwerkingen daarvan dienen als basis voor het opstellen van een welstandsnota. De in dit beeldkwaliteitplan weergegeven analyse, gebiedsdifferentiatie en beleidsintenties voor de linten in Hoor dienen daarbij als basis voor een gebiedsgericht welstandsbeleid.



3. Analyse

3.1 Algemeen

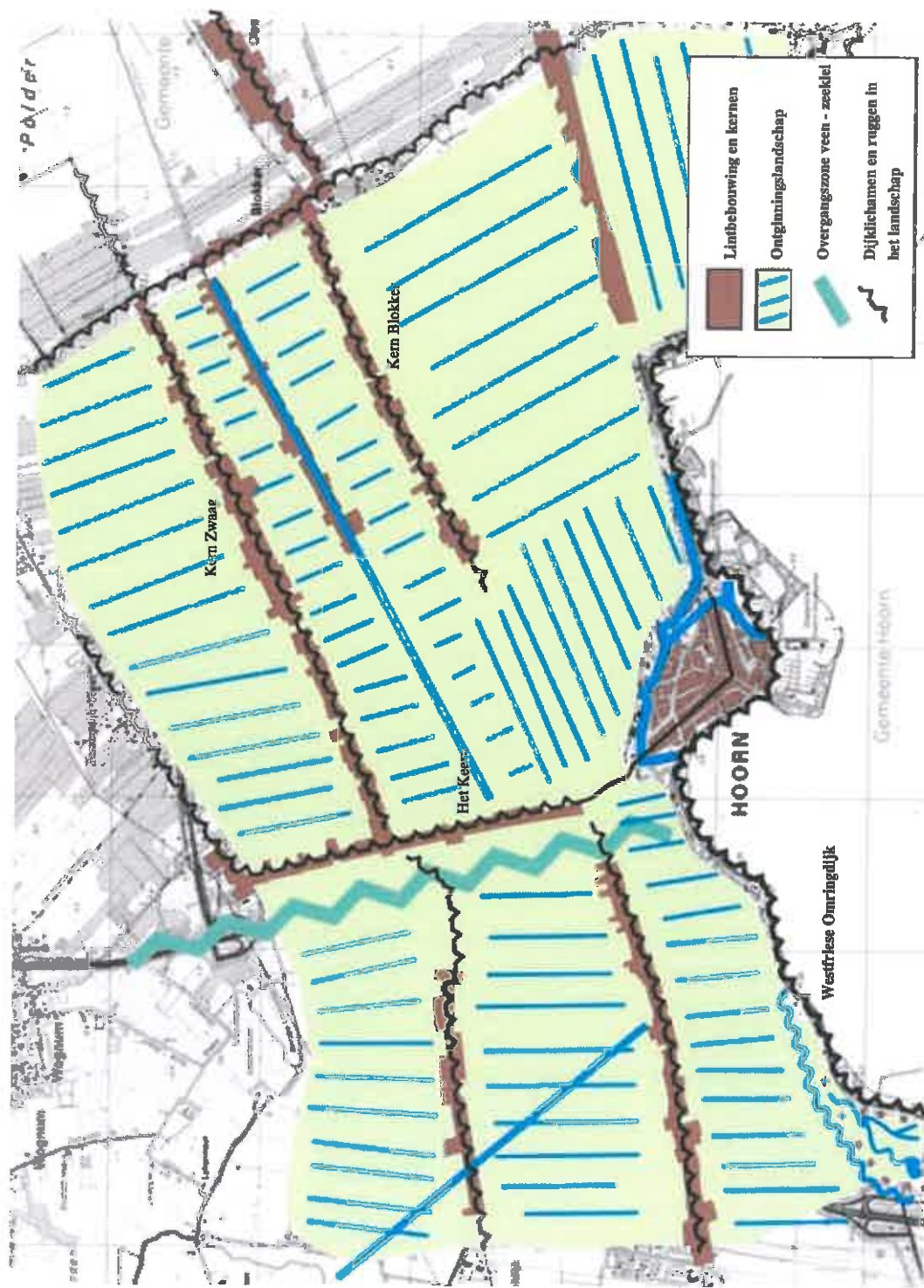
Samen met de cultuurhistorische achtergronden vormt de onderliggende landschappelijke structuur de 'ruggengraat' van het verstedelijkte gebied en is daarmee een belangrijk onderdeel van de analyse. Begrip en kennis van de landschappelijke structuur bieden veelal argumenten voor beoordeling van stedenbouwkundige en architectonische vraagstukken. Gekeken is naar de cultuurhistorische achtergronden en de ruimtelijke context van het gehele gemeentelijk grondgebied. In de daarna volgende paragraaf zijn de openbare ruimte en de bebouwing van de verschillende linten van Hoorn geïnventariseerd en geanalyseerd.



3.2 Historische ontwikkeling

De gemeente Hoorn is gelegen op de overgang van een veenbodem naar een zeekleibodem. De scheiding van deze bodemtypen wordt tegenwoordig gevormd door de snelweg A7, met westelijk de veengronden en oostelijk de relatief hoger gelegen zeekleigronden. De gronden werden ontgonnen in een zogenaamde slagenverkaveling. Langs dijken of waterlopen werden ontsluitingswegen aangelegd, waarvandaan in smalle slagen loodrecht op de ontsluitingsweg ontginning plaatsvond. De slagen werden onderling gescheiden door afwateringssloten. De kavels op de hoger gelegen zeekleigronden werden ook wel gebruikt voor fruit- en tuinbouw. Vanwege de drassige ondergrond werden de kavels in de veengronden voornamelijk gebruikt als weidegrond. Door inklinking van het veen liggen de ontginningsbases van de slagenverkaveling hoger in het landschap.

De historische kern van Hoorn is ontstaan als havenstad aan de Zuiderzee (het huidige Markermeer). Tot 1900 hebben er buiten de bolwerken van de historische stad nauwelijks uitbreidingen plaatsgevonden. De eerste planmatige ontwikkelingen dateren uit de periode 1900-1950, direct om de historische kern heen. De Provincialeweg N506 is om deze uitbreidingen heen gelegd. De dorpen Zwaag en Blokker zijn vanaf 1950 uitgebreid met kleinschalige, planmatige woonwijken. Na 1960 zijn het laatste deel van Hoorn-Noord en het eerste deel van Grote Waal gerealiseerd, alsmede het bedrijventerrein Hoorn 80. Vervolgens zijn vanaf 1970 de wijken Risdam-Zuid en -Noord gebouwd. In de laatste decennia van de twintigste eeuw zijn de wijken Bangaerde, Kloosterhout, Nieuwe Steen en Kersenboogerd ontwikkeld, alsmede het bedrijventerrein Westfrisla. Na de geplande ontwikkeling van de Oosterpolder en Bangert zal het stedelijk gebied van Hoorn nagenoeg het gehele gemeentelijk grondgebied beslaan.



Oorspronkelijke lint- en ontginningsstructuur.

3.3 Ruimtelijke structuur

De ontginningsvorm heeft tot gevolg gehad dat een slagenpatroon in het landschap ontstaan is; rechte ontginningslinten, evenwijdig aan en loodrecht op de IJsselmeerdijk, met haaks daarop de ontginningsloten. Latere stedenbouwkundige ontwikkelingen hebben deze rechthoekige structuur enigszins aangetast. De verschillende uitbreidingswijken van Hoorn en de oorspronkelijk zelfstandige dorpen Zwaag en Blokker zijn voor een groot deel in de reeds aanwezige verkavelingen gevoegd. Desondanks zijn de interne verkavelingen en ontsluitingswegen dusdanig gestructureerd dat de oorspronkelijke rechthoekige slagenstructuur grotendeels verloren is gegaan.

De structuur wordt tegenwoordig bepaald door een mengeling van de historische rechte lijnige structuur en de minder rationele structuren van de uitbreidingswijken en het spoor. De belangrijkste structuurbepalende elementen zijn de Westfriese Omringdijk (IJsselmeerdijk), de rijksweg A7, de Westfrieweg en het lint Noorderdracht-Boekert-Zuiderdracht. Binnen deze vierkante omkadering zijn de Provincialeweg en de linten Keern, Dorpsstraat, Westerblokker en Koewijzend-Bangert de elementen die de oorspronkelijke rechthoekige structuur dragen. De spoorlijn, gebiedsontsluitings- en erfdoorgangswegen doorkruisen de rechthoekige structuur van het landschap. Hierdoor ontstaat in combinatie met de uitbreidingswijken een soort lappendeken van bebouwing en ontsluiting. Dit heeft tot gevolg dat de oriëntatie en de leesbaarheid van de stedelijke structuur verminderd wordt, alsmede de aansluiting met het omringende landschap.

De ontsluitings- en bebouwingsstructuur van de te ontwikkelen deelgebieden Waterland en Hoge Hemen in de Oosterpolder en Bangert voegen zich volgens het Structuurplan grotendeels naar de oorspronkelijke verkavelingsstructuur.



Afweringsswaart loodrecht op lintstructuur.



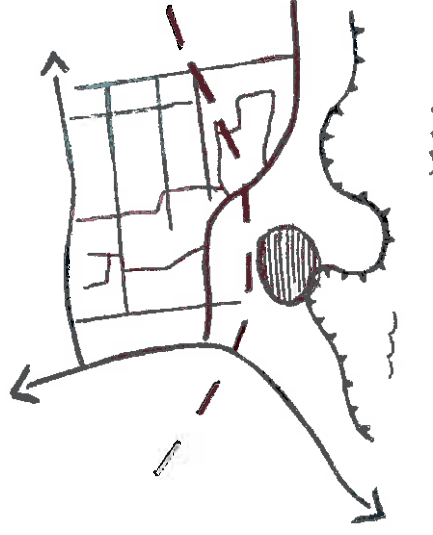
Rationele lintstructuur.



Verbinding tussen twee linten.



Oude boordenij als referentie aan het verleden.



De oorspronkelijke structuur van strokenverkaveling wordt door nieuwe structuren en uitbreidingen doorkruist. Hierdoor ontstaat als het ware een lappendeken van wijken en verkeersontsluiting.

3.4 Lintstructuren

Inleiding

De belangrijkste beeldbepalende eigenschappen van lintstructuren zijn gerelateerd aan de openbare ruimte, de kavels langs het lint en de bebouwing op de kavels. Analyse van deze factoren moet leiden tot een karakterschets van de verschillende linten of onderdelen daarvan. Dit leidt uiteindelijk tot een onderverdeling van de lintsegmenten in een aantal linttypen.

Het Keern

Openbare ruimte

Het bebouwingslint het Keern loopt evenwijdig aan de snelweg A7. Het is van oudsher een ontsluitingsweg die verschillende ontginningslinten en de historische kern van Hoorn met elkaar verbindt. Vanaf het lint het Keern hebben geen ontginningen plaats gevonden. Vanwege de functie als erftoegangsweg heeft dit rechtlijnige lint relatief veel dwarsverbindingen haaks op de weg. De kruising met de Provincialeweg is hiervan de belangrijkste. Andere belangrijke kruisingen zijn die met de erftoegangswegen van de wijken Risdam-Zuid en -Noord, de Bobeldijkerweg en de Dorpsstraat.

Het lint heeft over de gehele lengte een eenduidige verkeersinrichting van een rijbaan met een vrijliggend fietspad aan de oostzijde. Wat profielkenmerken betreft kan het lint worden onderverdeeld in drie delen. Het meest zuidelijke deel, tussen de Provincialeweg en het water Wijzend, wordt gedomineerd door de verkeersfunctie. Tot aan het benzinestation t.h.v. de Dr. van Aalstweg is sprake van een brede strook verharding zonder groenvoorzieningen. Ter hoogte van het benzinestation is er sprake van pleinvorming door de grote hoeveelheid bestrating en de sterk teruggelegen bebouwing aan de oostzijde.

Tussen het benzinestation en de Wijzend wordt het fietspad door een lage heg en een bomenrij van de rijbaan gescheiden. Verderop begint hier aan de oostzijde van het lint een waterloop die tussen de weg en de bebouwing ligt. De parkeerstrook en het trottoir zijn aan de westzijde gelegen. De bebouwing aan de westzijde van het lint is kleinschalig en kent een hoge dichtheid, wat tot wandvorming leidt. De kavels worden hier aan de achterzijde begrensd door een waterloop. De bebouwing aan de oostzijde bestaat voornamelijk uit grootschalige elementen die wat teruggelegen op de kavel zijn gesitueerd. Dit profiel wordt in het middendeel van het lint, tussen de Wijzend en de Dorpsstraat, doorgezet. De oostzijde van het lint wordt hier echter begrensd door achterzijdes van woningen achter de waterloop. De erfafscheidingen van deze woningen hebben zeer uiteenlopende vormen en kleuren, waardoor de samenhang sterk vermindert.

Het deel ten noorden van de Dorpsstraat kent dezelfde scheiding van rijbaan en fietspad, wat de continuïteit van het lint bevordert. De begrenzingen van het lint krijgen hier echter een geheel ander karakter.

Tussen de Dorpsstraat en de Berkmorgouw heeft het lint aan beide zijden een transparant karakter door een lage bebouwingsdichtheid. Aan de westzijde ligt de bebouwing in enkele gevallen achter de waterloop in plaats van tussen de waterloop en de weg. Van wandvorming is langs dit gedeelte dan ook nauwelijks sprake.

De kruising met de Berkmergouw onderbreekt de continuïteit van het lint enigszins, doordat de vormgeving er op gericht is het verkeer te laten afbuigen naar de Berkmergouw. Ten noorden van deze kruising is sprake van wandvorming door samenhangende rijwoningen en villa's, welke grotendeels met de voorzijde naar het lint gekeerd zijn. De bebouwing is enigszins teruggelegen van de weg gesitueerd, waarbij de tussenruimten veelal met een groenstrook en een woonpad zijn opgevuld.

Het stukje Zwaagdijk tussen de busluis en de Westfriisiaweg wordt ook tot het Keem gerekend. Het profiel is in dit deel een stuk breder doordat de bebouwing verder van de weg is teruggelegen. De bebouwingsdichtheid is daarbij zeer laag, waardoor het een meer landelijke uitstraling krijgt. Door de busluis en bijbehorende wegversmallingen ontstaat een sterk geforceerde overgang van stedelijk naar landelijk lint, en wordt de continuïteit verbroken. De beëindiging van het lint bij de Westfriisiaweg door een houten beschotting is erg abrupt, waardoor een zichtrelatie met de Zwaagdijk aan de andere zijde van de Westfriisiaweg wordt verbroken.



Busluis in het Keem verbreekt continuïteit.



Pleinvorming door teruggelegen bebouwing.

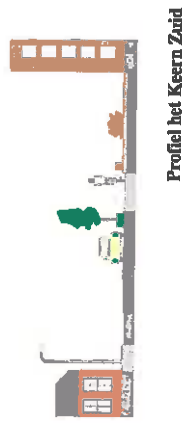
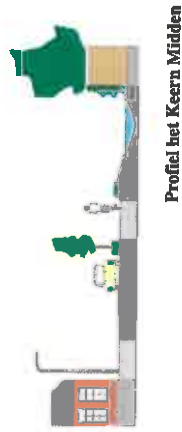
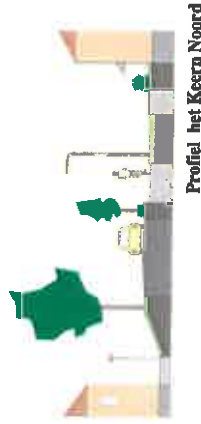


Bebouwing

Tussen de Provincialeweg en de Dorpsstraat wordt de wandvorming aan de westzijde van het lint gedomineerd door kleinschalige, zeer gevarieerde woonbebouwing, zowel vrijstaand als rijwoningen, direct aan het trottoir. Op dit gedeelte komen diverse kapvormen voor. Kaprichingen variëren in mindere mate, de meeste woningen hebben de kopgevel aan de straatzijde, maar in enkele gevallen is sprake van langsgevels. De meeste bebouwing is vooroorlogs, wat zich uit in enkele fraai gedetailleerde gevels, doorgaans met een verticale geleiding door parcellering en gevelindeling. De bebouwingshoogtes variëren. Er is sprake van een enkele laag met kap, twee verdiepingen met kap of plat dak en twee verdiepingen met een vliering. De modernere bebouwing in dit gedeelte van het lint is afgestemd op de kleur en hoogte van de reeds bestaande panden.

Tussen de Provincialeweg en Wijzend heeft de oostzijde van het lint een geheel ander bebouwingskarakter. Deze wordt gedomineerd door teruggelegen grootschalige bedrijfsgebouwen en wooncomplexen. Van wandvorming is door de teruggelegen objecten nauwelijks sprake. Tussen Wijzend en de Dorpsstraat is sprake van achterzijden van woonbebouwing. Kenmerkend voor deze woningen zijn de kleine gevelopeningen en de teruggelegen bovenste verdieping. De nieuwbouwlocatie 'de Kwekerij' ligt tussen de Dorpsstraat en de Berkmergouw. Ook hier zullen achterzijdes naar het lint gericht zijn.

Ten noorden van de Berkmergouw is sprake van modernere rijwoningen met de voorzijde aan het lint. Het laatste deel van het Keern kent aan beide zijden rijwoningen, aan de westzijde komt tevens zowel historische als moderne vrijstaande bebouwing voor.



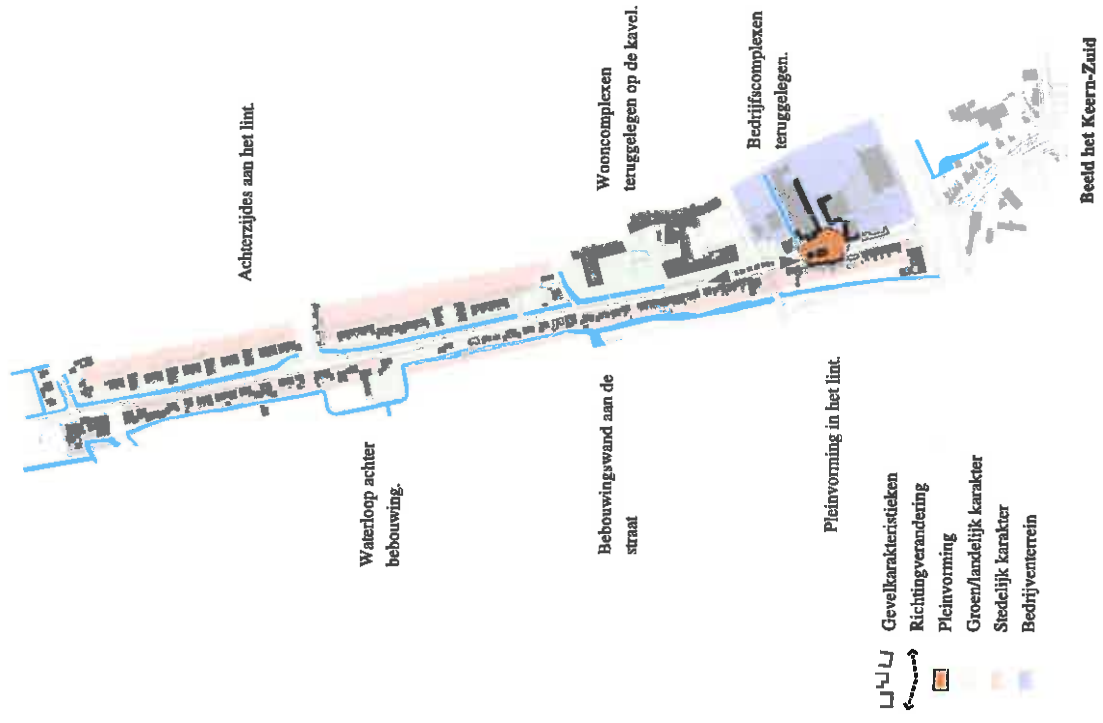
Langs de Zwaagdijk staan enkele (historische) boerderijen en schuren. De stolpvorm is hierbij het meest toegepast, zowel bij woonhuizen als bij schuren. De verschillende gebouwen langs dit deel verspringen onderling in rooilijn, waardoor het landelijke karakter wordt versterkt. De meeste panden zijn van origine eenvoudig en functioneel gedetailleerd, slechts in enkele gevallen is sprake van verstoring van het beeld door latere toevoegingen. Aan de zuidzijde van de Zwaagdijk staat een grote sporthal. Deze is weliswaar sterk teruggelegen, maar door het kleur- en vormgebruik toch negatief van invloed op het beeld van de Zwaagdijk.



Stolpboerderij langs de Zwaagdijk.



Achterzijdes aan het lint bij nieuwbouw 'de Kwekerij'.





Schuur met stolpvorm langs de Zwaagdijk.



Wandvorming in Keem-Zuid



Achterzijdes naar het lint gericht.



Moderne vrijstaande bebouwing in Keem-Noord.



Dakkapel te groot voor het dakvlak, verstoort originele detaillering.



Beeld het Keem-Noord



Karakteristiek profiel Keern.



Kleinschalige gevarieerde bebouwing.



Rijk gerealiseerde stopboerderij met 'gooise' dakkapel aan zijkant.



Profielversmalling tast beeld sterk aan.



Plateau ter hoogte van kruising met de Geldelozeweg.



Duidelijk verticale geleiding en fraaie detaillering.

- Het Keern Zuid**
- Gesloten bebouwingswand westzijde
 - Smalle parcelering westzijde
 - Grootschalige objecten en achterzijden oostzijde
 - Rooilijn aan de weg
 - Breed verkeertechnisch profiel



Grootschalige wooncomplexen.



Teruggelegen bebouwing achter groenstrook tussen fietspad en bebouwing.

Dorpsstraat

De Dorpsstraat is van oudsher een ontginningslint vanwaar in zowel noordelijke als zuidelijke richting ontginningen plaats hebben gevonden. Het is de hoofdstraat van het vroegere zelfstandige dorp Zwaag, maar is tegenwoordig voor een groot deel ingesloten tussen de grote planmatige uitbreidingswijken van Hoorn. Nieuwe uitbreidingen in Bangert en Oosterpolder zullen het nog vrije gedeelte van het lint omsluiten.

- Weg
-→ Fiets- of voetpad
- Knooppunt (zwaar)
- Knooppunt (licht)
- ←-→ Zichtlijn



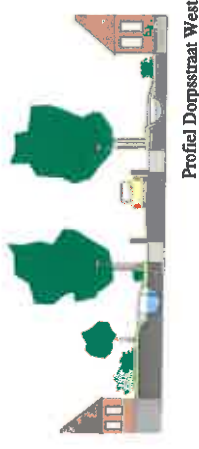
Structuur Dorpsstraat.

Openbare ruimte

De Dorpsstraat kent over de gehele lengte meerdere profielen. Het gedeelte tussen de wegen het Keern en Torenwachter heeft een kleinschalig profiel met aan weerszijden van de weg water. De rijweg is uitgevoerd in asfalt en wordt aan weerszijden geflankeerd door een smalle strook klinkers, een begeleidende bomenrij en straatlantaarns die passen bij het kleinschalig straatbeeld. De bebouwing is hier achter het water gelegen en is in vrijwel alle gevallen omgeven door afwisselend hoge en lage erfbeplanting. De ontsluiting van de kavels vindt plaats door betonnen of houten bruggetjes in uiteenlopende vormen en maten. Langs dit gedeelte van het lint zijn door middel van langzaam verkeerroutes regelmatig doorsteekjes naar de achterliggende woonwijken.

Vanaf de Torenwachter tot aan de Noorderdracht is het profiel wat meer ingericht voor het verkeer en neemt de bebouwingsdichtheid en daarmee de wandvorming toe. Het profiel bestaat hier uit een geasfalteerde rijweg met een trottoir aan de zuidzijde. De waterlopen langs de weg zijn hier voor een groot gedeelte niet meer aanwezig. In een gedeelte van de kern van het dorp Zwaag is ook aan de noordzijde van de Dorpsstraat een trottoir aanwezig. Hierdoor heeft de openbare ruimte daar een enigszins stedelijk karakter. Door de teruggelegen gevel van een supermarkt is ter hoogte van het centrum sprake van pleinvorming. Hierdoor wordt de lineaire lintstructuur enigszins onderbroken. Tussen de kern van Zwaag en de Noorderdracht wordt de bebouwingsdichtheid weer lager en is nog een enkele keer sprake van bebouwing achter het water. Ook is hier meer erfbeplanting aanwezig. Hierdoor ontstaat een geleidelijke overgang van een stedelijk naar een landelijk lint.

Een langzaam verkeersroute, het Unierpad, verbindt dit deel van het lint met het lint Koewijzend-Bangert. De belangrijkste kruisingen langs dit deel van het lint zijn die met de wegen Zwaagmergouw, Oostergouw en Noorderdracht. Deze wegen zijn erg dominant ten opzichte van de Dorpsstraat, waardoor de continuïteit van het lint enigszins onderbroken wordt.



Profiel Dorpsstraat West



Profiel kern Zwaag

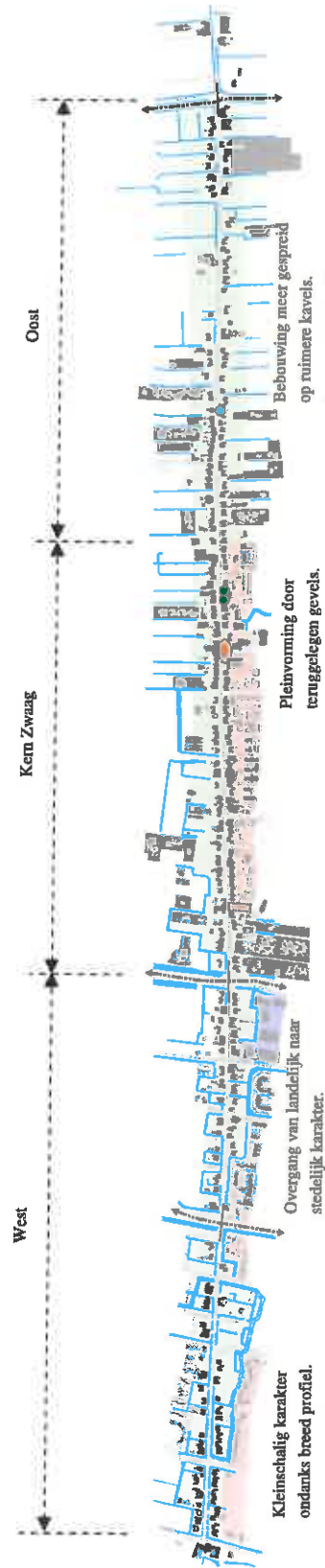
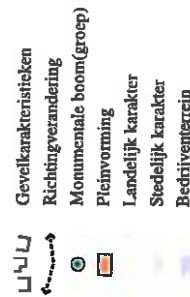
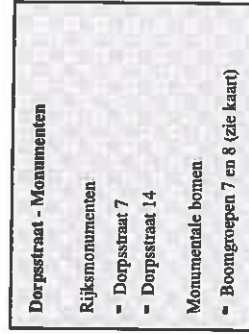
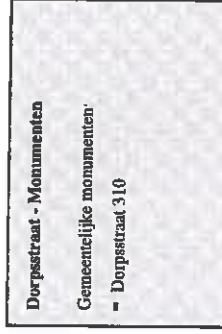


Profiel Dorpsstraat Oost

Bebouwing

Het bebouwingsbeeld van het gedeelte tussen de wegen het Keern en Torenwachter wordt gedomineerd door de variatie in vrijstaande woningen op ruime kavels, allen achter het water gesitueerd. Het betreft hier voornamelijk stolpboerderijen (zowel traditioneel als modern) en woningen met één of twee lagen met zadeldak, waarbij de kapriching varieert.

De afwisselend hoge en lage erfbeplanting neemt in hoeveelheid af naarmate men de kern van Zwaag nadert. De bebouwing bestaat hier voornamelijk uit vrijstaande woningen welke aan beide zijden van de weg in de rooilijn verspringen. Doordat de bebouwing op dit gedeelte van het lint dichter op de weg staat en de dichtheid hoger wordt, is het beeld hier wat meer divers. De woningen langs het oostelijke deel van het lint variëren in kapvorm en -richting. Naast zadeldaken en stolpen komen mansardekappen en schildkappen geregeld voor.





Traditionele stolpboerderij.



Modern landhuis.



Verscholen achter erfbeplanting.



gevarieerde bebouwing nabij centrum



grootschalig eigentijds element

Dorpsstraat West

- Kleinschalig profiel, veel groen
- Bebouwing achter water met bruggetjes over het water
- Vrijstaande bebouwing op ruime kavels
- Doorgaans stolpboerderijen
- Dichte erfbeplanting

Dorpsstraat kern Zwaag

- Stedelijk profiel
- Veelal geschaakte bebouwing vormt bebouwingwand
- Rooilijn aan straat
- Weinig erfbeplanting

Dorpsstraat Oost

- Open profiel, weinig groenvoorzieningen
- Smalle parcellering
- Bebouwing voor op kavel gepositioneerd
- Open erfbeplanting

Koewijzend-Bangert

Het lint Koewijzend-Bangert is van oudsher tussen een dubbele watergang gelegen, die zorgden voor de afwatering van het gebied tussen de Dorpsstraat en Westerblokker. De ligging tussen deze ontginningslinten wijst erop dat dit lint waarschijnlijk is ontstaan als vestigingsbasis voor landarbeiders in dienst van de agrariërs die aan de ontginningslinten gevestigd waren. Tegenwoordig is de bebouwing van Koewijzend-Bangert grotendeels ingesloten tussen de uitbreidingswijken van Zwaag en Blokker en is slechts de wetering (de Wijzend) aan de noordzijde overgebleven. Nieuwe woningbouwontwikkelingen zullen het lint verder omsluiten, waardoor het in zijn geheel in een stedelijk gebied zal komen te liggen.

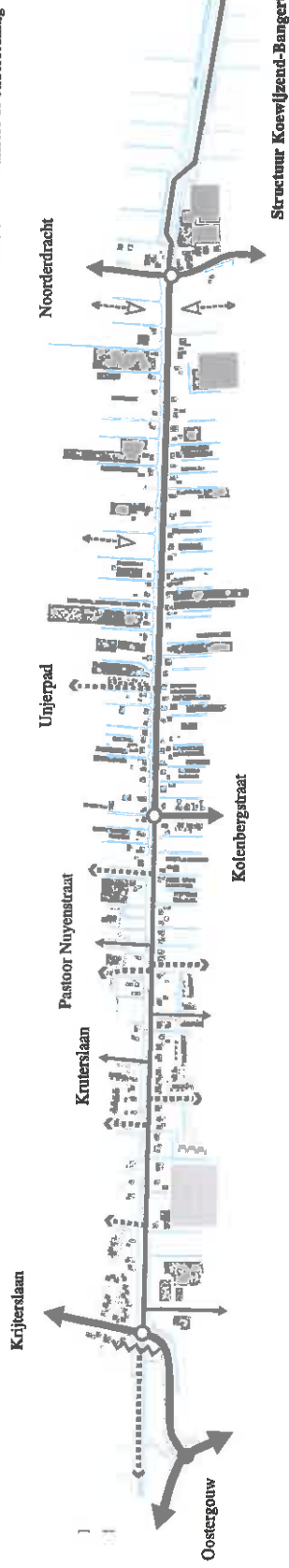
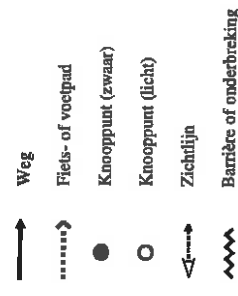
Openbare ruimte

Het profiel van het lint is over de gehele lengte vrij eenduidig. In vergelijking met andere linten zoals het Keern en de Dorpsstraat, is de bebouwingdichtheid langs Koewijzend-Bangert vrij laag. Het algemene profiel bestaat uit een brede wetering aan de noordzijde, waarachter de bebouwing recht op de kavel staat. De kavelontsluiting vindt hier door voornamelijk houten bruggetjes plaats. Aan de zuidzijde zijn de kavels direct aan de weg gelegen, met iets teruggelegen de bebouwing. De wetering is aan deze zijde nog deels aanwezig. Parkeervoorzieningen zijn op de eigen kavels gerealiseerd. Tevens is tussen de Pastoor Nuyensstraat en de Kolenbergstraat aan de zuidzijde een aanliggend verhoogd trottoir aanwezig.

De verkeersfunctie is in hoofdzaak gericht op de ontsluiting van het lint zelf, en in beperkte mate als ontsluiting van de omliggende wijken. Hierdoor is het aantal dwarsverbindingen laag. De belangrijkste kruisingen zijn die met de Krijterslaan en de Noorderdracht. Het lint is voor fietsers behalve ontsluitend ook doorgaand. Het Unierpad is een langzaam verkeersroute die het lint door de weilanden met de Dorpsstraat verbindt.



Profiel Koewijzend-Bangert



Bebauwing

De bebouwing langs het lint heeft in vergelijking met andere linten als het Keern en de Dorpsstraat een vrij lage dichtheid. Er is langs dit lint nagenoeg geen sprake van geschakelde bebouwing. Het beeld wordt voornamelijk bepaald door vrijstaande bebouwing, omringd door afwisselend hoge en lage erfbeplanting. De bebouwing bestaat voor het grootste gedeelte uit woningen met één bouwlaag en een zadeldak. De kaprichting varieert, net als het kleurgebruik en de detaillering. In enkele gevallen is er sprake van een meer statige bebouwing van één bouwlaag met schildkap. Langs het gehele lint is sprake van een continue verspringende voorgevelrooilijn binnen een marge van ongeveer drie meter.



Wetering aan de noordzijde van het lint.



Statige bebouwing.

Koewijzend-Bangert - Monumenten

Monumentale bomen:
Boomgroep 13 (zie kaart)

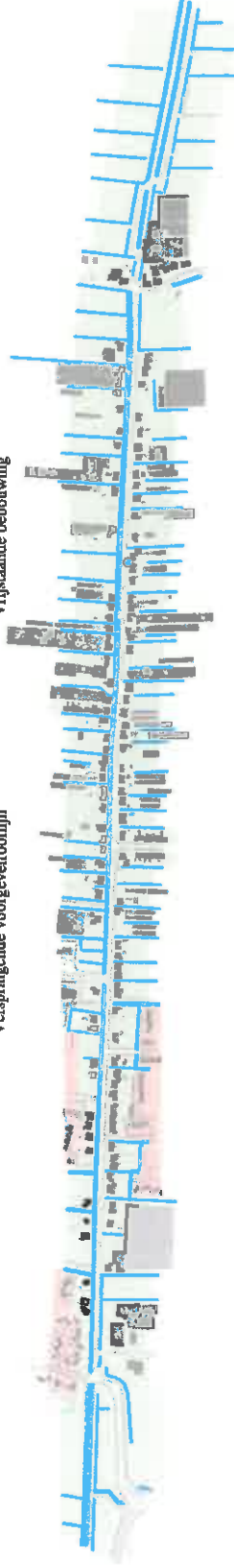
Koewijzend-Bangert

- Breed profiel door wetering
- Smalle rijweg
- Ruime kavels met vrijstaande bebouwing in verschillende stijlvormen
- Afwisselend besloten en open begroeiing

-  Gevelkarakteristieken
 Monumentale boom(groep)
 Stedelijk karakter
 Landelijk karakter

Verspringende voorgevelrooilijn

Vrijstaande bebouwing



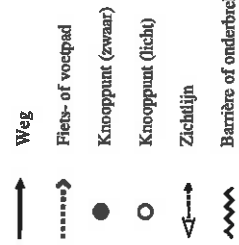
Beeld Koewijzend-Bangert

Westerblokker

Westerblokker is van origine een ontginningsbasis, waarvandaan zowel in noordelijke als in zuidelijke richting ontginningen hebben plaatsgevonden. Tegenwoordig is het grootste gedeelte van het lint omgeven door stedelijke uitbreidingswijken. Het overgebleven landschappelijke deel zal in de toekomst door het deelgebied Hoge Hemen van het Structuurplan Bangert en Oosterpolder worden ingesloten door het stedelijk patroon.

Openbare ruimte

Westerblokker kent in hoofdlijnen twee profielen. Het westelijk deel, grofweg tot aan de kruising met het Kloosterhout, heeft een vrij smal wegvak met aan de noordzijde een sloot en aan de zuidzijde een trottoir. Aan beide zijden is de bebouwing iets teruggelegen op de kavel geplaatst. Het oostelijk deel van het lint heeft een wat breder wegvak, met aan beide zijden een trottoir en op de kavel teruggelegen bebouwing. Slechts in het centrumgebied staat de bebouwing direct aan het trottoir op de kavels. De belangrijkste kruisingen zijn die met de Oostergouw, Kloosterhout en IJsselweg.



Bebouwing

Het westelijke deel van het lint wordt gekarakteriseerd door vrijstaande bebouwing op ruime kavels. Het gaat hier grotendeels om woningen met één of twee bouwlagen met zadeldak. De kaprichingen variëren, net als het kleur- en materiaalgebruik. De oost- en westzijde van de kruising met de Oostergouw worden gemarkeerd door enerzijds een opzichtig nieuwbouwpand en anderzijds een modern kerkgebouw. Het deel ten oosten van het Kloosterhout heeft een hogere bebouwingsdichtheid. Met uitzondering van het centrumgebied gaat de bebouwing gedeeltelijk verscholen achter dicht begroeide erfbeplanting. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woningen met één of twee lagen met zadeldak of mansardekap. De centrumvoorzieningen staan direct aan het trottoir, waardoor het profiel hier een stuk smaller wordt. Hier is ook sprake van meer grootschalige bebouwing. Oostelijk van het centrum wordt de bebouwingsdichtheid weer wat lager en komen grotere woningen en agrarische woonhuizen voor. Vooral de traditionele stolpboerderij met deels rieten dak en deels pannendak komt hier met regelmaat terug. De bebouwing is vrijwel overal omgeven door hoge en lage erfbeplanting. Door de hoge erfbeplanting is het zicht op de gevels vaak zeer beperkt.



Profiel Westerblokker Oost



Profiel kern Blokker



Profiel Westerblokker West



Blinde gevel aan de straatzijde in het centrum



Groen profiel Westerblokker Westzijde

Westerblokker Oost

- Breed profiel, veel groen
- Veel verharding
- Bebouwing teruggelegen op de kavel
- Veel erfbeplanting
- Hoge bebouwingsdichtheid

Kern Blokker

- Smal profiel, weinig groen
- Veel verharding
- Roodlijn dicht aan straat
- Weinig erfbeplanting
- Smalle parkeerling

Westerblokker West

- Breed profiel, veel groen
- Bebouwing teruggelegen op ruime kavel
- Veel erfbeplanting
- Oostergouw vormt barrière
- Grote variatie bebouwingseigenschappen

Westerblokker - Monumenten

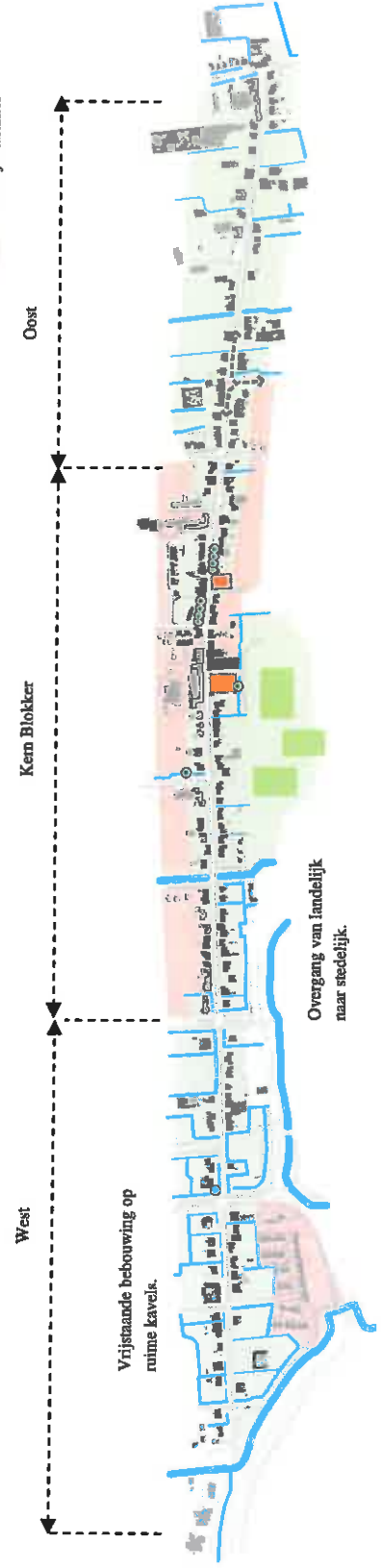
Rijksmonumenten:

- Westerblokker 39
- Westerblokker 52
- Westerblokker 103, nabij 105

Monumentale bomen:

- Boomgroepen 14, 15, 16 en 17 (zie kaart)

- Gevelkarakteristieken
- Richtingsverandering
- Monumentale boom(groep)
- Pleinvorming
- Landelijk karakter
- Stedelijk karakter



Lageweg

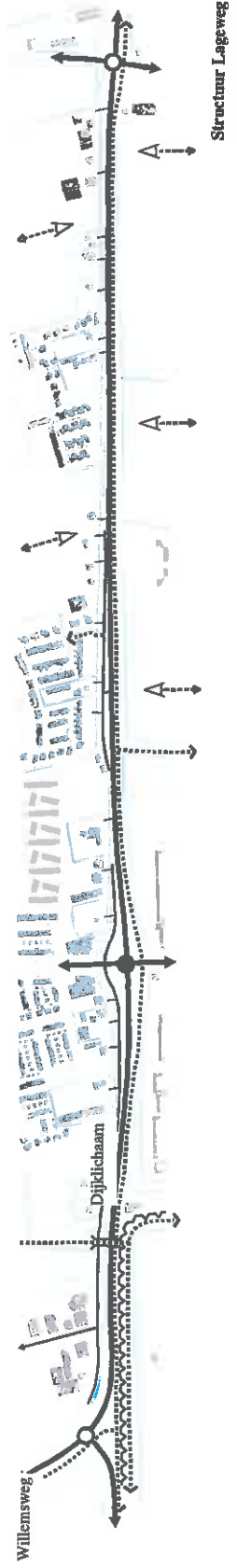
De Lageweg is van oorsprong een ontginningslint waarvandaan de gronden ten noorden van het lint zijn ontgonnen. Tegenwoordig ligt de Provincialeweg gedeeltelijk parallel aan het lint en gedeeltelijk in de plaats van het oorspronkelijke lint. Achter de noordzijde van het lint ligt de uitbreidingswijk Kersenboogerd en ten zuiden van het lint is bedrijventerrein Hoorn 80 ontwikkeld.

Openbare ruimte

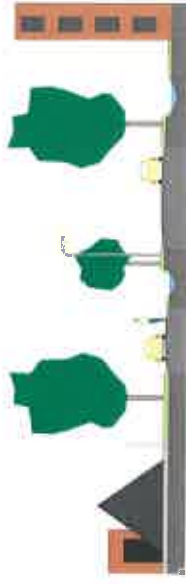
Het profiel van het lint is door de aanwezigheid van de Provincialeweg in verhouding met andere linten relatief breed. In het westelijke deel van het lint, tot en met het bedrijventerrein, ligt het oorspronkelijke lint nog parallel aan de Provincialeweg. Het beeld van het profiel wordt hier gekenmerkt door teruggelegen bebouwing aan beide zijden. Er is sprake van een smal wegvak (Lageweg) en een breed wegvak (Provincialeweg) die zijn gescheiden door een groenstrook met een sloot. Belangrijk voor het beeld zijn de bomen aan weerszijden van de Provincialeweg die het profiel optisch wat versmallen. De Lageweg eindigt ten oosten van de kruising met de Scheldeweg. De bebouwing aan de noordzijde is ontsloten aan het oorspronkelijke lint.



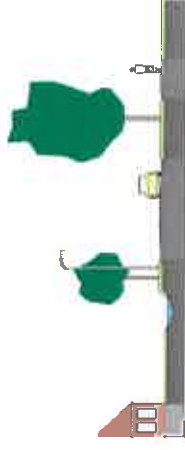
Scheldeweg



Het oostelijke deel van het lint kent een breed en landelijk profiel. De Provincialeweg ligt hier grotendeels in de plaats van de oorspronkelijke lintstructuur, met aan de zuidzijde van de weg een vrijliggend fietspad. Aan de noordzijde is sprake van een lage bebouwingsdichtheid, met tussen de bebouwing door regelmatige doorzichten naar het achterliggende gebied. De zuidzijde van het lint grenst aan een open polderlandschap.



Profiel Lageweg West



Profiel Lageweg Oost
Zuidertracht

Bebouwing

Aan de noordzijde van de Lageweg wordt woonbebouwing afgewisseld met kantoren en bedrijven. In de bocht van de Provincialeweg, ligt een klein bedrijventerrein waarvan de bebouwing zeer divers is.

Kantoorpanden worden afgewisseld met bedrijfshallen. (Gevel)reclames, vlaggen en hekwerken aan de straat bepalen hier het beeld. Langs de rest van het lint wordt historische agrarische woonbebouwing afgewisseld met moderne kantoorpanden. De woonbebouwing wordt gekenmerkt door de kleinschaligheid en de verdekte ligging tussen hoog opgaande en vrij gesloten erfbeplanting.

De kantoorpanden zijn daarentegen erg gericht op uitstraling naar de Provincialeweg en hebben meestal een vrij open erf. De meeste kantoorpanden zijn twee of drie bouwlagen hoog en in vergelijking met de woonbebouwing relatief groot van schaal. De kantoorpanden hebben ieder een geheel eigen karakteristiek. In enkele gevallen wordt het gevelbeeld bepaald door grote glasoppervlakken, wat echter niet aansluit bij de omliggende woonbebouwing. Andere panden hebben meer besloten gevels in baksteen en passen beter in de bestaande omgeving.

-  Gevelkarakteristiek
-  Richtingverandering
-  Dijklichaam
-  Landelijk karakter
-  Stedelijk karakter
-  Bedrijventerrein

Het oostelijk deel van de Lageweg is minder dicht bebouwd en biedt enkele doorzichten naar de achterliggende woonwijken. Deze sluiten echter niet aan bij het lint, waardoor het beeld vanaf de weg door achterzijdes en geluidsschermen wordt bepaald.

De bebouwing aan de zuidzijde van de Lageweg is beperkt tot de bebouwing op het bedrijventerrein Hoorn 80 en twee teruggelegen agrarische bedrijven, waarvan één historische boerderij.

- Lageweg West**
- Dubbel wegvak
- Representatieve functie
- Mengeling van boerderijen en kantoren
- Veel reclame-uitingen
- Belangrijke verkeersfunctie

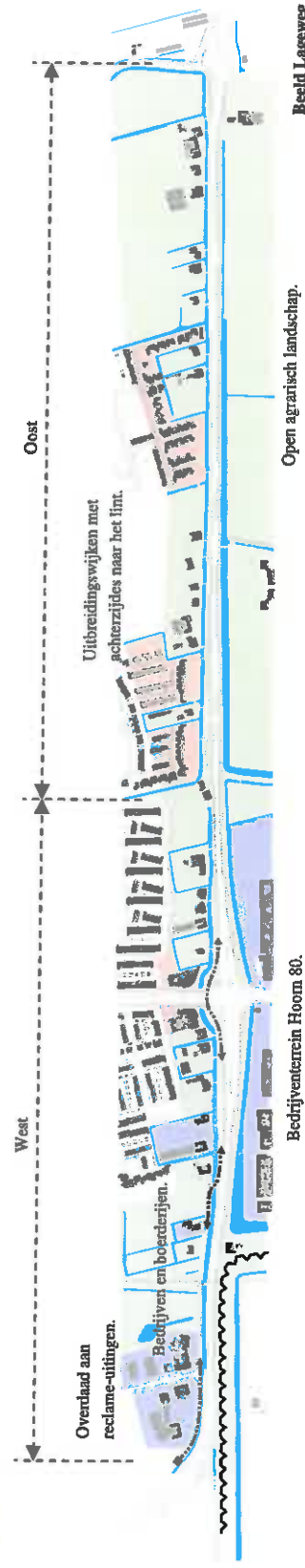
- Lageweg Oost**
- Transparant
- Lage bebouwingsdichtheid
- Landelijke uitstraling
- Belangrijke verkeersfunctie



Overdaad aan reclame is weinig representatief



Grote glazen oppervlakten zijn niet wenselijk.



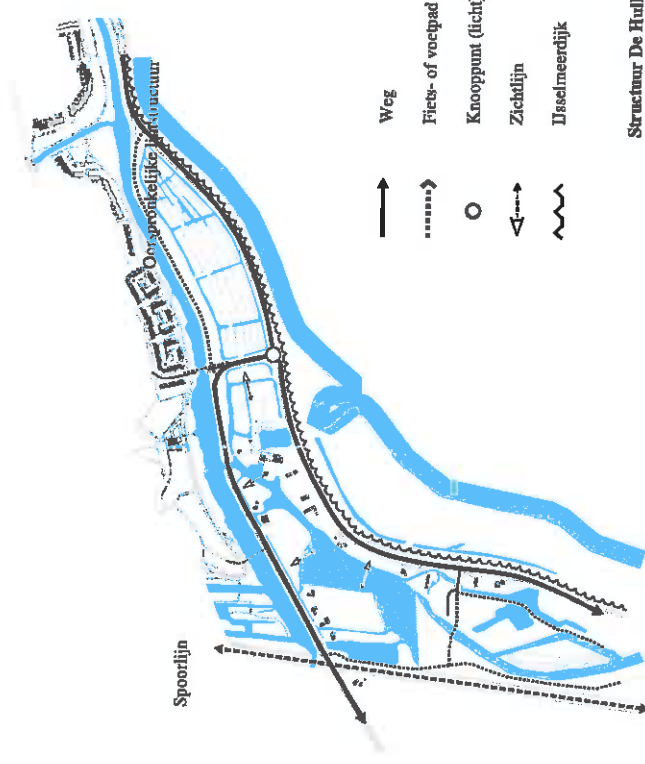
De Hulk

De dubbele lintstructuur van De Hulk ligt parallel aan de Westfriese Omringdijk. Het betreft hier een gebiedje met een vrij grillige waterstructuur, waardoor er weinig rationele verkavelingen hebben plaatsgevonden.

Openbare ruimte

De dubbele lintstructuur van De Hulk wordt in het noordelijke deel gekenmerkt door de brede wetering langs het gehele lint. Het lint zelf ligt zichtbaar hoger dan de omgeving, en vormt een soort binnendijkje. De kruising met het spoor doorbreekt de lintstructuur in zekere mate. Van origine was dit deel van het lint aan beide zijden geflankeerd door hoge iepen, maar deze zijn grotendeels gekapt vanwege de iepenziekte. Daar waar de iepen nog aanwezig zijn worden als het ware groene poorten gevormd. De rijweg buigt ter hoogte van de busluis af van de oorspronkelijke lintstructuur. De aanwezige bomenrijen en langzaam verkeerroute markeren echter de originele rechtlijnige structuur, waardoor deze nog duidelijk zichtbaar aanwezig is. De brede watering is op enkele plaatsen voor langzaam verkeer oversteekbaar door bruggetjes.

Het zuidelijke deel van het lint ligt onder aan de Westfriese Omringdijk. De weg ligt op een tussenniveau, tussen de dijk en de bebouwing in. Hierdoor ontstaat een breed profiel, ondanks de hoge dijk aan de zuidzijde.



Bebouwing veelal volledig omgeven door erfbeplanting.



Brede wetering met hoge iepen langs de weg.



Sitatie woonwoning langs noordelijk deel De Hulk.



Bebouwing lager gelegen dan de weg aan zuidelijke deel van De Hulk.

Bebauwing

De bebouwing langs De Hulk varieert van statige woonboerderijen tot stolpboerderijen en kleinere woonhuizen met zadeldak. Nagenoeg alle bebouwing is omgeven door hoge erfbeplanting, waardoor deze als het ware verscholen ligt in het groen. Door de lage bebouwingsdichtheid heeft het lint een duidelijk landelijk karakter.

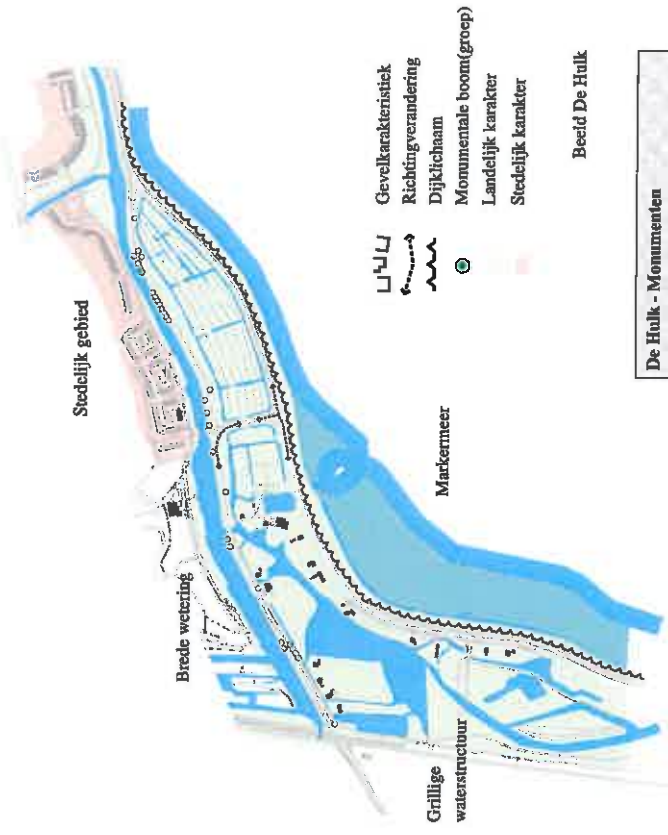
Het beeld van het zuidelijke deel van De Hulk wordt enerzijds bepaald door de hoge, kronkelende dijk en anderzijds door lager gelegen verspreide bebouwing. Ook hier is de bebouwing omgeven door hoge erfbeplanting. Hier en daar zijn doorzichten naar de achterliggende waterlopen en het noordelijke deel van het lint.



Profiel De Hulk Noord



Profiel De Hulk Zuid



Beeld De Hulk

De Hulk - Monumenten	
Gemeentelijke monumenten	- Watergemaal
Provinciale monumenten:	- Westfrase Omsingdijk
Monumentale bomen	- Boomgroep 2 (zie kaart)

De Hulk Noord	
- Breed profiel, weinig verharding	
- Brede wetting	
- Gevarieerde bebouwing	
- Veel erfbeplanting	
- Hoge bomen vormen poorten op het lint	

De Hulk Zuid	
- Smal profiel	
- Hoogteverschillen aan weerszijden van de weg	
- Veel erfbeplanting	
- Doorzichten achterliggend gebied	

3.5 Ontwikkelingen

Blauwe Berg

In de ontwikkelingsnotitie Blauwe Berg (gemeente Hoorn, mei 2000) wordt gestreefd naar een optimale inpassing van recreatieve functies tussen het Keern en de A7, aansluitend op het bestaande recreatiegebied de Blauwe Berg. In de ontwikkelingsnotitie wordt voorgesteld om het gebied te ontsluiten ten westen van de huidige aansluiting met de Provincialeweg, ter hoogte van het missiehuis. Daarnaast wordt gesproken over een eventuele aansluiting aan het Keern (ter hoogte van de Slotenmaker). De consequentie daarvan is dat het profiel van het Keern onderbroken kan worden door een verkeerskundige knoop ter hoogte van Slotenmaker.

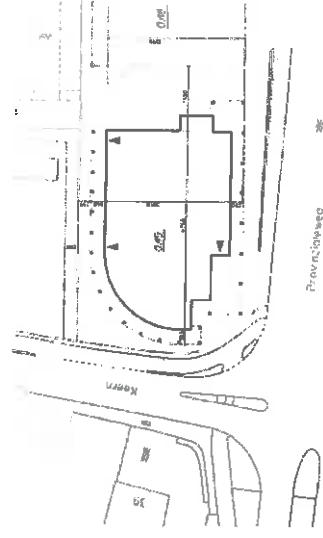
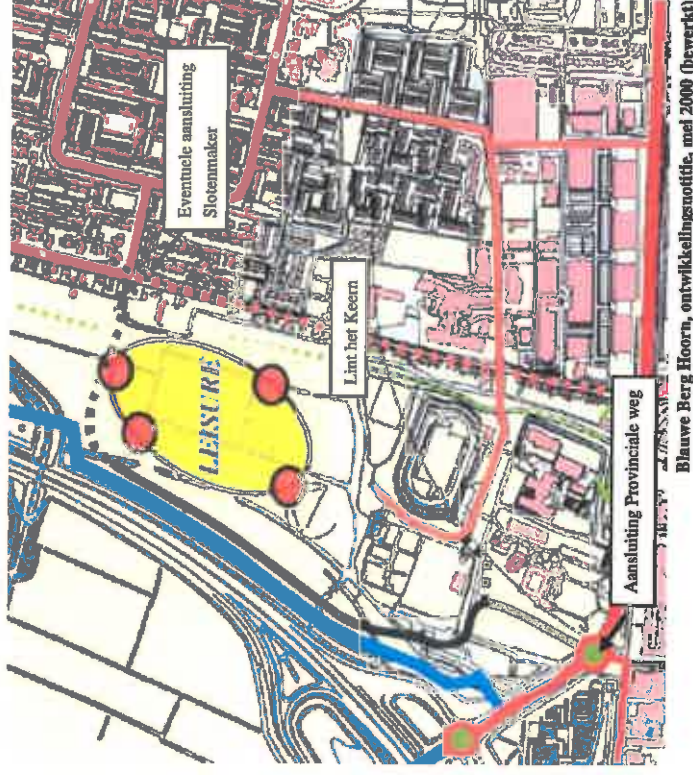
In de notitie wordt gesproken over een inpassing in de bestaande landschappelijke structuur, waardoor langs de A7 het landschappelijke gebied (overgang veengebied-zeekleigebied) gehandhaafd blijft of zelfs benadrukt wordt. Voor de bebouwing zijn twee modellen voorgesteld;

1. Alle voorzieningen onder één dak.
2. Gespreide voorzieningen in een parkachtige structuur.

Beide modellen hebben weinig tot geen invloed op de belevingswaarde van het Keern.

Runshopping Centre (Kopgebouw van Aalstweg)

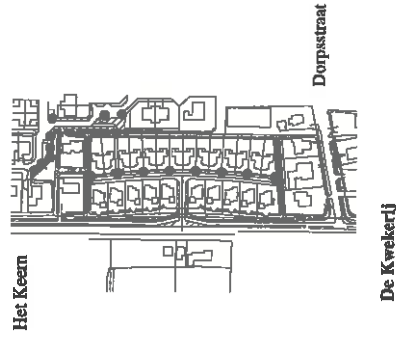
Aan de kruising van de Provincialeweg en het Keern zijn er plannen voor het bouwen van een runshopping centre. Het hoogste punt van dit pand is ongeveer 20 m. Door de hoogte op deze hoek vormt dit bouwwerk een accent dat past binnen de stedenbouwkundige context.



Runshopping Centre, gemeente Hoorn, oktober 2000

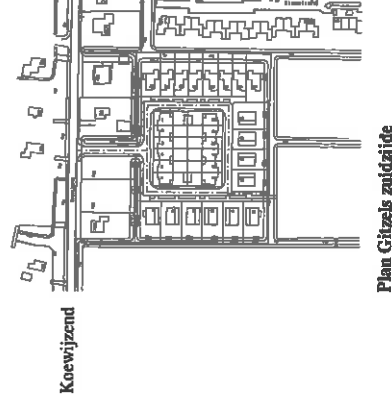
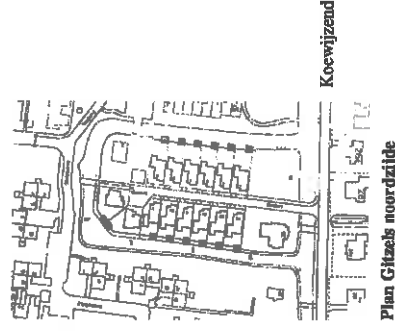
de Kwekerij

Het inbreidingsplan de Kwekerij, op de locatie van de voormalige kwekerij langs het Keern, omvat 25 woningen. Voor het Keern betekent dit dat er een tiental woningen met de achterzijde langs de weg zullen worden gebouwd. Deze woningen krijgen een gesloten bovengewel aan de zijde van het Keern. Het gevelvlak bestaat uit twee verticaal gelede massa's van drie lagen. De panden krijgen een platte afdekking, waarbij een gedeelte van de bovenste laag teruggelegen wordt gepositioneerd.



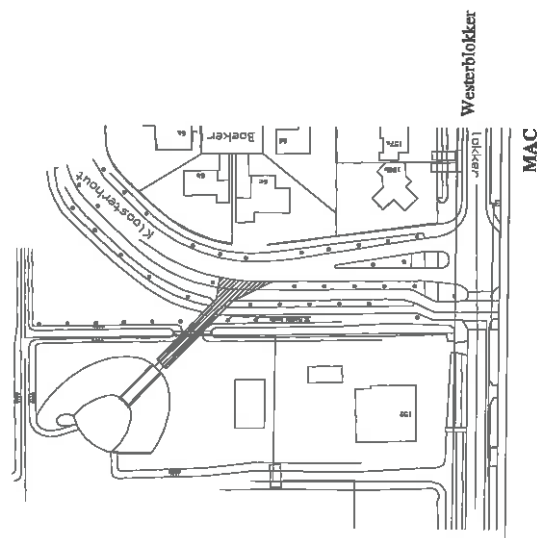
Plan Gitzels

De inbreidingsplannen Gitzels noord- en zuidzijde, achter het lint Koewijzend, omvatten respectievelijk 17 en 30 woningen. Deze locaties zijn achter de bestaande lintbebouwing geprojecteerd en worden op het lint ontsloten. De erftoegangswegen volgen de oorspronkelijke verkavelingsstructuur en de lintbebouwing blijft gehandhaafd. Ten noorden worden 17 woningen gebouwd. Deze woningen krijgen een teruggelegen bovenverdieping met een schildkap. De woningen ten zuiden van het Koewijzend krijgen een eigentijdse piramidekap.



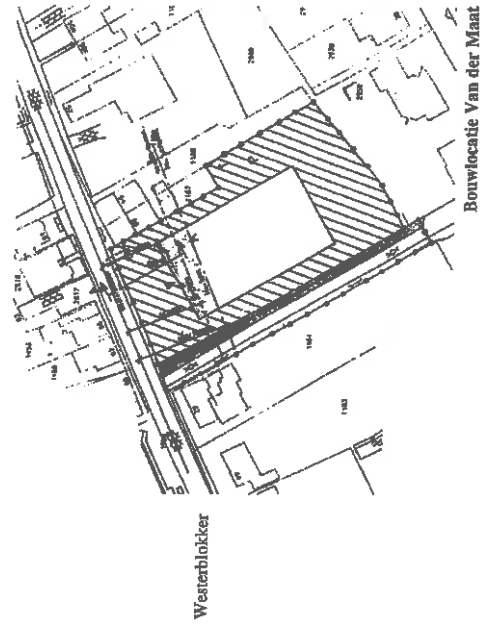
Milieu Activiteitencentrum met Kinderboerderij (MAC)

Het te ontwikkelen MAC, achter de stolpboerderij op Westerblokker 159, omvat een kinderboerderij en enkele specifiek ingerichte openbare ruimtes. Het centrum krijgt een ronde vorm en speciale architectuur. De invloed op het lint is beperkt doordat het gebouw achter de stolpboerderij ligt en daardoor vanaf het lint niet direct in het zicht ligt.



Bouwlocatie Van der Maat

Op het terrein van de voormalige vestiging van garagebedrijf Van der Maat aan de Westerblokker 58-60 is door wijziging van het bestemmingsplan de bestemming 'meergezinswoningen' van kracht geworden. Hier mogen maximaal 18 meergezinswoningen worden gebouwd. Voor deze locatie gelden de criteria voor verstedelijkte linten zoals opgenomen in paragraaf 5.4.



[illegible]

3.6 Conclusies

Uit de voorgaande analyse van de zes bebouwingslinten van Hoorn blijkt dat deze zijn opgebouwd uit verschillende onderdelen. Deze lintdelen verschillen in hoofdzaak van elkaar door bebouwing, positionering op de kavels en inrichting van de openbare ruimte. Aan de hand van de karakterschetsen kunnen de lintdelen worden onderverdeeld in drie verschillende linttypen:

Landelijk linttype

Het landelijk linttype is opgebouwd uit vrijstaande (historische) bebouwing en ontleent zijn typering onder andere aan een nog duidelijke verwijzing naar het oorspronkelijke agrarische karakter. De bebouwing is terugliggend gepositioneerd op ruime kavels omgeven door een ruime hoeveelheid erfbeplanting. De openbare ruimte heeft een groene inrichting, vormgegeven met een rijweg die begeleid wordt door bomenrijen, bermen en sloten.

Landelijk linttype met enig mate aan verdichting

Het verdicht landelijk linttype bestaat voornamelijk uit vrijstaande bebouwing in een wat hogere dichtheid. De bebouwing is ook hier terugliggend gepositioneerd op de kavels en wordt daarbij omgeven door erfbeplanting. De openbare ruimte is wat steniger ingericht met een bredere rijweg die begeleid wordt door een enkele bomenrij, eenzijdig trottoir en eventueel een sloot.



Door verkeersfunctie en bebouwingswand kan het Keern als stedelijk lint getypeerd worden.

Verstedelijkt linttype

Bij een verstedelijkt lint is er met name sprake van meer verdichting met vrijstaande en geschakelde bebouwing. Deze bebouwing is gesitueerd aan of dichtbij de weg met weinig of lage erfbeplanting, waardoor de verspringende rooilijn sterker van invloed is op het beeld. Echt sprake van stedelijkheid is er niet, maar een duidelijk verschil met het landelijke linttype is duidelijk herkenbaar. De openbare ruimte heeft een stenig karakter met beperkte ruimte voor openbaar groen. De inrichting is gericht op verkeer met een brede rijweg, trottoirs, fietspaden en parkeervoorzieningen.

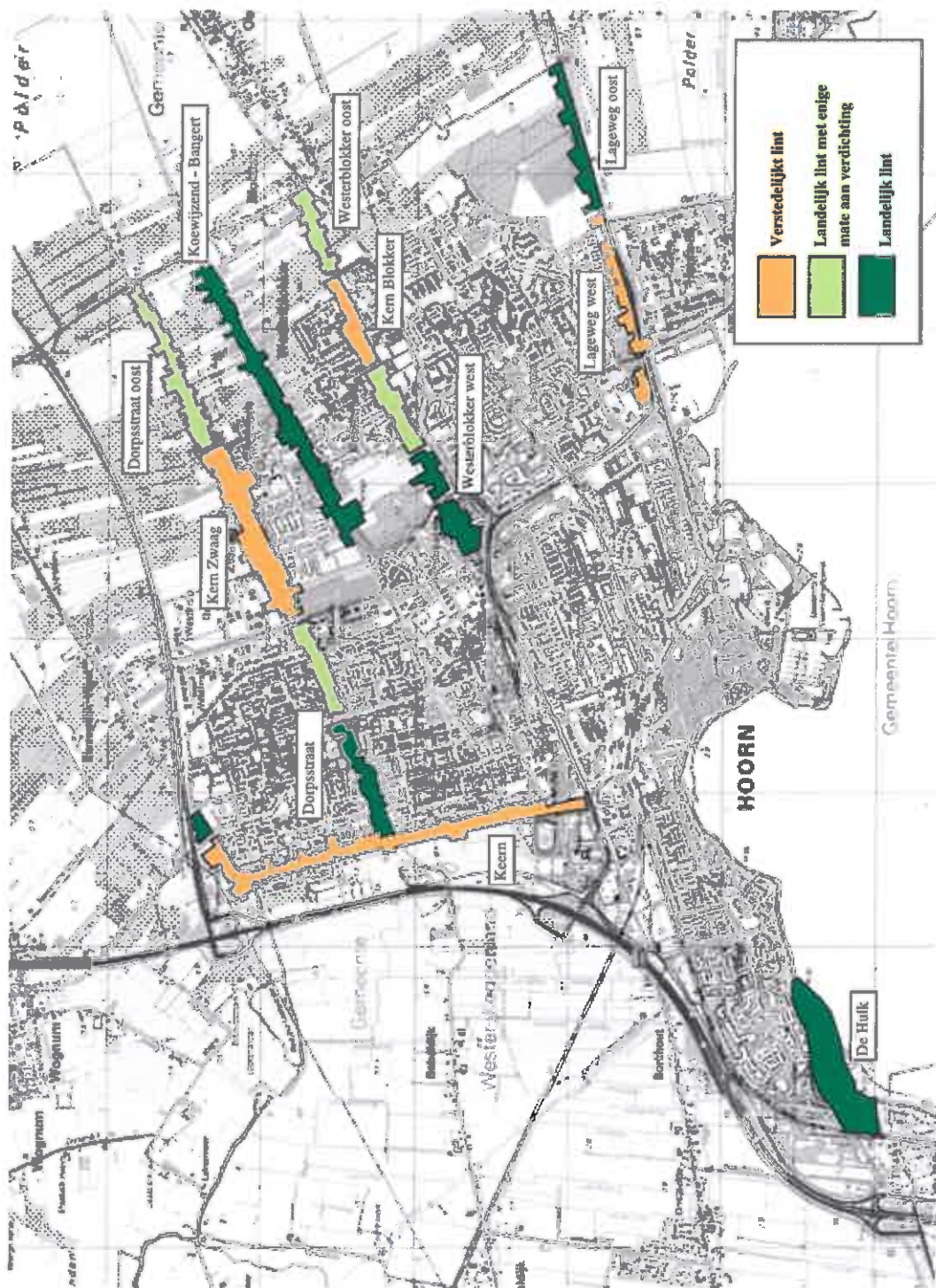
Door een verdeling in linttypen wordt voor de gedifferentieerde verschijningsvormen van de lintdelen een bepaald abstractieniveau verkregen. In de visie zal aangegeven worden op welke manier met deze linten dient te worden omgegaan.

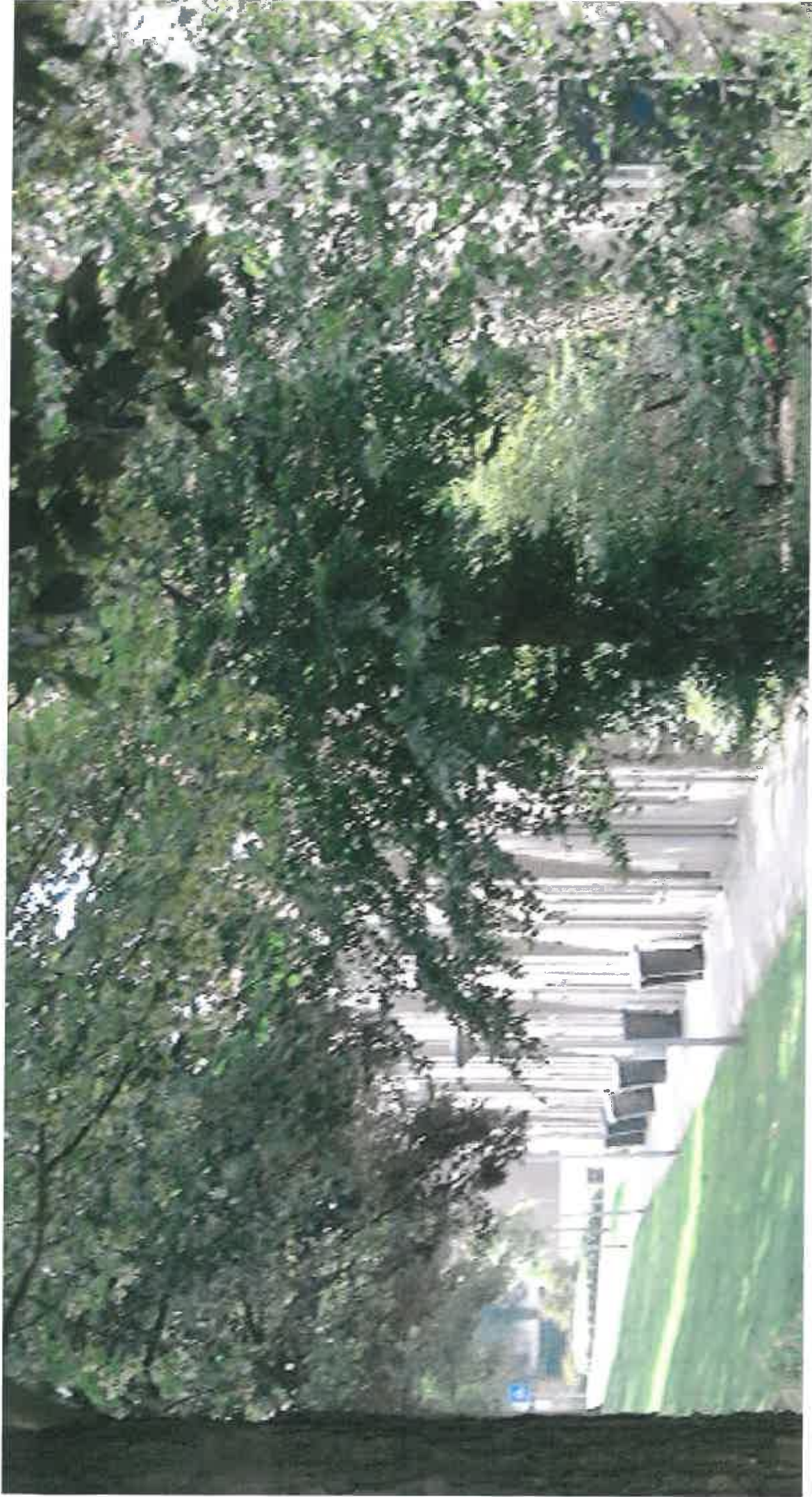


Verdicht landelijk linttype doordat bebouwing dicht bij de weg met een hogere dichtheid is gesitueerd (Westerblokker).



Voorbeeldig landelijk lint opgenomen in stedelijk weefsel (Dorpsstraat west).





4. Visie

4.1 Ruimtelijke visie

De grondslag voor een uitgewerkt beeldkwaliteitsbeleid is een visie op basis van de belangrijkste bestaande en nieuwe structuren. Door de komst van nieuwe woonwijken en andere ontwikkelingen ontstaat een 'spanning' waarbij het belangrijk is eenduidige keuzes te maken over de wijze waarop en met welke aandacht deze linten dienen te worden behandeld.

De oude linten en waterlopen vormen een onlosmakelijk onderdeel van de bestaande structuur van Hoorn. Vanuit historisch oogpunt, maar ook vanuit het huidige stedelijk weefsel, kunnen deze linten als belangrijke structuurdragers gezien worden voor toekomstige uitbreidingen op wijk-, buurt- en straatniveau. De lange linten vormen op dit ogenblik de belangrijkste continue lijnen door het stedelijk weefsel met haaks daarop een nog grotendeels herkenbare slagenverkaveling. Tussen de linten lopen verschillende visuele en functionele dwarsrelaties evenwijdig aan deze slagenverkaveling in de vorm van zichtrelaties, wegen en fietsroutes, die deze linten verbinden.

De Linten in het stedelijk weefsel

Met uitzondering van de Hulk en het Keern vormen de linten als het ware landschappelijke 'enclaves' binnen het stedelijk gebied van Hoorn. De Hulk is een meer afzonderlijk gelegen gebied met zeer waardevolle landschappelijke kenmerken. Inbreidingen en/of uitbreidingen in dit gebied dient men met zorg te behandelen. Het Keern kent al een meer stedelijk profiel dat een belangrijke noord-zuid as vormt voor het stedelijk gebied.

Bij Zwaag en Blokker zijn verdichtingen ontstaan waar, in de loop der tijd, de linten aan elkaar verbonden worden door nieuwe woonwijken. Met de komst van Bangert en Oosterpolder zal deze verdichting geoptimaliseerd worden. De invloed van nieuwe woonwijken op het beeld van de linten verdient hierbij bijzondere aandacht. Belangrijk is een herkenbare en functionele identiteit van de linten. Bij voorkeur behouden de linten een bepaalde continuïteit in de lengterichting, zowel wat betreft inrichting als wat betreft bebouwingsbeeld. Hiermee wordt een continuïteit in verscheidenheid bedoeld. Bij nieuwbouw (zowel bij uitbreiding als bij inbreiding) ligt het primaat bij de karakteristiek van het lint.

De Lageweg is een entreegebied voor de kern en heeft daardoor een afwijkend karakter. Dit is een lint met een duidelijke en overheersende verkeerskundige functie. Dit is echter geen reden om het lint alleen al verkeersas te zien. Juist als entree van Hoorn is de representatieve waarde van de Lageweg van groot belang.

Het landelijke beeld dat oorspronkelijke linten vertonen dient men te respecteren en waar nodig te versterken. Uiteraard zullen de agrarische functies en daarmee het typische agrarische karakter langzamerhand getransformeerd worden in een woonomgeving. Dit hoeft echter niet te betekenen dat de landelijke belevingswaarde van de linten zal verdwijnen. Als voorbeeld is de Dorpsstraat te noemen tussen het Keern en de Torenwachter. Op dit gedeelte van het lint is er bewust voor gekozen om het groene landschappelijke beeld te handhaven en te versterken.

Bij het Keern is echter te zien dat het oorspronkelijke landelijke straatbeeld door nieuwbouw en/of profielindeling aangetast is. Het Keern is op basis van zijn huidige typering in deze visie benoemd tot verstedelijkt lint. Hierbij dient gestreefd te worden naar een behoud van de huidige profielindeling. Daarnaast zijn er mogelijkheden om, indien gewenst, binnen de huidige context te verstedelijken.

De lintkernen Zwaag en Blokker zijn ook benoemd tot verstedelijkt lint. Langs deze lintdelen is het echter belangrijk de herkenbaarheid als dorpskern te behouden. Hier kunnen de dorpsfuncties worden behouden (horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen).

De Lageweg West is als entree tevens benoemd als verstedelijkt lint. Versterking van de entreefunctie en behoud van de lineaire structuur en herkenbaarheid als entreegebied staan hier voorop.

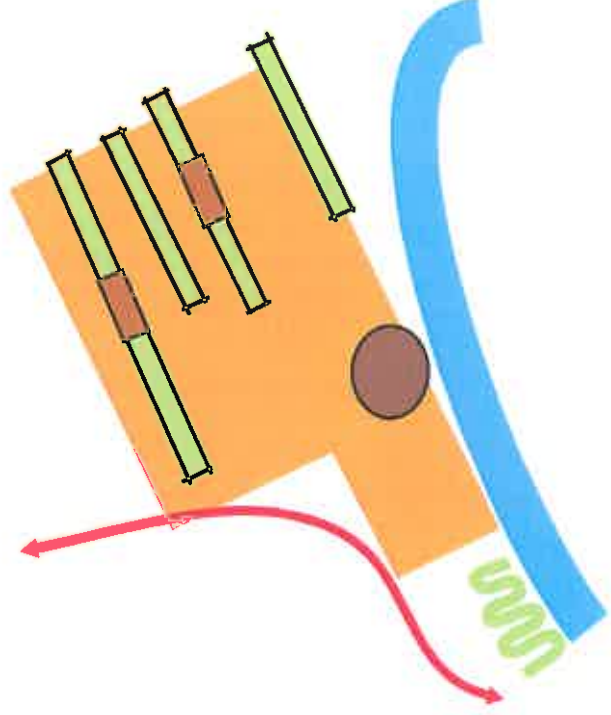


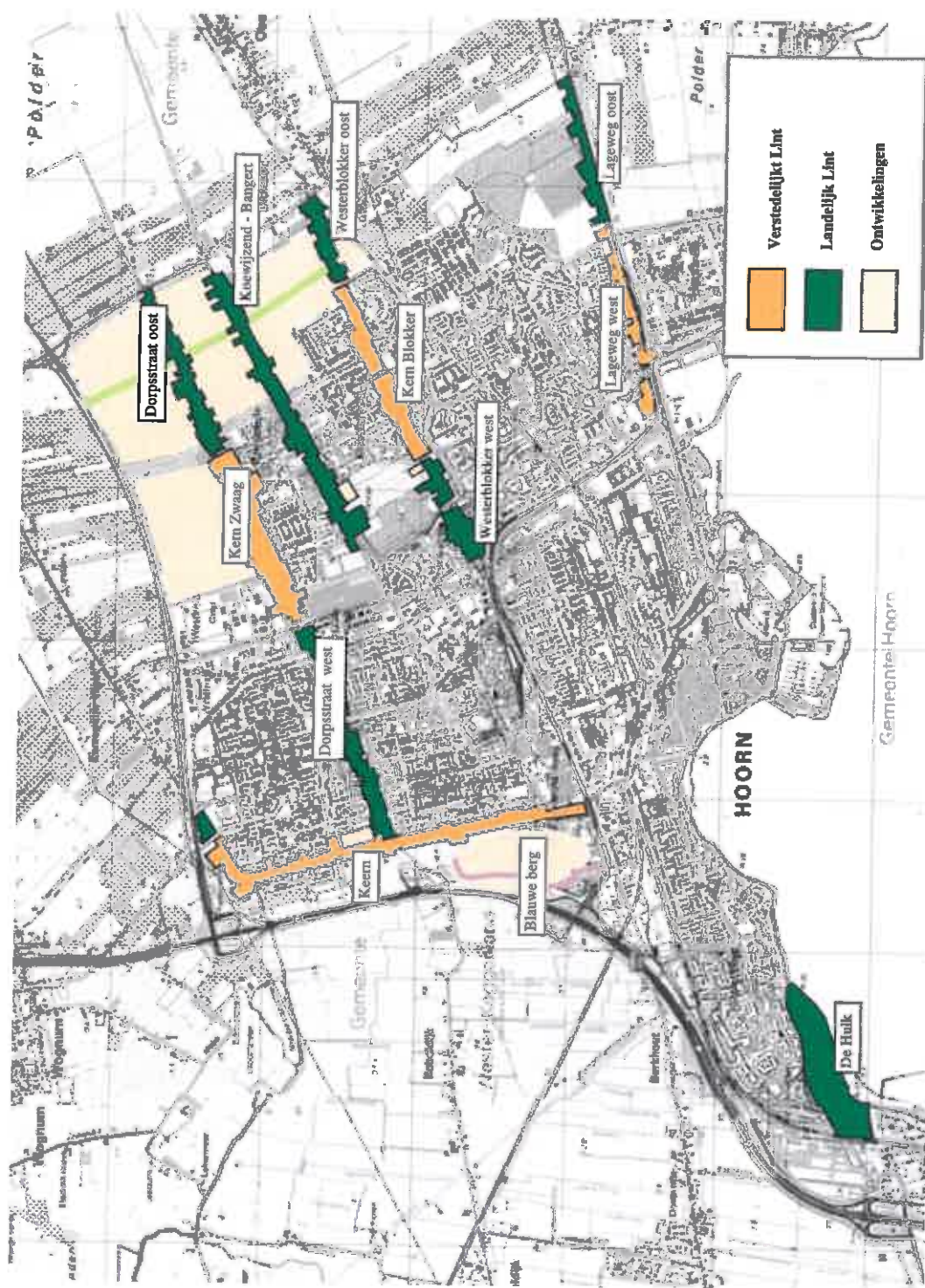
Verdichting langs lintstructuur (Blokker).



Groen en landelijk karakter van Dorpsstraat west wordt met name door profielindeling bewerkstelligd.

Voor de overige lintgedeelten is het beleid gericht op het behouden van de landelijke karakteristiek waarbij de agrarische functies worden getransformeerd naar woonfuncties. Voor de landelijke lintdelen dient men dan ook te streven naar een landelijk karakter, vormgegeven met riant vrijstaande bebouwing, waarbij de oorspronkelijke slagenverkaveling gerespecteerd wordt. Hierbij staat de voorgevel haaks op de kavelrichting en wordt het pand omgeven door rijke erfbeplanting. Nieuwe bebouwing en de profielindeling dienen zich hier te conformeren naar de gewenste oorspronkelijke continuïteit van het lint.





Verweving of zelfstandigheid

De continuïteit van de linten wordt enerzijds versterkt door de verschillende herkenbare dwarsrelaties in de vorm van zichtlijnen en/of routes tussen de linten onderling. Het rechthoekige slagenlandschap wordt hierdoor versterkt. Anderzijds is het voor de continuïteit van de linten van belang dat deze dwarsrelaties ondergeschikt worden vormgegeven ten opzichte van de lintstructuur zelf.

Om het landelijke karakter van de betreffende delen van de linten te waarborgen dienen de nodige ruimtelijke middelen te worden ingezet. De herkenbaarheid van de linten wordt versterkt door:

- Een duidelijk contrastrijk visueel en/of functioneel onderscheid tussen de linten en de omliggende woonwijken;
- De openbare ruimte zodanig in te delen dat de automobilist zich daar als 'gast' gedraagt en er voldoende ruimte overblijft voor voetganger en fietser;
- De aanwezige watergangen te behouden en te overbruggen in plaats van dempen;
- Nieuwe bebouwing zodanig teruggelegen te positioneren dat de erfbeplanting het groene karakter versterkt.

De Dorpsstraat, Koewijzend-Bangert en Westerblokker dienen dan ook hoofdzakelijk als woonlinten en belangrijke fietsaders te worden gezien en niet als aanvoerroutes naar de omliggende woonwijken.

Het Keern is al in grote mate verweven met het omliggend stedelijk gebied. De verschillende woongebieden worden ontsloten via het Keern en zijn zelfs met voor- en/of achterzijdes op het Keern georiënteerd. De Hulk is daarentegen juist verweven met het omliggende achter de (zee)dijk gelegen waterrijk landschap. Consolidatie van de bestaande context staat voor dit gebied voorop. Wat wil zeggen dat eventuele nieuwe bebouwing met grote aandacht ingevoegd kan worden en dat het huidige karakter als waardevol (natuur)element gehandhaafd dient te blijven, eventueel aangevuld met extensieve recreatieve functies.

De Lageweg vormt een uitzondering op alle andere linten. De entreefunctie van de Provincialeweg vraagt om een nadrukkelijk verkeersprofiel, en de openbare ruimte is daar op aangepast. De ligging aan de rand van het stedelijke gebied versterkt de zelfstandigheid van dit lint.



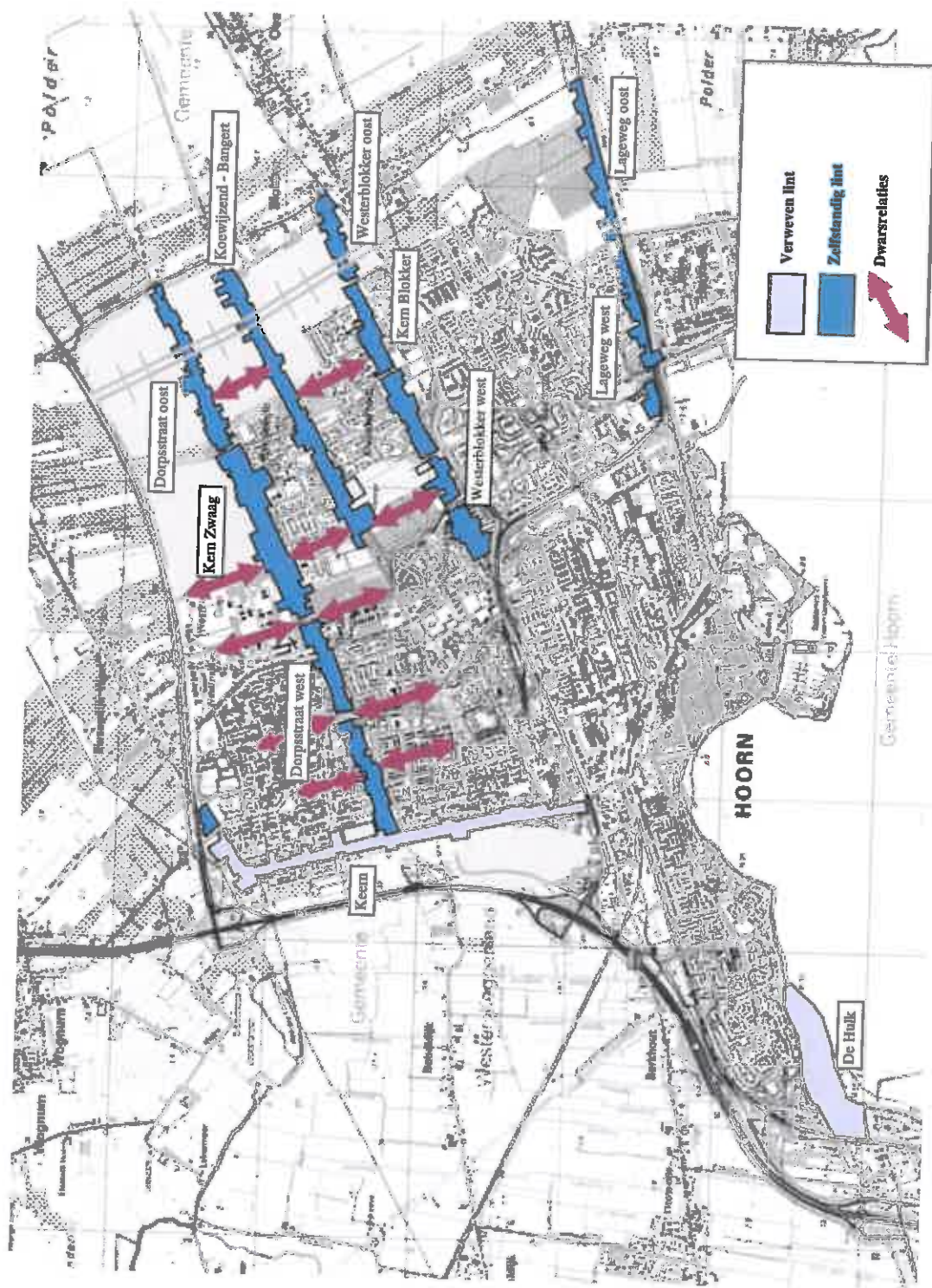
De Hulk is met name verweven met het fraaie landschap.



Langs het Keern is al sprake van verwevenheid met de omliggende nieuwe woonwijken.



Dwarsrelatie in de vorm van een waterloop met daaraan een fietspad.



4.2 Beleidsaccenten

De essentie van een gebiedsgericht beeldkwaliteitsbeleid is een zorgvuldige gebiedsdifferentiatie en een hierop afgestemd selectief beleid. In de beleidsvertaling dient de eerste stap te zijn het vaststellen van de gebieden waar men meer en minder regulering wenst. In sommige gebieden moet de lat hoog liggen omdat de aanwezige en/of gewenste kwaliteit hierom vraagt. In bepaalde gebieden ligt de nadruk op de ontwikkelingskansen en op het creëren van nieuwe waarden, in andere gebieden is conformeren aan de bestaande eigenschappen de juiste toon. Tenslotte zijn er veel gebieden aan te wijzen waar de thematiek niet veel anders is als in andere (vergelijkbare) gebieden elders. Hiervoor gelden doorgaans min of meer universeel te noemen uitgangspunten en criteria. In dit beeldkwaliteitsplan wordt gebruik gemaakt van de volgende indeling in accenten per gebied.

1. Consolidatiegebieden (behouden)
2. Aandachtsgebieden (gericht vernieuwen)
3. Neutrale gebieden (reguliere toetsingsgronden)

Uit de visie komt naar voren dat een aantal lintdelen zich zullen transformeren naar een landelijk lint. Daarnaast zullen zich door de nieuwe ontwikkelingen situaties voordoen die vragen om extra aandacht. Met name door de komst van de woonwijken Bangert en Oosterpolder komen de daar doorheen liggende linten onder druk te staan. Deze bedreiging dient men om te zetten in kansen om het gewenste beeld en gewenste woonomgeving te versterken. Dit betekent dat er duidelijke regieaanwijzingen en beoordelingscriteria geformuleerd moeten worden die kunnen dienen als richtlijnen voor bouw- en inrichtingsplannen.

Consolidatiegebieden

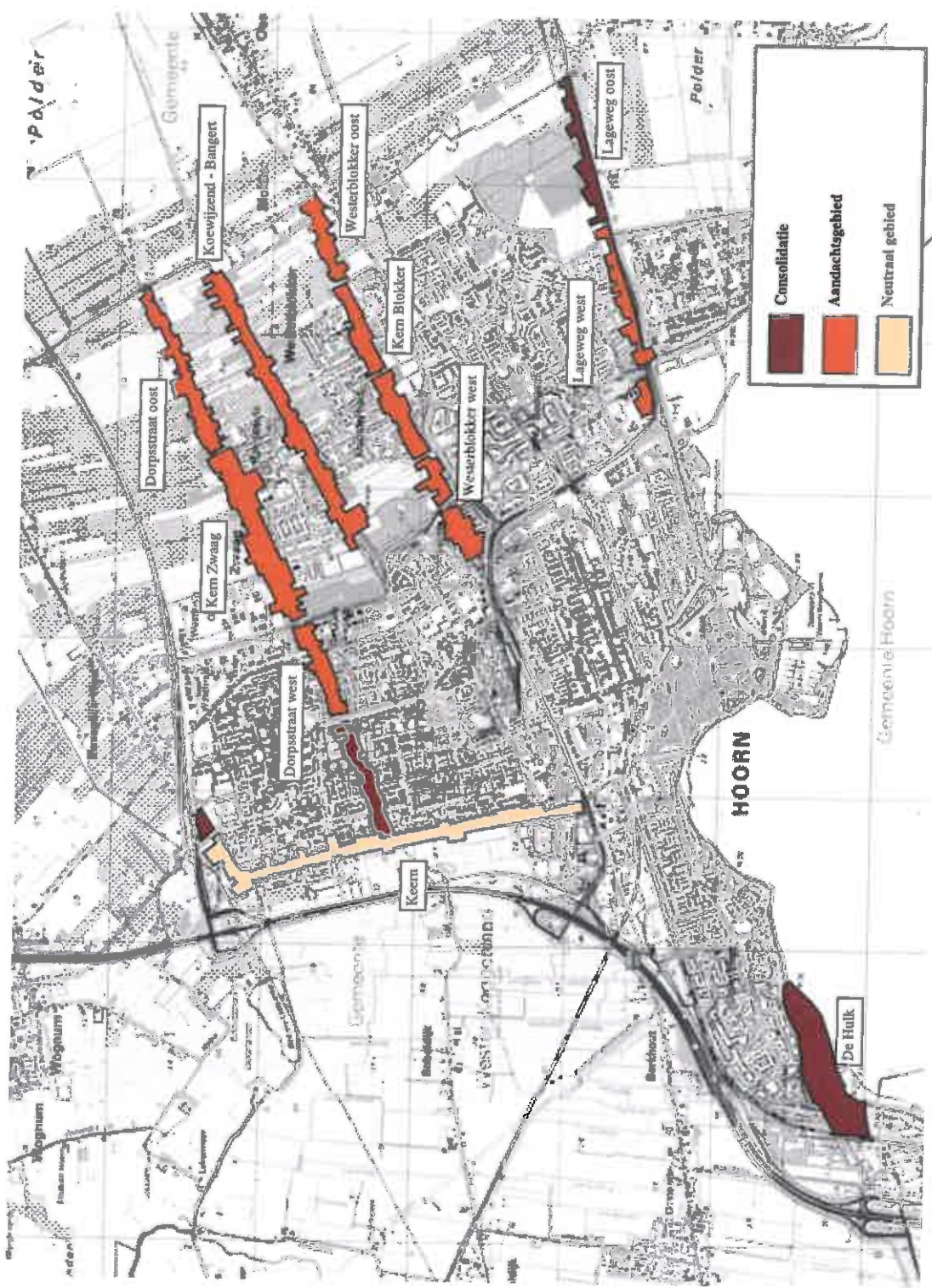
In consolidatiegebieden zijn de reeds aanwezige landschappelijke, stedenbouwkundige en/of architectonische eigenschappen van een zodanige kwaliteit dat het beleid vooral gericht moet zijn op het handhaven (consolideren) van de bestaande kwaliteiten. In geval van verandering of vervanging van bestaande elementen dient de nadruk te liggen op conformeren aan de reeds aanwezige karakteristieken en eigenschappen.

Aandachtsgebieden

In aandachtsgebieden bevinden zich bijzondere elementen. Vanwege de grote verscheidenheid en/of ontwikkelingen zijn deze gebieden meer kwetsbaar en liggen ingrepen wat betreft hun vormgeving niet voor de hand. De huidige en gewenste context vraagt echter wel om ontwikkeling van nieuwe kenmerken gerelateerd en/of beargumenteerd vanuit de bestaande waarden en eigenschappen.

Neutrale gebieden

Voor deze neutrale gebieden is het mogelijk door een standaardisering van de advieslijn, helderheid en consistentie na te streven voor de aanvrager van bouwvergunningen. Deze gebieden lenen zich ook bij gemeentelijke planvorming, bijvoorbeeld ten aanzien van de herinrichting van de openbare ruimte, voor een meer gestandaardiseerde aanpak.



4.3 Beleidsaccenten in relatie tot de Welstandsnota

In de Modelnota 'Naar een gemeentelijke welstandsnota, werkdocument met model en toelichting' (van de Rijksbouwmeester, Federatie Welstand en VNG) wordt onderscheid gemaakt tussen welstandsvrije gebieden, reguliere welstandsgebieden en bijzondere welstandsgebieden. Voor de laatste twee soorten welstandsgebieden worden gebiedsgerichte toetsingscriteria opgesteld, waaraan alle vergunningsplichtige bouwvoorvragen moeten worden getoetst. Daarbij zullen de criteria voor bijzondere welstandsgebieden aanzienlijk scherper zijn dan voor reguliere gebieden.

De in dit plan gebruikte indeling naar consolidatiegebieden, aandachtsgebieden en neutrale gebieden kan in de welstandsnota als volgt worden vertaald:

- ☒ *Consolidatiegebieden* kunnen worden benoemd tot bijzondere welstandsgebieden met criteria m.b.t. respect voor en waar nodig behoud van de bestaande context.
- ☒ *Aandachtsgebieden* kunnen worden benoemd tot bijzondere welstandsgebieden met criteria m.b.t. het gericht vernieuwen en respect voor de bestaande context.
- ☒ *Neutrale gebieden* kunnen worden benoemd tot reguliere welstandsgebieden met een reguliere toetsing.

Dit beeldkwaliteitplan is daarom een goede basis voor de in het kader van de Woningwetwijziging te maken Welstandsnota, aangezien hierin voor de zes behandelde linten reeds een gedegen analyse en beleidsvertaling is gemaakt, met uitgebreide beoordelingscriteria.



5. Beleidskaders en beoordelingscriteria

5.1 Algemeen

De 'samenhang' die ontstaat door de variaties van de bebouwde en onbebouwde ruimte heeft de meeste invloed op de belevingswaarde van die ruimte. De mate van samenhang bepaalt de identiteit / herkenbaarheid en de mate van de waargenomen (beeld)kwaliteit van die ruimte. De samenhang ontstaat door stedenbouwkundige / landschappelijke en/of architectonische overeenkomsten. Om sturing te geven aan het streven naar de gewenste beeld eigenschappen is een onderscheid gemaakt in een algemeen gebiedsgericht beleidskader en beoordelingscriteria per linttype.

Gebiedsgericht beleidskader

Deze kaders vormen de algemene richtlijnen en het beleid met betrekking tot de bestaande en/of gewenste ruimtelijke kwaliteit per lint(deel). De in hoofdstuk 3 gepresenteerde analyses dienen hiervoor als toelichting en verklaring. Ieder initiatief/bouwplan klein of groot dient niet alleen aan de beoordelingscriteria te voldoen maar dient ook in zijn (schriftelijke) argumentatie te passen in de kaders die de analyses bieden. Afwijken hiervan is mogelijk maar dan alleen gebaseerd op een uitgebreide argumentatie tegen dezelfde achtergrond van de gebiedsgerichte beleidskaders. Deze kaders vormen een referentiekader met uitgangspunten voor de beleidsmaker respectievelijk ontwerper. In de kaders wordt in de meeste gevallen gebruik gemaakt van de termen; gewenst, transformeren, respecteren en handhaven. Deze termen zijn op te vatten als hardheidscategorieën waarbij 'gewenst' het minst hard is en 'handhaven' het hardst. Voor concrete beoordelingscriteria zal verwezen worden naar één van de twee linttypen.

Regieaanwijzingen en beoordelingscriteria

In tegenstelling tot het gebiedsgerichte beleidskader vormen de regieaanwijzingen en beoordelingscriteria een meer concreet beoordelingskader voor bouw- en (her)inrichtingsplannen. De criteria zijn onderverdeeld in vier delen:

- Criteria t.a.v. de verhouding tussen het bouwwerk en de omgeving (context).
- Criteria t.a.v. het bouwwerk zelf (gebouwworm).
- Criteria t.a.v. de verschillende onderdelen van het bouwwerk (detailering).
- Criteria t.a.v. de inrichting van de open ruimte (profiel- en erfinrichting).

De aanwijzingen en criteria vormen een leidraad voor ontwikkelingen, geground op de bestaande en gewenste eigenschappen. Ze vormen een vangnet voor initiatieven die deze eigenschappen dreigen aan te tasten, maar vooral een springplank (uitnodiging) aan de geïnspireerde ontwerper om met gebruikmaking van de beschreven kennis, en hieruit beargumenteerd, vorm te geven aan de gewenste ambitie. Bij de toepassing van de criteria kan een situatie ontstaan waarin een plan van uitzonderlijke kwaliteit niet gerealiseerd zou kunnen worden omdat het met de criteria in strijd is. Dit is onwenselijk. De gegeven criteria proberen vooraf richting en duidelijkheid te geven en zullen in de meeste gevallen volledig toepasbaar zijn. In uitzonderlijke situaties kan afwijking wenselijk zijn. Het gaat dan om situaties waarin een zeer overtuigend en gewenst ontwerp wordt voorgesteld dat niet past binnen de aangegeven criteria.

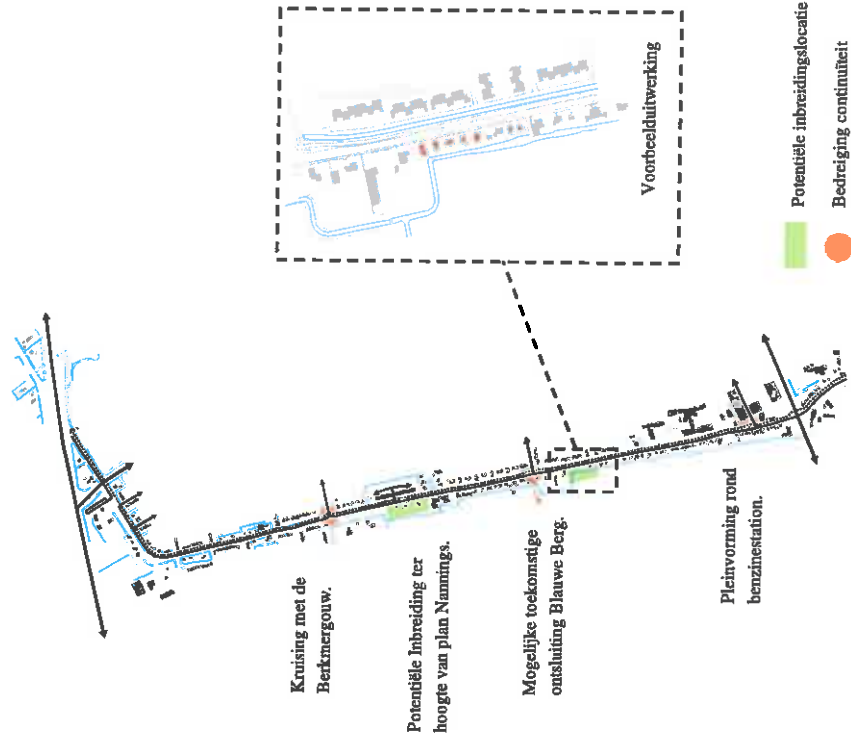
5.2 Gebiedsgericht beleidskader

Het Keern

In de huidige situatie vormt het Keern een route met een fraaie indeling van het profiel verweven met de aangrenzende woonwijk en een recreatief overgangsgebied. De bebouwing kent een grote diversiteit, waarbij op bepaalde stukken achterzijden aan het Keern zijn gelegen. Het gehele Keern is benoemd als neutraal gebied, waarvoor het regulier beleid voldoet. De typering laat zich het beste omschrijven als verstedelijkt lint met een op verkeer gerichte profielindeling. De enige uitzondering hierop vormt het gedeelte Zwaagdijk in het uiterste noorden van Het Keern, dat is benoemd als consolidatiegebied dat eventueel kan worden versterkt door aanpassing van het wegprofiel en verbetering van de zichtrelaties met de omgeving.

De continue profielindeling van het Keern biedt een goede uitgangsbasis om de samenhang van het lint te bewaren. De uitbreiding van 'leisure park' De Blauwe Berg zal de belevingswaarde van het Keern niet aantasten. Het gebied wordt ontsloten via de Provincialeweg met mogelijk een aansluiting aan het Keern ter hoogte van de Slotenmaker. Bij deze aansluiting krijgt de continuïteit van het huidige profiel de voorkeur boven een overheersend kruispunt. Het inbreidingsplan Nannings heeft meer invloed op de belevingswaarde van het Keern. Hier zijn de achterzijdes naar het lint gericht, waardoor een aaneengesloten zone van achterzijdes aan de oostkant van het Keern ontstaat. Hierdoor zijn de bebouwingswand aan de westzijde en het continue profiel de belangrijkste eigenschappen voor de lintstructuur van het Keern. Om deze te versterken is verdichting van bebouwing aan de westzijde denkbaar, mits de bestaande bebouwingsstructuur (kleinschalig en divers) wordt voortgezet.

Bij toetsing van bouwvoorvragen en of inrichtingsplannen voor het Keern wordt verwezen naar de criteria voor verstedelijkte linten (paragraaf 5.4), met het begrip dat voor het Keern de diversiteit groter is en daarmee ook de kwetsbaarheid. Bij toetsing van bouwvoorvragen en of inrichtingsplannen voor de Zwaagdijk wordt verwezen naar de criteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3)



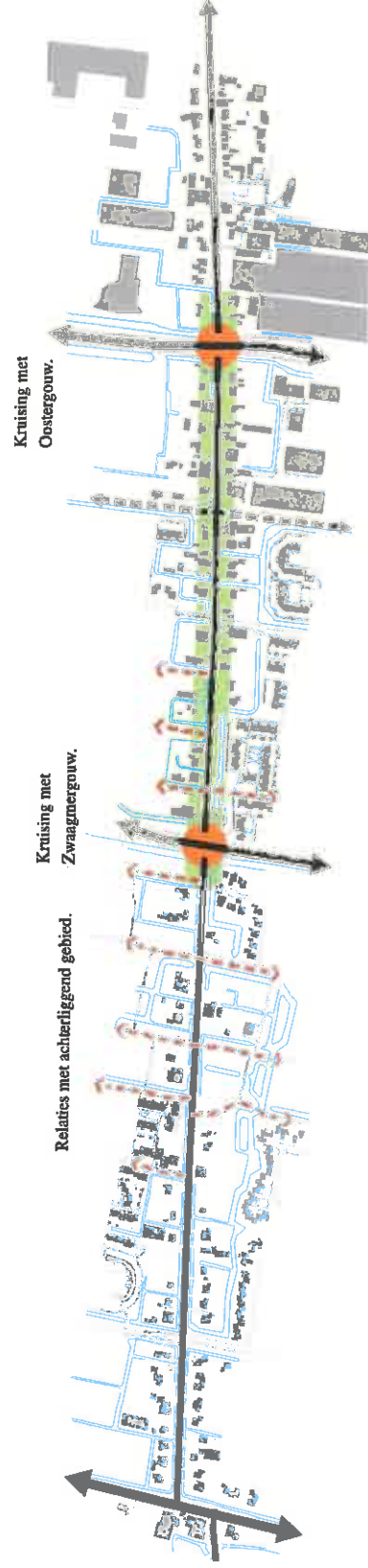
Dorpsstraat west

In de huidige situatie voldoet het gedeelte tussen het Keern en Torenwachter wat betreft beeldkwaliteit aan de gewenste typering van een landelijk lint. Door de vrijliggende teruggelegen bebouwing en ruime erven ontstaat een enigszins groen karakter met verschillende doorzichten naar de achterliggende wijken. Daarbij is het profiel zodanig geminimaliseerd tot een smalle rijweg en een gelijkvloers profiel dat het autoverkeer wordt ontmoedigd en het kleinschalige karakter wordt versterkt. Het smalle profiel heeft hier echter wel tot gevolg dat de ruimte voor langzaam verkeer zeer beperkt is. Dit gedeelte van de Dorpsstraat is benoemd tot consolidatiegebied met de nadruk op behoud van de huidige beeldkwalitatieve situatie. Het kan beschouwd worden als voorbeeld voor landelijke linten, mits voortaan meer ruimte voor langzaam verkeer wordt gereserveerd.

Transformeren profiel

Behoud doorzichten/dwaarsnelheden

Bedreiging continuïteit



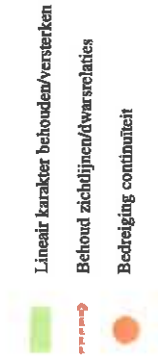
Tussen de Zwaagmergouw en Oostergouw is er sprake van een geleidelijke overgang van landelijk naar verstedelijk lint. De potentie is aanwezig om dit gedeelte geleidelijk te transformeren naar een (visueel) landelijk lint door de profielindeling aan te passen conform de aangegeven principes die in de criteria voor landelijke linten zijn benoemd. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat dit een busroute en een 50 km gebied is.

De continuïteit van het lint is een knelpunt dat de aandacht verdient. Door de diversiteit aan bebouwing kan een eenduidig profiel de samenhang versterken. Vooral bij kruisingen met wegen van een hogere categorie is het belangrijk om door de inrichting de continuïteit van het lint te benadrukken.

Bij toetsing van bouwvoorwaarden en of inrichtingsplannen voor de Dorpsstraat west wordt verwezen naar de criteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3).

Dorpsstraat kern Zwaag

Door de verdichting rond de kern Zwaag ontstaat een ander karakter met andere mogelijkheden en kwetsbaarheden. Doordat de bebouwing dichtter op de weg is gesitueerd en door de verschillende dorpsfuncties (kerk, kleinschalige detailhandel, café) ontstaat hier een diverser en dynamischer geheel. Dit vraagt om een andere benadering van inrichting en omgang met bouwaanvragen. Dit tot aandachtsgebied benoemde gedeelte van de Dorpsstraat is voor enige transformatie vatbaar, waarbij de nadruk komt te liggen bij het behouden van het dorpskarakter door de kleinschaligheid en de diversiteit te respecteren. Aaneengesloten bebouwing is geen bezwaar zolang er sprake is van individuele en kleinschalige panden. Grootschalige panden tasten het dorpsbeeld aan en zijn daarom niet wenselijk.



Het lineaire karakter van het lint dient zo veel mogelijk te worden behouden of versterkt. Dit betekent onder andere dat de open ruimte die ontstaat door de terugliggende gevel van de supermarkt duidelijk visueel wordt gescheiden van de rijstrook. Ook het aanbrengen van duidelijke lineaire accenten en een eenduidig verkeersprofiel kunnen hieraan bijdragen. Voor kruisingen met andere wegen geldt ook hier dat deze het lineaire karakter van het lint niet mogen onderbreken.

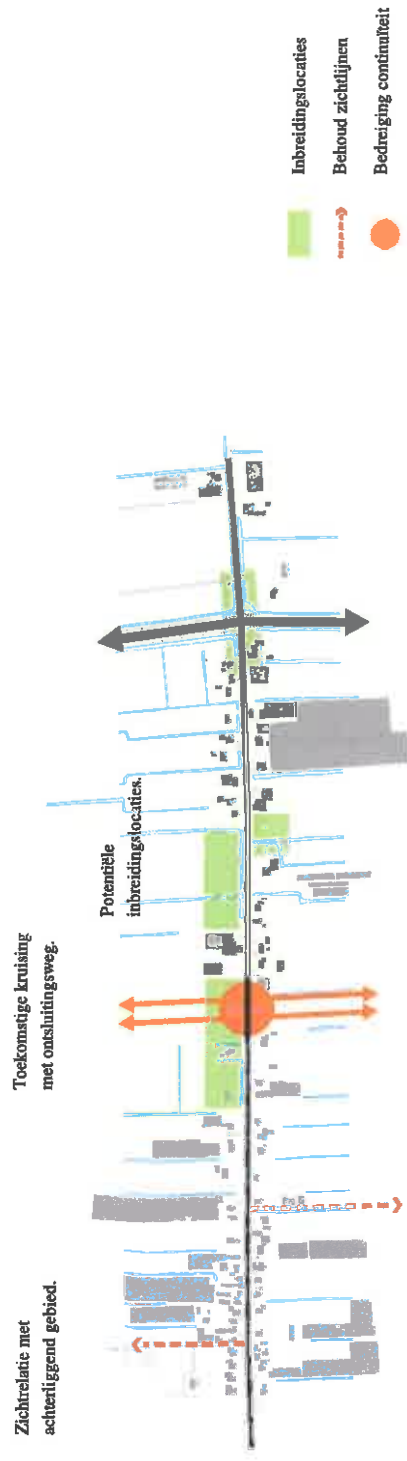
Voor bouwaanvragen en inrichtingsplannen voor de kern van Zwaag wordt verwezen naar de aangegeven criteria voor verstedelijkte linten (paragraaf 5.4).

Dorpsstraat oost

Voor de Dorpsstraat oost is er sprake van een geleidelijke overgang van stedelijk naar landelijk gebied. De bebouwing begint met een relatief hoge dichtheid met bebouwing die dicht op de weg is gesitueerd. Richtig de Noorderdracht ontstaat een opener beeld met bebouwing op ruimere kavels en doorzichten naar het achterliggende landschap. Dit zal in de toekomst veranderen door de komst van de woonwijk Bangert en Oosterpolder. Het tot aandachtgebied benoemde lintdeel zal in de ontwikkeling van deze woonwijk meegenomen worden, waarbij de nadruk zal liggen op behoud van het lint als historisch en landschappelijk betekenisvolle en continue structuurdrager. Het heeft de aanbeveling om de Dorpsstraat oost te transformeren naar een zogenaamd landelijk lint met als voorbeeld de Dorpsstraat west tussen het Keern en de Torenwachter. Dit betekent dat de aansluiting met de nieuwbouwwijk zeer zorgvuldig moet worden vormgegeven.

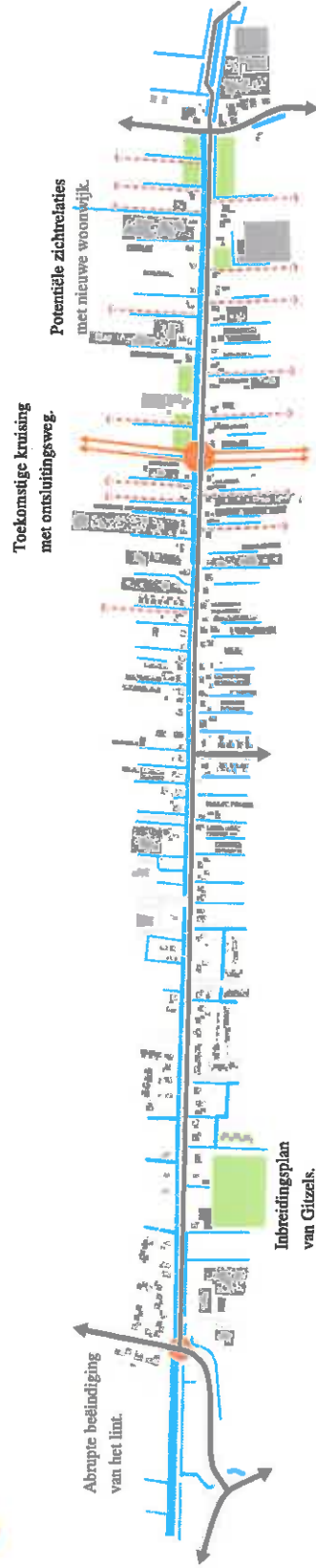
Het verdwijnen van doorzichten naar het achterliggende landschap kan het landelijke karakter aantasten, maar hoeft geen probleem te zijn. Indien de kavelscheidende sloten in de ontwikkelingen gerespecteerd worden kunnen fraaie doorzichten worden gecreëerd vanaf het lint, waardoor de ritmiek van kavelscheidingen langs het lint wordt behouden. Passende oplossingen worden in paragraaf 5.5 aangegeven. De profielindeling van het lint dient te worden aangepast aan de functie van 50 km erftoegangsweg en tegelijkertijd aan de gewenste landelijke uitstraling.

Voor bouw aanvragen en inrichtingsplannen voor de Dorpsstraat oost wordt verwezen naar de aangegeven criteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3).



Koewijzend-Bangert

Door de wetering de Wijzend en de teruggelegen bebouwing is hier sprake van een breed profiel met een toch relatief smalle rijweg. De ruime kavels met vrijstaande bebouwing in verschillende stijlvormen en afwisselend besloten en open begroeiing versterkt het al aanwezige landschappelijk karakter. De woonwijken Kloosterhout en de verdichtingen rondom Zwaag en Blokker hebben het oorspronkelijke karakter niet aangetast. Met de komst van de woonwijk Bangert en Oosterpolder zal dit lint onder druk komen te staan door de verstedelijking. Dit lint verdient extra aandacht als het gaat om het behouden van de landelijke sfeer. De belangrijkste kenmerken zoals de wetering, het eenzijdige trottoir, de vrijliggende bebouwing, de ruime en groene kavels en de kavelscheidende waterlopen dient men te respecteren.



Het gebied is benoemd tot aandachtsgebied, waarbij de potentie aanwezig is om dit lint geleidelijk te transformeren naar een landelijk lint in een stedelijk weefsel. Deze transformatie zal voornamelijk gericht zijn op de inrichting van de openbare ruimte met als voorbeeld de Dorpsstraat west tussen het Keern en de Torenwachter. Ook hier geldt dat de structuur van het lint los van de ontwikkeling van de wijk Bangert en Oosterpolder moet blijven. De kavelscheidende waterlopen zijn een belangrijk beeldkenmerk en dienen waar mogelijk gerespecteerd te worden, en eventueel als doorzicht naar de nieuwe woonwijk te worden gebruikt.

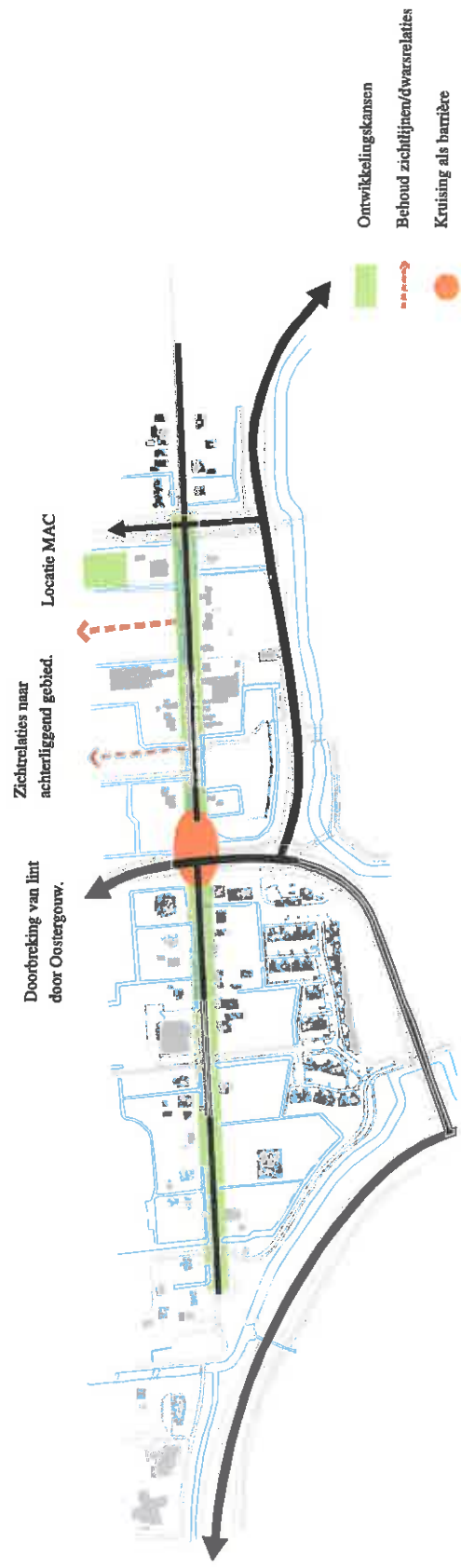
Voor bouwvoorvragen en inrichtingsplannen wordt verwezen naar de aangegeven criteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3) en naar paragraaf 5.5 betreffende de aansluiting met de ontwikkelingslocaties Bangert en Oosterpolder.

Westerblokker west

Het westelijk gedeelte van de Westerblokker tussen de Provincialeweg en Kloosterhout heeft de eigenschappen van een landelijk lint met een breed profiel; veel groen en teruggelegen bebouwing op ruime kavels met veel erfbeplanting. De overheersende kruising met Oostergouw is een barrière die de continuïteit verstoort. Hier kan mogelijk met visuele middelen de continuïteit worden teruggebracht. Zoals bij alle landelijke linten wordt de typische slagenverkaveling versterkt door de haaks op het lint staande afwateringsloten.

Het lintdeel Westerblokker west is benoemd tot landelijk lint en aandachtsgebied waarbij een geleidelijke transformatie van de openbare ruimte de aanbeveling heeft. De nog vrije kavels verwijzen nog naar het oorspronkelijke agrarisch en landelijk karakter. Dit gegeven dient men te respecteren. Bij eventuele verdichtingen van deze kavels met nieuwbouw dienen de in dit plan beschreven criteria als toetsingsgrond.

Voor bouw aanvragen en inrichtingsplannen wordt verwezen naar de aangegeven criteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3).



Westerblokker kern Blokker

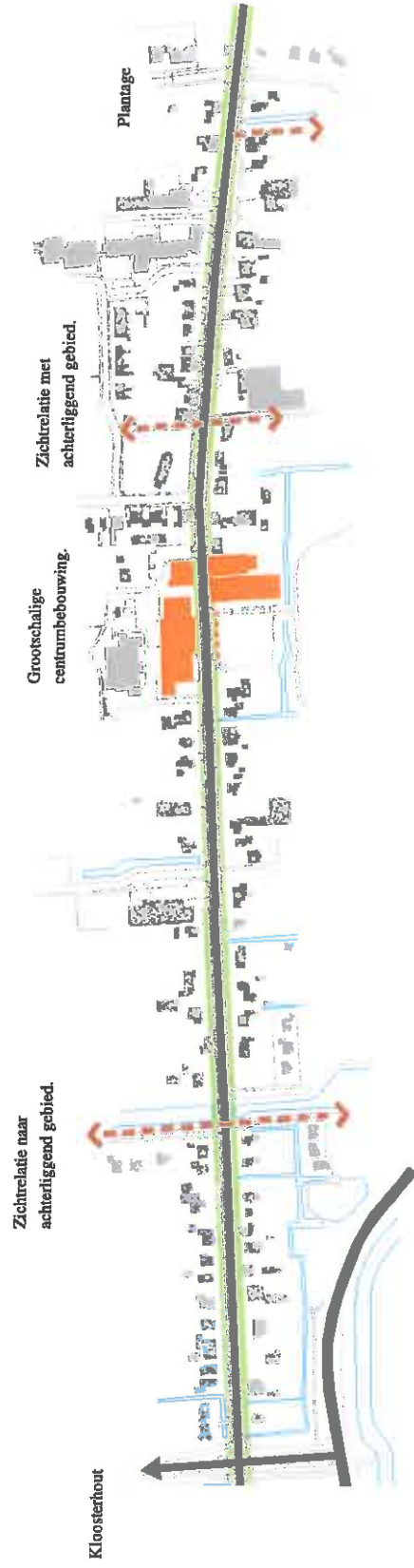
Vergelijkbaar met de kern Zwaag dient ook de kern Blokker als autonoom dorp te worden beschouwd met haar eigen voorzieningen langs het lint.

Enige aandacht voor de bebouwing is gewenst, omdat met name door de diversiteit en de zichtbaarheid vanaf de openbare weg de kwetsbaarheid groter is. Het tot aandachtsgebied benoemde gedeelte van de

Westerblokker is voor enige transformatie vatbaar, waarbij de nadruk komt te liggen op het behouden van het dorpskarakter van het verstedelijkte lintdeel, door de kleinschaligheid en de diversiteit te respecteren. Grootchalige bebouwing, glazen puilen, gesloten gevels en systematische herhaling van bebouwing dienen te worden voorkomen.

Ook hier geldt dat de lineaire structuur van het lint zo veel mogelijk dient te worden gerespecteerd en benadrukt. Open ruimtes aan het lint kunnen door begeleidende bomenrijen en straatmeubilair worden gescheiden van het lint. Het profiel van het lint kan de lineaire structuur versterken. De functie van 50 km erfgoedgangsweg en busroute dient hierbij in ogenschouw te worden genomen.

Voor bouw aanvragen en inrichtingsplannen wordt verwezen naar de aangegeven criteria voor verstedelijkte linten. Deze zijn ook van toepassing op de bouwlocatie Van der Maat.



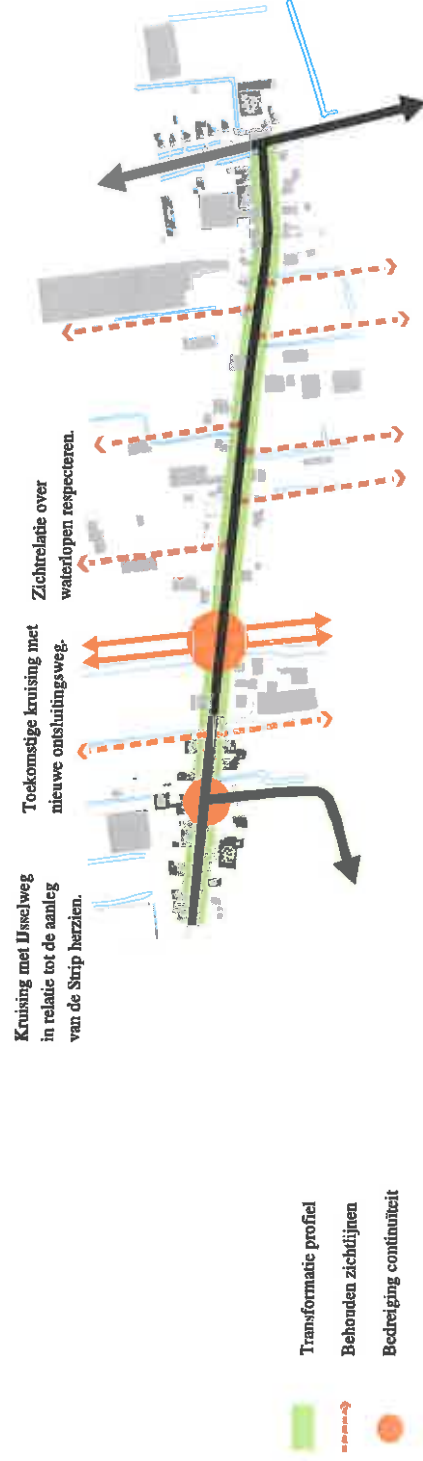
Westerblokker oost

Westerblokker oost kent net als Dorpsstraat oost en Koewijzend-Bangert een breed profiel door de teruggelegen bebouwing. Het landelijk karakter wordt versterkt door de ruime kavels en erfbeplanting. Op dit lintdeel is in de huidige situatie sprake van doorzichten naar het achterliggende landschap. Met de komst van de woonwijken Oosterpolder en Bangert dienen deze waterlopen zo veel mogelijk te worden gerespecteerd. Ten behoeve van de historische betekenis is de aanbeveling om het landelijke karakter intact te houden, waarbij met name in de openbare ruimte een geleidelijke transformatie kan plaatsvinden conform het wensbeeld van een landelijk profiel.

De aansluiting met de nieuwbouw van de woonwijk Bangert en Oosterpolder dient zich te conformeren aan het in dit plan beschreven gewenste beeld van een landelijk lint.

Het lineaire karakter van dit deel van het lint wordt enigszins aangetast door de vormgeving van de kruising met de IJsselweg. Dergelijke verkeerskundige maatregelen vragen veel aandacht wat betreft vormgeving, om zo min mogelijk afbreuk te doen aan het lint.

Voor het als aandachtsgebied genoemde lintdeel kunnen voor bouw- en inrichtingsplannen de beoordelingscriteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3) aangehouden worden. Ook paragraaf 5.5 betreffende de aansluiting met de ontwikkelingslocatie Bangert en Oosterpolder is hier van toepassing.

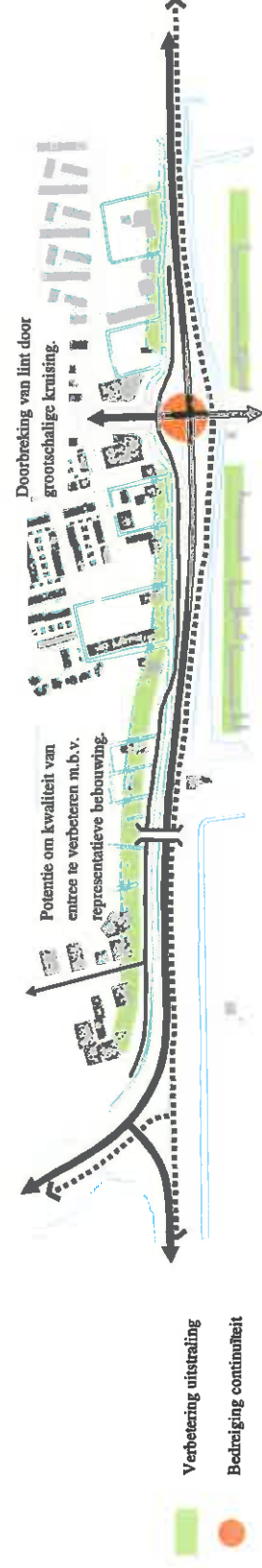


Lageweg west

De Lageweg west is het zuidoostelijke entreegebied van Hoorn. Het wegprofiel is hier erg breed en de bebouwing is ten opzichte van de hoofdrijbaan sterk teruggelegen. Een representatieve uitstraling van de bebouwing is hier zeer wenselijk. In de huidige situatie laat dat op enkele punten te wensen over, waardoor dit deel van het lint als aandachtsgebied is benoemd. Daarbij is het belangrijk aan te sluiten bij de karakteristiek van het lint, waarbij de representatieve waarde van de bebouwing voorop staat. Op deze wijze blijft de lintstructuur herkenbaar en wordt de entreefunctie versterkt.

Om bebouwing te laten aansluiten bij de lintkarakteristieken is het van belang geen zeer grootschalige panden te realiseren. Tevens is het gebruik van natuurlijke materialen zoals baksteen en hout aan te bevelen. Grote glazen oppervlakten passen minder goed in het lint.

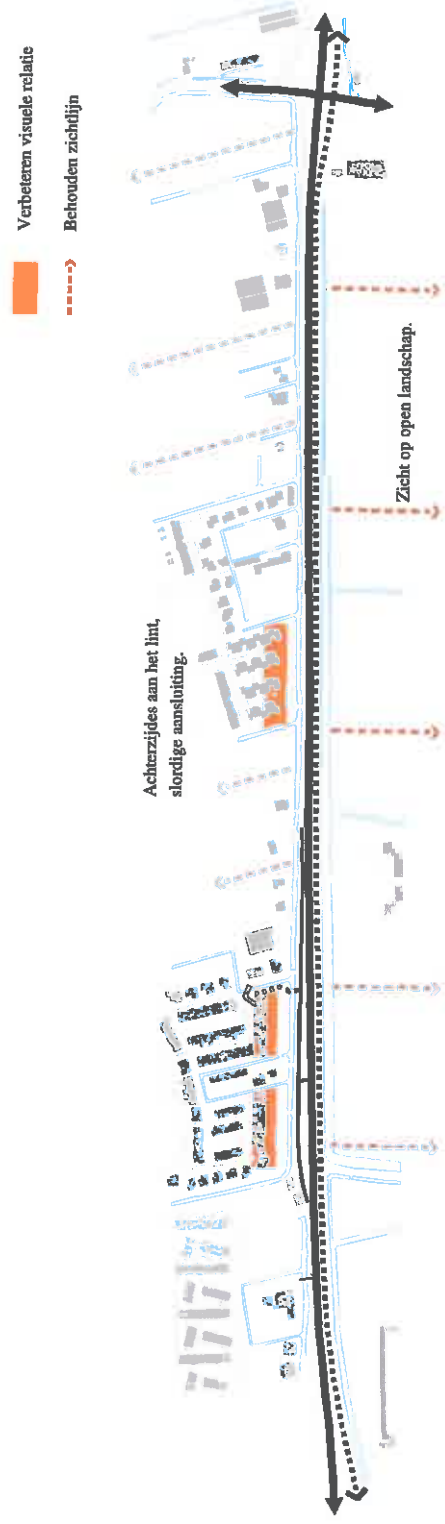
Voor dit als aandachtsgebied benoemde lintdeel kunnen voor bouw- en inrichtingsplannen de beoordelingscriteria voor stedelijke linten aangehouden worden, met als uitzondering dat de bebouwing bij voorkeur door middel van vrijstaande objecten vormgegeven worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat het hier een doorgaande verkeersroute betreft, waardoor de criteria met betrekking tot profielindeling en verkeersmaatregelen minder relevant zijn.



Lageweg oost

De Lageweg oost is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg, waardoor het profiel erg breed is en de inrichting voornamelijk op de verkeersontsluiting is afgestemd. Het landelijke karakter van het lint wordt door de relatief vrije ligging en de zichtrelatie met het landschap niet door de inrichting van het wegprofiel aangetast. Het zicht op het landschap is daardoor een belangrijke waarde in dit lintdeel en dient waar mogelijk behouden te blijven. De visuele relatie met de achterliggende woonwijken is echter wel voor verbetering vatbaar.

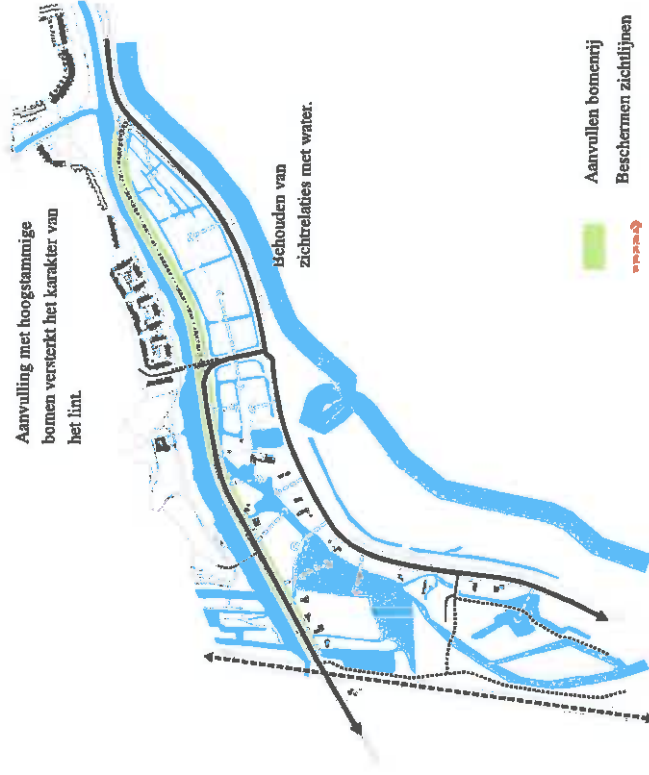
Voor dit als consolidatiegebied genoemde lintdeel kunnen voor bouw- en inrichtingsplannen de beoordelingscriteria voor landelijke linten (paragraaf 5.3) aangehouden worden. Behoud van de visuele relatie met het achterliggende landelijke gebied en verbetering van de visuele relatie met de woongebieden zijn belangrijke uitgangspunten.



De Hulk

Dit gebied vormt een uitzondering op alle hiervoor behandelde linten. In dit lint is er geen sprake van enige verweving met het stedelijk gebied. Het huidige karakter dient te worden gehandhaafd en slechts minimaal te worden aangetast met nieuwbouw. De belangrijkste eigenschappen bestaan uit minimale bebouwing, veel groen en water en zicht op het fraaie landschap. De huidige profielindeling voldoet aan het gewenste beeld van landelijke linten. Het gebied is benoemd als consolidatiegebied, waarbij geen transformaties in het openbaar gebied nodig zijn. Aanvulling van het lint met hoogstammige bomen kan het landelijke beeld nog versterken.

Voor eventuele nieuwbouw of verbouwplannen dienen de richtlijnen en criteria zoals voor landelijke linten zijn benoemd (paragraaf 5.3) in acht worden genomen.



5.3 Landelijk lint

Context (ligging gebouw in de omgeving)

Positionering:

- Het bouwwerk dient vrijstaand van aard te zijn en in beginsel teruggelegen te worden gesitueerd ten opzichte van de weg.
- Er dient te worden aangesloten op het ritme (afstand en massa) van de bestaande vrijliggende bebouwing in de omgeving.
- Bij nieuwbouw dient de hoofdbebouwing geënt te zijn op de onderliggende slagenverkaveling. Kavelsplitsing is slechts toegestaan als de bestaande bebouwing wordt gehandhaafd, kavelsplitsing ten behoeve van nieuwbouw is niet toegestaan.
- De voorgevel van de bebouwing dient bij voorkeur haaks op de kavelrichting geplaatst te worden en tevens georiënteerd te worden op de weg van het lint.
- Enige mate aan verspringingen in rooilijn van bebouwing onderling zijn mogelijk. Bij voorkeur dient men binnen de bestaande marges te blijven.
- Bijgebouwen in de vorm van schuren, garages, tuinhuisjes e.d. moeten bij voorkeur achter de hoofdbebouwing worden geplaatst maar in ieder geval 3 meter achter de voorgevelrooilijn van de hoofdbebouwing.

Bouwmassa:

- Maximaal 1 bouwlaag met een kap of, in uitzonderlijke gevallen, indien mogelijk 2 lagen met kap of teruggelegen derde laag en plat dak. Voorkomen van grootschalige panden.
- Afstemming op het bebouwingsritme van de omgeving is gewenst.
- Bijgebouwen in opzet en schaal (ondergeschikt) afstemmen op de hoofdmassa.

Ontsluiting en vormgeving op straatniveau:

- Bij nieuwbouw afstemming op ontsluiting en vormgeving van de omliggende bebouwing.
- Indien sprake is van een sloot tussen kavel en rijweg dient de bebouwing door bruggetjes ontsloten te worden.

Gebouwvorm (ontwerpaspecten gebouw)

Bouwstijl:

- Bij (vervangende) nieuwbouw heeft een oorspronkelijke landelijke bouwstijl de voorkeur.
- Bij renovatie of nieuwbouw dient het ontwerp aan te sluiten op de gebruikte traditionele architectuur van het pand of op de bebouwing in de omgeving.

Toevoegingen:

- Erkers, dakkapellen en overige aanbouwen in maatvoering, architectuur en detaillering afstemmen met de hoofdbebouwing.
- Indien er dakkapellen op de hoofdbebouwing aanwezig zijn dient een nieuwe dakkapel in dezelfde stijl en maatvoering te worden vormgegeven, mits de aanwezige dakkapel in stijl en maatvoering welstandshalve acceptabel is.

De functie van het bouwwerk en het ontwerp:

- Omdat er sprake is van een gewenst landschappelijk karakter gaat de voorkeur uit naar architectonische individuele eenheden met een uitstraling van een traditionele landelijke bouwstijl en de herkenbaarheid van de functie van het bouwwerk. Enige visuele verwijzingen naar agrarische functies zijn mogelijk.

Detailering (architectonische uitwerking)

Gevelgeding:

- ☐ Bij nieuwbouw is afstemming met de gevelopbouw van bebouwing in de omgeving wenselijk.
- ☐ Bij renovatie dient de oorspronkelijke gevelopbouw te worden gerespecteerd.

Dakvlak:

- ☐ Over het algemeen zadeldak, pultdak of mansarddak.
- ☐ Passend in de bestaande bebouwde omgeving of de stijl van het betreffende pand.
- ☐ Behoud van dakoverstekken en diversiteit aan kapvormen.

Ornamentiek:

- ☐ Afgestemd op het oorspronkelijke karakter van de hoofdbebouwing.
- ☐ Behoud van bakstenen detaillering zoals is toegepast in dorpels, lateien en vensterbanken.
- ☐ Bij nieuwbouw is het gewenst in het ontwerp te zoeken naar dezelfde mate aan ornamentiek als bij de aanwezige traditionele bebouwing.

Materiaal- en kleurgebruik:

- ☐ Materiaal en kleur benutten als hulpmiddel om nieuwbouw in te passen of op zijn minst niet te laten domineren.
- ☐ Bij voorkeur bakstenen in donkere aardtinten. Deuren en kozijnen uitgevoerd in hout, dakbedekking van dakpannen of riet. Geen gebruik van kunststof materialen of sterk contrasterende kleuren met de omgeving. Bij voorkeur materiaal en kleur van bijgebouwen afstemmen op de hoofdbebouwing.
- ☐ Bij toevoegingen zoals erkers, dakkapellen en overige aanbouwen dient het kleur- en materiaalgebruik zich te conformeren aan het gevel- of dakvlak van de hoofdmassa.

Openbare ruimte:

Transparantie, beslotenheid / openheid:

- ☐ Behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke slagenlandschap.
- ☐ Bestaande oriëntatiemogelijkheden en zichtassen zullen (tenzij dit niet mogelijk is) in stand worden gehouden.

Profielindeling en verhoudingen:

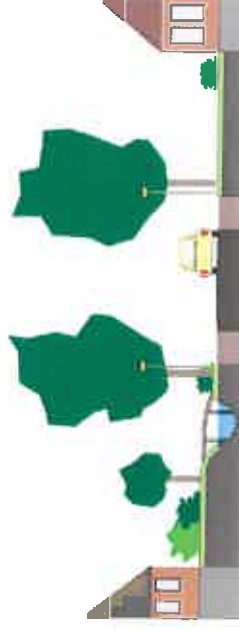
- ☐ De wegvakken dienen bij voorkeur gelijkvloers te worden uitgevoerd, waarbij de weg bestaat uit een rijweg met aan weerszijden suggestiestroken voor fietsers/voetgangers.
- ☐ Het gehele profiel is door de teruggedragen bebouwing relatief breed, maar dient indien mogelijk optisch te worden versmald met bomen.
- ☐ De wegbreedte wordt geminimaliseerd tot het uit functioneel oogpunt hoogst nodige. Veel verharding dient te worden voorkomen. Functies dienen eventueel aangepast te worden aan de wenselijke maat.
- ☐ Parkeervoorzieningen dienen op eigen terrein gesitueerd te worden, en niet op of aan de rijbaan in de openbare ruimte.

Groenstructuren (water, lanen, parken):

- ☐ Juist gesitueerde beplanting kan het gewenste landelijke karakter en de beleefingswaarde versterken.
- ☐ Door het plaatsen van enkel of dubbelzijdige bomenrijen langs de weg zal de continuïteit en het gewenste karakter worden versterkt.
- ☐ De in de huidige situatie regelmatig voorkomende sloten tussen kavel en rijweg dient men zoveel mogelijk te handhaven.
- ☐ Bij erfbeplanting rekening houden met transparantie en doorzichten. Met het oog op afscherming van storende bebouwingselementen kan een weelderige streekeigen begroeiing wenselijk zijn.
- ☐ Bij aansluiting van wegen op het lint over water dient waar mogelijk gebruik te worden gemaakt van bruggen.

Continuïtering in een bepaald ritmiek / harmonie:

- De continuïteit dient met name vorm te worden gegeven in een uniforme profielindeling en bestratingmateriaal.
- Bij kruisingen met nieuwe ontsluitingswegen dienen deze nieuwe wegen visueel ondergeschikt te zijn aan de continuïteit van het lint, met in acht name van een verkeerskundige en verkeersveilige goede herkenbaarheid.



Streefbeeld profielindeling landelijk lint

Straatmeubilair en bestratingmateriaal:

- De voorkeur gaat uit naar een rijweg bestraat met gebakken straatklinkers in aardtinten of asfalt. Daarbij kan bijvoorbeeld in kleur of materiaal onderscheid gemaakt worden tussen fietsstroken en rijbaan.
- Straatmeubilair bij voorkeur voor alle landelijke linten uniform maken/houden, enige aandacht voor verbijzondering is gewenst.
- Als voorbeeld voor schaalgrootte en vormgeving van de lichtmasten wordt verwezen naar de aanwezige lichtmasten langs de Dorpsstraat tussen het Keern en de Torenwachter, welke klein en gedetailleerd zijn uitgevoerd.



Verkeersmaatregelen:

- In het lint verkeersremmende voorzieningen, verkeersborden en geluidwerende voorzieningen tot het minimum beperken en vormgeven binnen de landelijke context van het lint.
- Verkeersremmende maatregelen bij voorkeur door het inzetten van ruimtelijke middelen (versmallen van rijweg, visuele versmalling door bomenrijen/paaltjes) i.p.v. maatregelen zoals drempels en plateaus.
- Voorkomen van as-verspringingen in en afbuigingen van de rijweg.

5.4 Verstedelijkt lint

Context (ligging gebouw in de omgeving)

Positionering:

- Het bouwwerk dient vrijstaand of geschakeld van aard te zijn.
- Er dient te worden aangesloten op het ritme van de bestaande vrijliggende bebouwing in de omgeving. Bij nieuwbouw dient de hoofdbebouwing geënt te zijn op de naburige verkaveling.
- De voorgevel dient bij voorkeur haaks op de kavelrichting te worden geplaatst en georiënteerd op de weg van het lint.
- Enige mate aan verspringingen in rooilijn van bebouwing onderling zijn mogelijk, mits deze maximaal 1/3 van de diepte van de belendende bebouwing of maximaal 2 meter bedraagt.
- Bijgebouwen in de vorm van schuren, garages, tuinhuisjes e.d. moeten bij voorkeur achter de hoofdbebouwing worden geplaatst maar in ieder geval 3 meter achter de voorgevelrooilijn van de hoofdbebouwing.

Bouwmassa:

- Het kleinschalige karakter en fijnmazige parcellering dient men te behouden.
- Maximaal 2 bouwlagen met een kap of 2 lagen met teruggelegen derde laag en plat dak. Accentuering in bouwhoogte (maximaal 3 lagen) van hoeken alleen mogelijk indien dit vanuit stedenbouwkundige oogpunt beargumenteerd kan worden.
- Afstemming op het bebouwingsritme van de omgeving is gewenst.
- Bijgebouwen in opzet en schaal (ondergeschikt) afstemmen op de hoofdmassa.

Ontsluiting en vormgeving op straatniveau:

- Bij nieuwbouw afstemming op ontsluiting en vormgeving van de omliggende bebouwing.
- Bij bebouwing die met de rooilijn direct gelegen is aan de openbare ruimte dient extra aandacht te worden besteed aan de vormgeving van de voorgevel, portieken, raampartijen en erkers.
- Visuele toegankelijkheid door transparante vormgeving is wenselijk. Dichte gevels (muren) op voetgangersniveau moeten worden voorkomen.
- Indien er sprake is van een sloof tussen kavel en rijweg dient de bebouwing door bruggetjes ontsloten te worden.

Gebouwvorm (ontwerpaspecten gebouw)

Bouwstijl:

- Bij renovatie of nieuwbouw dient het ontwerp aan te sluiten op de gebruikte traditionele architectuur van het pand of op de bebouwing in de omgeving.
- Doordat de bebouwing over het algemeen dichter op de weg is georiënteerd is het van belang aandacht te besteden aan de verschijningsvorm van de voorgevel. Bij vrijliggende bebouwing dient aandacht besteed te worden aan de verschijningsvorm van de zijgevels.

Toevoegingen:

- Erkers, dakkapellen en overige aanbouwen in maatvoering, architectuur en detaillering afstemmen met de hoofdbebouwing of naburige vergelijkbare bebouwing.
- Indien er dakkapellen op de hoofdbebouwing aanwezig zijn dient een nieuwe dakkapel in dezelfde stijl en maatvoering te worden vormgegeven, mits de aanwezige dakkapel in stijl en maatvoering welstandshalve acceptabel is.

De functie van het bouwwerk en het ontwerp:

- Over het algemeen geldt dat de functie van het bouwwerk ondergeschikt dient te zijn aan de uitstraling van de bouwstijl.
- Omdat er sprake is van een gewenst dorpskarakter (lintkernen Zwaag en Blokker) prevaleert de architectonische individuele eenheid met een uitstraling van een traditionele bouwstijl boven de herkenbaarheid van de functie van het bouwwerk.
- Door de diversiteit aan functies langs het Keern is de afleesbaarheid van de functie afhankelijk van de situatie ter plaatse.

Detaillering (architectonische uitwerking)

Gevelgeleding:

- Bij nieuwbouw is afstemming met de gevelopbouw van bebouwing in de omgeving wenselijk.
- Bij renovatie dient de oorspronkelijke gevelopbouw te worden gerespecteerd.

Dakvlak:

- Over het algemeen zadeldak, pultdak of mansardekap.
- Passend in de bestaande bebouwde omgeving of de stijl van het betreffende pand.
- Behoud van diversiteit aan bijzondere kapvormen.

Ornamentiek:

- Afgestemd op het oorspronkelijke karakter van de hoofdbebouwing.
- Behoud van bakstenen detaillering zoals is toegepast in dorpels, lateien en vensterbanken.
- Bij nieuwbouw is het gewenst in het ontwerp te zoeken naar dezelfde mate aan ornamentiek als bij de aanwezige traditionele bebouwing.

Materiaal- en kleurgebruik:

- Materiaal en kleur benutten als hulpmiddel om nieuwbouw in te passen of op zijn minst niet te laten domineren.
- Bij voorkeur bakstenen in donkere aardtinten. Deuren en kozijnen uitgevoerd in hout, dakbedekking van dakpannen of riet. Geen gebruik van kunststof materialen of sterk contrasterende kleuren met de omgeving. Bij voorkeur materiaal en kleur van bijgebouwen afstemmen op de hoofdbebouwing.
- Bij toevoegingen zoals erkers, dakkapellen en overige aanbouwen dient het kleur- en materiaalgebruik zich te conformeren aan het gevel- of dakvlak van de hoofdmassa.

Openbare ruimte:

Transparantie, beslotenheid / openheid:

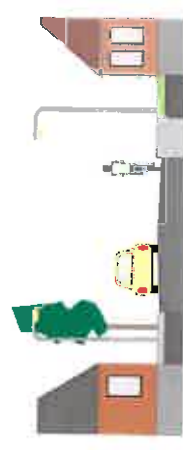
- Bestaande oriëntatiemogelijkheden en zichtassen zullen (tenzij dit niet mogelijk is) in stand worden gehouden.

Profielindeling en verhoudingen:

- De wegvakken dienen bij voorkeur eenvoudig te worden uitgevoerd, waarbij de weg bestaat uit een rijweg met, indien hiervoor voldoende ruimte is, aan weerszijden trottoirs en/of fietssuggestiestroken.
- De wegbreedte wordt geminimaliseerd tot het uit functioneel oogpunt hoogst nodige.
- Parkeervoorzieningen worden uitsluitend op eigen terrein gesitueerd. Slechts indien parkeren aan het lint hoogst noodzakelijk is dan zijn langspaarkeerstroken toegestaan.
- Het profiel van het Keern in zijn huidige vorm handhaven (rijweg met vrijliggend fietspad).

Groenstructuren (water, lanen, parken):

- Juist gesitueerde beplanting kan eventuele pleinvorming of accentuering van ruimten versterken.
- Door het plaatsen van enkel of dubbelzijdige bomenrijen langs de weg zal de continuïteit en het gewenste karakter worden versterkt.
- De in de huidige situatie nog aanwezige sloten tussen kavel en rijweg dient men zoveel mogelijk te handhaven, ook indien dit ten koste gaat van ruimte voor verkeersfuncties.
- Bij erfbeplanting rekening houden met transparantie en doorzichten. Met het oog op afscherming van storende bebouwingselementen kan een weelderige streekeigen begroeiing wenselijk zijn.
- Bij aansluiting van wegen op het lint over water dient waar mogelijk gebruik te worden gemaakt van bruggen.



Sreefbeeld profielindeling stedelijk lint (lintverdelingen Zwaag en Blokker)

Continuering in een bepaald ritmiek / harmonie:

- De continuïteit dient met name vorm te worden gegeven in een uniforme profielindeling en in bestratingmateriaal.
- Bij kruisingen met nieuwe ontsluitingswegen dienen deze nieuwe wegen visueel ondergeschikt te zijn aan de continuïteit van het historische lint, met in acht name van een verkeerskundige en verkeersveilige goede herkenbaarheid.

Straatmeubilair en bestratingmateriaal:

- De voorkeur gaat naar een rijweg bestraat met gebakken straatklinkers in aardtinten of asfalt. De trottoirs uitvoeren in standaard betonnen tegels. Verbijzondering in bestrating van pleinen of specifieke ruimten is mogelijk.
- Straatmeubilair is bij voorkeur voor alle verstedelijkte linten uniform.

Verkeersmaatregelen:

- In het lint verkeersremmende voorzieningen, verkeersborden en geluidwerende voorzieningen tot het minimum beperken.
- Verkeersremmende maatregelen bij voorkeur door het inzetten van ruimtelijke middelen (versmallen van rijweg, visuele versmalling door bomenrijen/paaltjes) i.p.v. maatregelen zoals drempels of plateaus.
- Voorkomen van as-verspringingen in en afbuigingen van de rijweg.



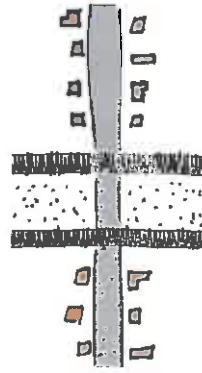
5.5 Ontwikkeling Bangert en Oosterpolder

Nieuwe bebouwing aan en achter het lint

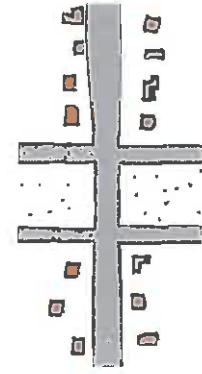
- Achterzijdes aan het lint zijn niet toegestaan indien er geen bebouwing en erfbeplanting in het lint is die deze afschermt.
- Aan het lint geldt dat individuele vrijstaande panden met een architectonische verwijzing naar de oorspronkelijke landschappelijke functie en typologie de voorkeur hebben.
- Nieuwbouw aan het lint dient zich wat betreft massa te conformeren aan de omliggende bestaande linthebouw.
- Doorzichten over kavelseidende waterlopen dienen gerespecteerd te worden en open te blijven.
- Om de scheiding met de nieuwe ontwikkelingslocatie duidelijk te maken is het toepassen van dichte begroeide erfbeplanting tussen de bebouwing wenselijk. Indien dit niet mogelijk is dan alleen voorzijdes naar het lint richten.

Nieuwe kruisingen in het lint

- Lineaire karakter van het lint niet doorbreken.
- De continuïteit van het lint is minstens zo belangrijk als de continuïteit van de kruisende weg.
- Verkeersremmende maatregelen uitvoeren door middel van fysieke of optische (symmetrische) versmallingen, géén drempels of plateau's.



Nieuwe ontsluiting doorbreekt het lint.



Nieuwe ontsluiting gelijkwaardig aan het lint.



De nieuwe ontsluiting ondergeschikt aan de continuïteit van het lint.



Doorzichten over kavelseidende waterlopen waar mogelijk handhaven en respecteren.



Nieuwbouw aan het lint in massa afstemmen op bestaande bebouwing.



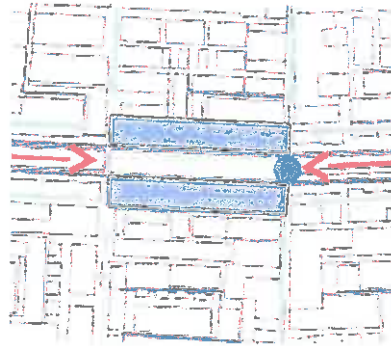
Geen achterzijdes naar het lint gericht.

Voorzieningencentrum en het lint

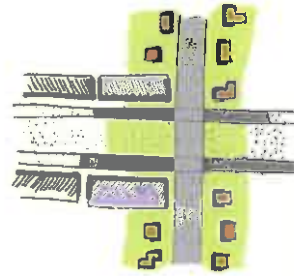
Met de ontwikkeling van Bangert en Oosterpolder zal er aan de noordzijde van de kruising van de nieuwe ontsluiting 'de Strip' met Koewijzend-Bangert een voorzieningencentrum worden ontwikkeld. Dit centrum is van invloed op de continuïteit van het lint. De aansluiting met het lint zal daarom zorgvuldig moeten worden vormgegeven. Het ontwerpbestemmingsplan Bangert en Oosterpolder staat twee varianten toe, te weten een voorzieningencentrum aan beide zijden of een voorzieningencentrum aan één zijde van de Strip. In beide gevallen worden de uitgangspunten zoals deze in dit beeldkwaliteitplan zijn opgenomen integraal overgenomen.

De onderstaande aandachtspunten dienen daarom bij eventueel ontwerp in acht te worden genomen.

- Onderliggende verkavelingsstructuur van het bebouwingslint intact laten.
- Geen blinde zijgevels aan het lint (voorgevel op lint oriënteren).
- Geen grootschalige bebouwing (volume) direct aan het lint, bij voorkeur in ruime mate teruggelegen.
- Elementen aan het lint dienen kleinschalig en vrijstaand te zijn, zowel in het geval van voorzieningen als woonbebouwing. Ter accentuering van de voorzieningenstrook kunnen eventueel architectonische accenten worden aangebracht (accent in vormgeving, géén accent in volume).



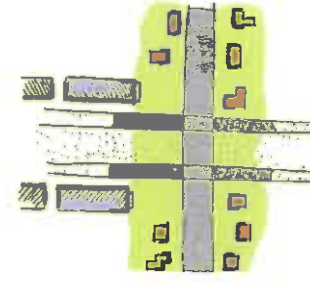
Voorzieningencentrum zoals voorgesteld in Structuurplan Bangert en Oosterpolder.



Grootschalige bebouwing met zijgevels aan het lint worden storende elementen in de lintstructuur.



Kleinschalige voorzieningen en/of wooneenheden met voorgevel georiënteerd op het lint en de ontsluitingsweg zijn goed denkbaar.



Teruggelegen voorzieningen t.o.v. het lint creëren ruimte die de bijzondere locatie en betekenis benadrukt. Hierbij dienen de kopgevels zorgvuldig vormgegeven te worden.



Bijlage Inspiraakreacties

In het kader van de inspraak, als bedoeld in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de gemeentelijke inspraakverordening van 14 februari 1995, heeft het concept van het Beeldkwaliteitsplan De Linten gedurende een periode van 4 weken voor een ieder ter inzage gelegen, te weten van 3 januari tot en met 14 februari 2002. Hieraan is openbare bekendheid gegeven door publicatie in het Noordhollands Weekblad en het Dagblad van Westfriesland d.d. 2 januari 2002.

In deze periode zijn ook twee inspraakavonden georganiseerd: op woensdag 30 januari 2002 in Café Zalenaccommodatie De Witte Valk (Dorpsstraat 175) te Zwaag en op woensdag 6 februari 2002 in de raadzaal van het stadhuis (Nieuwe Steen 1).

Tijdens de inspraakperiode zijn zes schriftelijke reacties binnengekomen. Deze reacties zijn hieronder verkort weergegeven en van commentaar voorzien.

1. C.J. de Boer (Lageweg 18 te Hoorn)

Het lint van de Lageweg is reeds zodanig aangetast dat het niet meer vatbaar is voor ontwikkelingen die leiden tot behoud van dat wat er nog van over is. Het op het perceel Reaal 28A en 28B gerealiseerde kantoor verhoudt zich niet tot de naastgelegen boerderij Lageweg 18.

Reactie:

Het lint van de Lageweg-West waarop wordt gedoeld is aangemerkt als een verstedelijkt linttype: de historische agrarische woonbebouwing wordt afgewisseld met moderne kantoorpanden. De woonbebouwing wordt hier gekenmerkt door de kleinschaligheid en de verdeckte ligging tussen hoog opgaande en vrij gesloten erfbeplanting, terwijl de kantoorpanden daarentegen erg gericht zijn op uitstraling naar de Provincialeweg. Ze hebben meestal een vrij open erf.

De Lageweg is een entreegebied voor de kern. Juist als entree van Hoorn is de representatieve waarde van de Lageweg dan ook van groot belang. Ten behoeve van deze representatieve functie dient nieuwe bebouwing aan te sluiten bij de karakteristiek van het lint, waarbij het van belang is om geen zeer grootschalige panden te realiseren. Aanbevolen wordt zelfs natuurlijke materialen zoals baksteen en hout te gebruiken.

2. Families Mast, Neeffes en Weel (Dorpsstraat 68, 87, 75 te Zwaag)

- a) Bij de toetsingscriteria (pagina 63) ontbreekt het criterium "aard en omvang van de verkeersstromen". Verkeer is echter van grote invloed op de beleving van de woonkwaliteit.
- b) In het rapport (pagina 56) staat dat "de Dorpsstraat hoofdzakelijk als woonlint en belangrijke fietsaders dient te worden gezien en niet als aanvoerroutes naar de omliggende woonwijken". Gevraagd wordt hoe dit wordt gerealiseerd. De in het rapport genoemde maatregelen (suggestiestroken voor fietsers/voetgangers, versmallen van de rijweg en visuele versmalling door bomen/paaltjes) zijn onvoldoende om de gewenste (verkeers)situatie te realiseren. Verkeer op de Dorpsstraat moet worden ontmoedigd of ervan worden weerhouden de Dorpsstraat als doorgaande route te gebruiken.
- c) Gevraagd wordt om een duidelijker uitspraak over de wenselijkheid c.q. aanbeveling van het transformeren van het deel van de Dorpsstraat tussen Zwaagmergouw en Oostergouw naar een (visueel) landelijk lint (pagina 65).

- d) In het rapport (pagina 58 en 59) staat dat een deel van de Dorpsstraat wordt gezien als aandachtsgebied waarin gerichte vernieuwing dient plaats te vinden, dat wil zeggen "ontwikkeling van nieuwe kenmerken gerelateerd en/of beargumenteerd vanuit de bestaande waarden en eigenschappen". Wat betekent dit concreet?
- e) Gepleit wordt voor afsluiting van het deel van de Dorpsstraat (tussen de Zwaagmergouw en de Oostergouw) omdat in de omgeving goede ontsluitingswegen van voldoende capaciteit aanwezig zijn. Zo'n afsluiting betekent een verlichting van de verkeersdruk in het westelijk deel van de Dorpsstraat.

Reactie:

ab) Het Beeldkwaliteitplan De Linten is "een samenhangend pakket van intenties, aanbevelingen en/of richtlijnen voor het veiligstellen, creëren en/of verbeteren van de beeldkwaliteit in een bepaald gebied". Het is een beleidskader dat zich in hoofdzaak bezighoudt met de beleving en vormingskwaliteit van de bebouwde en onbebouwde omgeving. Daarnaast kan het een referentiekader vormen voor sectorale nota's zoals een verkeerscirculatieplan of een groenstructuurplan. Verkeer op zich is dus geen onderdeel of uitgangspunt in het Beeldkwaliteitplan.

In het Beeldkwaliteitplan is de openbare ruimte en de bebouwing van de verschillende in Hoorn aanwezige linten geïnventariseerd en geanalyseerd. In de visie (pagina 56) wordt aangegeven dat de herkenbaarheid van de landelijke linten dient te worden versterkt door een dusdanige inrichting van de openbare ruimte dat de automobilist zich daar als "gast" gedraagt en er voldoende ruimte voor voetganger en fietser overblijft. Tevens is

aangegeven dat de Dorpsstraat hoofdzakelijk als woonlint en niet als aanvoerroute naar omliggende woonwijken dient te worden gezien. De in hoofdstuk vijf aangegeven beleidskaders en beoordelingscriteria spisen zich vooral toe op bebouwing aan het lint. In het criterium "inrichting van de open ruimte" wordt naast de inrichting van erven ook ingegaan op de openbare ruimte (in de zin van profielen van wegen). In paragraaf 5.1 is ten aanzien van de vormgeving van Dorpsstraat west tussen Keern en Torenwachter het volgende aangegeven: "Daarbij is het profiel zodanig geminimaliseerd tot een smalle rijweg en een gelijkvloers profiel dat het autoverkeer wordt ontmoedigd en het kleinschalige karakter wordt versterkt". "Tussen de Zwaagmergouw en Oostergouw is het mogelijk de profielindeling aan te passen conform de principes die gelden voor een landelijk lint. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat dit een busroute is en een 50km gebied is".

Over de Dorpsstraat oost wordt het volgende aangegeven: "De profielindeling van het lint dient te worden aangepast aan de functie van 50km erftoegangsweg en tegelijkertijd aan de gewenste landelijke uitstraling".

Ook in de paragrafen 5.3 en 5.4 Landelijk lint en Verstedelijk lint wordt op de profielen van wegen ingegaan: "De wegbreedte wordt geminimaliseerd tot het uit functioneel oogpunt hoogst nodige. Veel verharding dient te worden voorkomen. Functies dienen eventueel aangepast te worden aan de wenselijke maat".

Concluderend wordt dan ook gesteld dat het Beeldkwaliteitplan geen uitgangspunten geeft voor de aard en de omvang van verkeersstromen. Het kan wel als onderlegger dienen bij het opstellen van een verkeerscirculatieplan en legt relaties tussen inrichting en functie vice versa. Op dit moment zijn er in de gemeente geen plannen voor herinrichtingen.

Ten aanzien van de verkeersproblematiek op de Dorpsstraat en de andere linten (ervan uitgaande dat er een probleem is) zijn wij van mening dat dit niet zozeer veroorzaakt wordt door deze linten, maar door de omliggende wegenstructuur. Een oplossing zal dan ook niet alleen op de linten zelf gezocht moeten maar ook in de totale omliggende wegenstructuur.

c) Dit gedeelte van de Dorpsstraat (tussen Zwaagmergouw en Oostergouw) is een erfgoedgangsweg met een 50km regime. Bij transformatie van een stedelijk naar een landelijk lint dient de relatie tussen inrichting en functie in beeld te worden gebracht. Wij zijn van mening dat een beeld van een weg alleen kan worden getransformeerd als dit ook functioneel (verkeerstechnisch) mogelijk is. Hierbij speelt de verkeersfunctie van de omliggende wegen een belangrijke rol in.

d) Hiermee wordt bedoeld dat bij nieuwbouw rekening wordt gehouden met de plaats in het lint, de breedte van de kavel en de onvruchtbare bestaande bebouwing. Aan de hand hiervan worden randvoorwaarden opgesteld waarbij de breedte, de diepte, de hoogte, de vorm en de plaats van de bebouwing worden bepaald.

e) Zoals reeds gesteld onder a/b kan het Beeldkwaliteitplan een referentiekader vormen voor sectorale nota's zoals een verkeerscirculatieplan of een groenstructuurplan. Verkeer op zich is dus geen onderdeel of uitgangspunt in het Beeldkwaliteitplan.

3. Mevrouw M. Brinkmann (Westerblokker 101 te Blokker)

Het verkeer (zes tot achtduizend verkeersbewegingen per dag) oefent een grote druk uit op het woongenot in het lint. Naast auto's, rijden er ook brommers, zwaar vrachtverkeer en dubbele opleggers van een verkeersschool. Dit geeft lawaai, lucht- en lichtvervuiling en zorgt voor verkeersonveilige situaties. Doe iets aan de leefbaarheid.

Reactie:

Zoals reeds is gesteld onder 1 a/b kan het Beeldkwaliteitplan een referentiekader vormen voor sectorale nota's zoals een verkeerscirculatieplan of een groenstructuurplan. Verkeer op zich is dus geen onderdeel of uitgangspunt in het Beeldkwaliteitplan.

4. Westfries Genootschap, Commissie voor Landelijk Schoon
(p/a Benonilaan 17 te Blokker)

- a) Reeds nu dient, voor wat betreft de verkeersafwikkeling van het Keern op de Provincialeweg, rekening te worden gehouden met de toekomstige ontsluiting van het gebied De Blauwe Berg vanaf en naar het Keern.
- b) Het belang van het handhaven van bestaande zichtassen dient meer te worden benadrukt. Op pagina 76 en 80 dienen de passages "bestaande zichtassen dienen (zo veel mogelijk) te worden gerespecteerd" te worden aangescherpt tot "bestaande zichtassen dienen (tenzij dat niet mogelijk is) in stand te worden gehouden. Dit betekent onder meer dat daar waar een zichtas gevormd wordt door een waterloop, deze waterloop in principe niet gedompt kan worden". Dit wordt ook bepleit voor (het handhaven van bestaande) watergangen langs de rijweg. De formulering op pagina 76 en 80 "sloten tussen kavel en rijweg dient men zo veel mogelijk te handhaven" dient te worden veranderd in "sloten tussen kavel en rijweg dient men te handhaven tenzij dat niet mogelijk is. Waar dat enigszins mogelijk is, zal het streven erop gericht moeten zijn gedempte wegsloten weer in ere te herstellen".
- c) Bepleit wordt aandacht te besteden aan de huidige overdaad van reclame-uitingen langs de Lageweg-West (pagina 41) ter voorkoming van verdere uitbreiding hiervan en ter sanering van de huidige situatie.
- d) In de richtlijnen in paragraaf 5.3 en 5.4 is niets opgenomen over reclame-uitingen langs de overige linten, terwijl dit een zeer negatieve invloed op de uitstraling van een lintbebouwing heeft. Voorgesteld wordt de volgende tekst aan het plan toe te voegen: "Bij een vestiging van een kantoor of bedrijf is slechts toegestaan: het plaatsen van één vlag of banier en het plaatsen

c.q. aanbrengen van één reclamebord op het erf resp. tegen de gevel met maximale afmetingen van .m x .m".

- e) Gelet op de uitstraling van het lint dient de toevoeging "of asfalt" te vervallen in de zinsnede "de voorkeur gaat uit naar een rijweg bestraat in gebakken straatlinkers in aardtinten" op pagina 77 en 81. Door klinkerbestrating aan te brengen op een fundering van 35 cm hoogovenslakken met daarop 10 cm brekerzand kan verzakking worden voorkomen. Het Waterschap heeft hier goede ervaringen mee. Tevens wordt bepleit voor de toevoeging dat ook voor verharding van parkeerplaatsen op eigen terrein de voorkeur uitgaat naar klinkerbestrating.
- f) Op pagina 82 staat aangegeven dat tussen de scheiding van het bestaande lint en de nieuwe bebouwing van Bangert-Oosterpolder de toepassing van dichte begroeide erfbeplanting wenselijk wordt geacht. Dit kan echter niet verplicht worden. De gemeente dient de beoogde afscherming te realiseren en dient te zorgen voor een gemeentelijke groenstrook tussen het bestaande lint en de nieuwe woonwijk. De in het plan genoemde oplossing om bij het ontbreken van afschermend groen alleen de voorzijden van de bebouwing in Bangert-Oosterpolder naar het lint te richten is geen goede oplossing. Een doorkijk vanaf het lint naar deze nieuwbouw zal blijvend het karakter van een dissonant hebben.

Reactie:

- a) *De ontwikkeling van het gebied ten noorden van de Provincialeweg aan de entree van Hoorn (De Blauwe Berg) is in de Structuurvisie Buitenstad (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 11 december 2001) beschreven. Als toekomstige functionele versterking van dit gebied wordt gedacht aan een invulling met zogenaamde "leisurefuncties". Daarnaast zal het gebied kunnen functioneren als recreatieve uitloopzone voor de aangrenzende*

woonwijk. In voornoemde Structuurvisie wordt beoogd de ontwikkeling van het gebied samen te laten gaan met de realisering van een nieuwe aansluiting in de bocht van de Provincialeweg, waarbij een route door dit gebied een (beperkte) functie heeft voor de ontsluiting van Risdam-Zuid. De hoeveelheid verkeer op het Keern-Noord wordt hiermee beperkt en de fiets- en verblijfsfunctie van het Keern-Noord wordt hiermee versterkt. Vooral nog wordt uitgegaan van de realisering van een rotonde in combinatie met de realisering van een langzaamverkeer- voorziening in de vorm van een tunnel ter plaatse van het Keern. Het Keern-Noord vormt dan de hoofdroute voor fietsers.

Datgene wat in de Structuurvisie Buitenstad staat aangegeven, zal worden uitgewerkt in bestemmingsplannen. Het Beeldkwaliteitsplan De Linten wordt als onderlegger gebruikt voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan voor de Blauwe Berg.

- b) De passage betreffende de zichtassen kan inderdaad iets worden aangescherpt. In het Beeldkwaliteitsplan zal dan ook de zinsnede "bestaande zichtassen dienen (zo veel mogelijk) te worden gerespecteerd" worden vervangen door "bestaande zichtassen zullen (tenzij dit niet mogelijk is) in stand worden gehouden". Het gaat te ver om reeds gedempte wegsloten terug te brengen. Immers in het verleden liepen over de gehele lengte van de Dorpsstraat, Westerblokker en Bangert/Koewijzend aan beide zijden wegsloten. Wel achten wij het van groot belang om de bestaande sloten tussen kavel en rijweg, daar waar mogelijk, te handhaven.

cd) Bij een bedrijf aan de Lageweg-West is inderdaad sprake van een overdaad aan reclame-uitingen. Het betreffende bedrijf zal dan ook op korte termijn worden aangeschreven om het aantal reclame-uitingen te verminderen.

Het gemeentelijk reclamebeleid (wat haar basis heeft in de Algemeen Plaatselijke Verordening en is vervat in een afzonderlijk document met beleidsregels) geeft voorschriften voor het verlenen van een vergunning voor het aanbrengen van reclame. Hierin is de gemeente onderverdeeld in verschillende gebieden (binnenstad, industrieterreinen, winkelcentra, kantoorgebieden en overige woongebieden en linbebouwing). Binnen laatstgenoemde categorie wordt, mede gelet op de uitstraling ervan op de linbebouwing, het uiten van reclame slechts in beperkte mate toegestaan.

- e) Het plan geeft aan dat voor het beeld in zowel het landelijk als het stedelijk lint gewerkt kan worden met gebakken materiaal in aardtinten of asfalt. Vanuit het beeld, waarbij de relatie tussen inrichting en functie een rol speelt, achten wij beide materialen passend. Er is geen reden om daarvan af te wijken.

- f) Er zijn meerdere oplossingen denkbaar. Een en ander hangt af van de situatie. Soms kan een afscheiding met groen de goede oplossing zijn. Een andere keer door de oriëntatie van de bebouwing. Een algemene oplossing is niet te geven.

5. J.W. Plazier (Dorpsstraat 4a te Zwaag)

Onderstaande op- en aanmerkingen betreffende de Dorpsstraat-West:

- a) De asfaltbestrating veranderen in klinkers en de verkeersdrempels verwijderen daar deze drempels overlast (trillingen) veroorzaken en de snelheid van het verkeer niet remmen.
- b) Bermen en sloten terugbrengen in oude stijl, hoge beschoeiingen verlagen tot net boven de waterspiegel.
- c) De zonder vergunning (t.b.v. rolemmers) aangebrachte verhardingen in bermen laten verwijderen.
- d) Advies en subsidie verstrekken om tuinen in oude stijl aan te leggen of terug te brengen.
- e) Lantaarns vervangen door lantaarns in stijl van de landelijke omgeving.
- f) De aanleg van meer groen op dit gedeelte van de Dorpsstraat.
- g) Voorlichting geven aan bewoners over karakteristieke planten in de wilde berm.
- h) Verkeersremmende maatregelen in de vorm van een verbod vrachtverkeer, alleen bestemmingsverkeer, eenrichtingsverkeer op het gedeelte Dorpsstraat-West.

Reactie:

- a) De Dorpsstraat-West wordt in het Beeldkwaliteitsplan aangemerkt als een landelijk lint. Het plan geeft aan dat voor het beeld in zowel het landelijk als het stedelijk lint gewerkt kan worden met gebakken materiaal in aardtinten of asfalt. Vanuit het beeld, waarbij de relatie tussen inrichting en functie een rol speelt, achten wij beide materialen passend. Er is geen reden om daarvan af te wijken.

Verschillende drempels/plateaus zijn met een bepaalde fundering uitgevoerd die trillingen absorberen. Er bevinden zich

drempels in de Dorpsstraat-West en in de Westerblokker (bij De Beurs). Laatstgenoemde is een "echte drempel". De andere zijn versmallingen met een beperkte verhoging, die echter wel een verkeersremmend effect hebben.

Wij onderkennen dat alle verhogingen c.a. in de opbouw van de Dorpsstraat en omliggende bebouwing tot een bepaalde vorm van trilling leiden. In hoeverre trillingen tot hinder leiden, kan zo niet beantwoord worden. Dat heeft namelijk ook te maken met de "massa" van het verkeer, de snelheid, de intensiteit, de bodemopbouw, de afstand tot bebouwing en de fundering bebouwing. Wel is het zo dat elementen verharding meer trilling en geluid veroorzaken dan asfalt.

Voor wat betreft de verkeersremmende maatregelen in een landelijk lint gaat het Beeldkwaliteitsplan uit van het inzetten van ruimtelijke middelen (versmallen van rijweg, visuele versmalling door bomenrijen/paaltjes) in plaats van maatregelen zoals drempels en plateaus.

- b) Het in oude stijl terugbrengen van sloten en bermen is een rekbaar begrip. Ook in het verleden werden sloten soms versterkt om bijvoorbeeld zanduitloop tegen te gaan. Op zich horen hoge schoeiingen inderdaad niet bij een historisch beeld. In hoeverre verlagings echter mogelijk is, hangt mede af van de fysieke situatie en de eigendomssituatie.

De gemeente kan dit alleen uitvoeren bij openbaar water. Bij particuliere sloten is dit niet afdwingbaar.

c) Een van de uitgangspunten van de inrichting van de openbare ruimte bij een landelijk lint is dat de bermen onderdeel zijn van de karakteristieke linten. De eigenaren van de percelen aan het lint dienen zich dan ook bewust te zijn van deze karakteristiek dan wel daarvan bewust gemaakt te worden. Dit betekent dat tezamen met de desbetreffende wegbeheerder (gemeente) voorkomen moet worden dat bermen verhard worden en dat tegen reeds aanwezige situaties moet worden opgetreden. Desbetreffende rolenners kunnen op een eigen (verhard) oprijpad worden neergezet.

d) Elke tijd en type bebouwing kent een eigen "tuinstijl". De grote verscheidenheid aan bebouwing en tuinen is een van de kwaliteiten van de linten. Het is niet mogelijk noch gewenst om een bepaalde oude tuinstijl voor te schrijven. De inrichting van de tuinen is een eigen verantwoordelijkheid waarbij de eigenaar de vrijheid heeft om de tuin naar eigen smaak in te richten. Informatie over de inrichting van tuinen in een stijl behorende bij de woning en bij het desbetreffende lint kan worden ingewonnen bij een tuinarchitect.

e) De keuze van straatmeubilair (waaronder lantaarns) is een element dat wordt meegenomen in een herinrichtingsplan voor een betreffende straat. Op dit moment zijn er in de gemeente geen plannen voor herinrichtingen. In het Beeldkwaliteitsplan wordt overigens, als voorbeeld voor schaalgrootte en vormgeving van de lichtmasten, verwezen naar de aanwezige lichtmasten tussen het Keern en de Torenwachter, die klein en gedetailleerd zijn uitgevoerd.

- f) In het Beeldkwaliteitsplan staat aangegeven dat groen op de Dorpsstraat-West passend is. Gelet hierop en gezien het niet aanwezig zijn van herinrichtingsplannen betekent dit dat hier geen extra groen wordt aangebracht.
- g) Zoals reeds in punt c is aangegeven, dienen de eigenaren van de percelen aan het lint zich bewust te zijn van de karakteristiek van het lint dan wel daarvan bewust gemaakt te worden. Onderdeel hiervan is ook de inrichting van de bermen.
- h) Verwezen wordt naar het gestelde onder 2a/b.
6. Actiecomité (p/a Peter Knol, Dorpsstraat 165 te Zwaag)
- a) Er wordt een samenwerking bepleit tussen de verkeerscommissie en de ontwerpers Bangert-Oosterpolder.
- b) Waarom staan de panden Dorpsstraat 138 en 162 op de gemeentelijke monumentenlijst?
- c) Om het karakteristieke lint te bewaren, dienen de eerste rij nieuwe huizen in de wijk Bangert-Oosterpolder vrijstaand te zijn met diepe achtertuinen tegen de bestaande lint aan, waardoor een tussenuimte van 70 tot 100 meter ontstaat. Een fiets-/wandelpad erdoor zou een optie zijn. Bebouwing van het plan Nannings aan het Keern is niet fraai.
- d) Wat wordt bedoeld met invulling van open plekken in het lint door "nieuwe elementen"?
- e) Gelet op de fundering van de oudere huizen aan de Dorpsstraat dient de bestrating niet te bestaan uit gebakken klinkers maar uit asfalt.
- f) Op welke termijn wordt de vernieuwing van het wegdek van de Dorpsstraat ter hand genomen?

- g) Hoe wordt bewerkstelligd dat de verkeersdruk op de Dorpsstraat, Koewijzend-Bangert en Westerblokker wordt verminderd daar deze als woonlint en fietsaders zijn aangemerkt en niet als aanvoertroute naar omliggende wijken? Verwacht wordt dat de nieuwe wijken voor verkeerstoeiname zullen zorgen.
- h) De kruisingen van de Strip met de bestaande wegen in het lint zullen grote en gevaarlijke verkeersknooppunten worden. In verband met de veiligheid wordt het zinvol geacht de wegen in het lint onder de Strip door te laten lopen. Kosten hiervoor kunnen gedekt worden uit een hogere grondprijs.
- i) Wat is het verschil tussen een licht en een zwaar knooppunt?
- j) Gepleit wordt voor het instellen van een bewonerscommissie per lint afzonderlijk die het Beeldkwaliteitsplan De Linten verder gaat uitwerken.

Reactie:

- a) Het Beeldkwaliteitsplan wordt gebruikt als onderlegger/toetsingskader bij de opmaak van het nieuwe bestemmingsplan voor de woonwijk Bangert-Oosterpolder.
- b) Dorpsstraat 138 en Dorpsstraat 162 zijn inderdaad geen gemeentelijke monumenten. Het plan zal op pagina 34 dan ook worden aangepast. Wel worden deze panden meegenomen in een nadere inventarisatie van panden in de linten van Zwaag en Blokker die mogelijk in de toekomst de status van gemeentelijk monument zullen krijgen.
- c) Zie punt 4f.
De nieuwe bebouwing op het terrein van voormalig tuincentrum Nannings aan het Keern staat met de achterkant naar het Keern. Op basis van het Beeldkwaliteitsplan De Linten zou bebouwing op

het Keern moeten worden geïoriënteerd. In die zin is dit bouwplan niet passend binnen het Beeldkwaliteitsplan. Het Beeldkwaliteitsplan was echter op het moment van beoordeling van het bouwplan Nannings nog niet voorhanden, waardoor geen toetsing aan dit Beeldkwaliteitsplan kon plaatsvinden.

- d) Bij particuliere terreinen zal er sprake zijn van woningbouw. Bij terreinen van de gemeente zou dit ook een groenvoorziening kunnen zijn.
- e) Verwezen wordt naar de reactie zoals genoemd onder 4e en 5a waar wordt ingegaan op de relatie tussen asfalt- dan wel elementenverharding en trillingen alsmede op de relatie tussen de functie van de weg en de keuze van materiaal.
- f) Jaarlijks worden alle wegen in Hoorn visueel, volgens een objectieve landelijke methodiek, geïnspecteerd. Op basis hiervan en een aantal andere criteria (bijvoorbeeld: hoofdwegen gaan voor achterpaden) wordt er prioriteitsvolgorde van te onderhouden wegen opgesteld. Daarnaast wordt er jaarlijks door het gemeentebestuur een onderhoudsbudget beschikbaar gesteld. Aan de hand van de inspectie en het beschikbare budget wordt jaarlijks door het bestuur het onderhoudsprogramma vastgesteld. De Dorpsstraat maakt tot en met 2002 geen onderdeel uit van dat programma. In het meerjarenoverzicht wordt, op basis van inspectietechnische criteria uit 2001, onderhoud van de Dorpsstraat omstreeks 2006/2007 voorzien. Aangezien er jaarlijks een inspectie plaatvindt en er ieder jaar door het bestuur op basis van middelen en prioriteit een lijst wordt vastgesteld, kunnen daar op dit moment geen toezeggingen aan worden verbonden.

Naast inspectie wordt jaarlijks aan alle wegen in Hoorn klein onderhoud gepleegd, wat inhoudt dat bij asfaltwegen scheuren worden gevuld, ribbels worden gefreesd, gaten worden gevuld en rafeling wordt opgeheven. Voornoemd klein onderhoud richt zich op comfort, veiligheid en verlenging van de levensduur van de wegconstructie.

- g) De nieuw te ontwikkelen wijk Bangert-Oosterpolder zal door middel van De Strip worden ontsloten. Dit is een ontsluitingsstructuur die de drie linten Dorpsstraat, Koewijzend-Bangert en Westerblokker haaks doorkruist. De Strip zal dan ook fungeren als aanvoerroute van verkeer van omliggende woonwijken naar de nieuwe woonwijk. Voornoemde linten kunnen dan als woonlinten en als fietsaders worden gezien. Hierbij wordt opgemerkt dat het Beeldkwaliteitplan wordt gebruikt als onderlegger/toetsingskader bij de opmaak van het nieuwe bestemmingsplan voor de woonwijk Bangert-Oosterpolder*

- h) Wij zijn van mening dat het mogelijk is om de nieuwe kruisingen van de Strip met de bestaande wegen in het lint verkeersveilig gelijkvloers uit te voeren..*

- i) Deze termen staan niet in het Beeldkwaliteitsplan.*

- j) Het Beeldkwaliteitplan is opgezet als toetsingskader/referentiekader voor sectorale nota's zoals een verkeerscirculatieplan of een bestemmingsplan. Het Beeldkwaliteitplan zal als beleidsregel worden vastgesteld, hetgeen inhoudt dat in andere gemeentelijke plannen met de inhoud ervan rekening dient te worden gehouden. Nadere uitwerking van het Beeldkwaliteitplan, na vaststelling ervan, vindt niet plaats.*

Naast de hiervoor genoemde schriftelijke reacties zijn tijdens de twee gehouden inspraakavonden op het concept Beeldkwaliteitplan De Linten ook reacties (zowel mondeling als schriftelijk) geuit. Deze reacties zijn samengevat en, eveneens van commentaar voorzien.

Beeldkwaliteitplan

1. Waarom is een landelijk lint niet automatisch een consolidatiegebied?
2. Wat is het criterium dat wordt toegepast binnen de linten aangaande de ruimte tussen de huizen voor de bebouwing?
3. Voor welke periode geldt het Beeldkwaliteitplan?
4. Is de beleving van het verkeer ook in het Beeldkwaliteitplan meegenomen?
5. Wordt de locatie Keern-West (die begint bij de Provincialeweg) ook in dit plan meegenomen? Hoe verhoudt de Structuurvisie (grootschalige bebouwing aan het Keern) zich tot het Beeldkwaliteitplan?
6. Hoeveel geld wort er uitgetrokken voor de uitvoering van het Beeldkwaliteitplan en binnen hoeveel jaar wordt het gerealiseerd?
7. Waaraan moet een boom voldoen om op de Monumentenlijst te komen?
8. Is het Beeldkwaliteitplan in overleg met derden (Waterschap) besproken en wat wordt er met dit resultaat gedaan?
9. Resulteert het Beeldkwaliteitplan in beperkingen voor de bestaande percelen c.q. toekomstige wijzigingen aan bestaande bebouwingen?
10. Past de bebouwing bij de Oude Veiling aan de Dorpsstraat binnen het Beeldkwaliteitplan?
11. Hoe verhoudt het plan Nannings zich tot het gestelde in het Beeldkwaliteitsplan?

Reactie:

1. Alleen de Dorpsstraat-West is benoemd als consolidatiegebied, dus als een gebied waar bestaande kwaliteiten blijven gehandhaafd. De overige landelijke linten zijn aandachtsgebieden, dus gebieden waar veel blijft bewaard, maar waar ook mogelijkheden tot vernieuwing zijn.
2. Dat hangt af van de relatie tussen breedte van de woning en de breedte van de kavel. De breedte van de voorgevel dient altijd minder te zijn dan de helft van de breedte van de kavel.
3. Als het Beeldkwaliteitplan wordt vastgesteld, zal het als onderlegger dienen voor de op te stellen bestemmingsplannen die voor vele jaren geldend zijn.
4. Verwezen wordt naar het gestelde onder 1a.
5. De westkant van het Runshopping Centre is aangegeven als een bedrijvencomplex. Er zijn op dit moment geen plannen voor hoge bebouwing aan de andere kant van het Keern. Ontwikkeling op termijn kan echter niet worden uitgesloten. Het Keern is neutraal gebied, wat inhoudt dat het reguliere gemeentebeleid wordt gehandhaafd en dat de historische waarde niet zonder meer wordt opgeheven. Nieuwe plannen zijn echter mogelijk. Toekomstige bebouwing op de locatie Keern-West waarop wordt gedoeld moet worden afgestemd op de bestaande belendende bebouwing. Het ter plaatse geldende bestemmingsplan geeft aan wat er al dan niet mogelijk is. De architectonische uitwerking ervan hangt af van de architect. Op dit moment zijn er geen plannen voor een kopgebouw. In het bestemmingsplan Van Aalstweg was voorzien in het kopgebouw, bij de wijziging van het bestemmingsplan is er voor dubbelbestemming (dus ook woningbouw) gepleit en dat is nog steeds zo. In West kan op termijn bebouwing plaatsvinden. Een eventuele andere invulling zal in goed overleg met de bewoners plaatsvinden en zal

betekenen dat er een procedure wordt gestart tot wijziging van het aldaar geldende bestemmingsplan.

6. *Voor de uitvoering van het Beeldkwaliteitsplan is geen geld uitgetrokken. Het is zo dat de uitgangspunten van het Beeldkwaliteitsplan zullen worden vertaald in bestemmingsplannen. Voor het actualiseren van de bestemmingsplannen is geld uitgetrokken.*
7. *Een boom kan in aanmerking komen voor plaatsing op de Monumentenlijst als de boom bijzonder qua soort is, als de boom qua ouderdom speciaal is dan wel als de boom onderdeel uitmaakt van een bijzondere groep bomen.*
8. *Er is overleg gepleegd met de diverse instanties, zoals met het Waterschap en Uitwaterende Sluizen. De opmerkingen en suggesties van deze instanties zijn verwerkt in het Beeldkwaliteitsplan.*
9. *De beleidskaders uit het Beeldkwaliteitsplan zullen worden vertaald in o.a. bestemmingsplannen. Het kan zo zijn dat deze voorschriften beperkender zullen zijn dan de huidige bestemmingsplanvoorschriften.*
10. *Dit betreffende gebied is een stedelijk lint, gekenmerkt door een wat stenig karakter van de openbare ruimte; grootschalige bebouwing past hier eigenlijk niet in. Eventuele toekomstige bouwplannen (vervangende nieuwbouw) in dit gebied zullen dan ook kleinschaliger moeten zijn.*
11. *Een van de karakteristieken van de linten is de bebouwing, waarbij de voorkant van de woningen gericht is op de weg. Bij het plan Nannings richt de voorkant zich echter naar het binnengebied. Als we destijds een Beeldkwaliteitsplan hadden gehad, had het bouwplan aan de uitgangspunten daarvan getoetst kunnen worden en had het plan Nannings er anders uitgezien.*

Nieuwbouw Bangert-Oosterpolder

12. *Hoe wordt de kruising van de Dorpsstraat met De Strip ingepast in het Beeldkwaliteitsplan?*
13. *In Bangert-Oosterpolder is woningbouw in vijf lagen mogelijk. Wat wordt er gedaan om dit langs de linten te voorkomen?*
14. *Wat is de afstand van de nieuwe bebouwing tot het lint (de erfgrans)?*
15. *Kunnen bewoners nadere informatie in de vorm van tekeningen krijgen als het bestemmingsplan voor Bangert-Oosterpolder definitief is?*
16. *De thans nog groene en kwetsbare linten die de nieuwe plannen Bangert-Oosterpolder doorsnijden, zijn niet als consolidatiegebied aangewezen. Kunnen daar dan allerlei veranderingen plaatsvinden?*
17. *Hoe komen de kruisingen Bangert-De Strip en Dorpsstraat-De Strip er, in verband met inpassing in de bestaande lintstructuur, uit te zien?*

Reactie:

12. *Uitgangspunt van het voorontwerp- bestemmingsplan Bangert-Oosterpolder is dat de kruisingen van het lint bovengeschild zijn aan de kruisingen van De Strip. Dit wordt bewerkstelligd door De Strip aan te leggen in twee rijbanen die op een afstand van ca. 40-50 meter van elkaar zullen liggen.*
13. *Langs de linten komt zeker geen woningbouw van vijf lagen. Hoogbouw komt in het centrum van de nieuwe wijk Bangert-Oosterpolder. Tussen het lint en de nieuwe woonwijk komt eens soort overgangszone. Bij de Bangert is een voorzieningencentrum op een afstand van 50 meter uit het lint gepland. De woningbouw wordt tussen het voorzieningencentrum en het lint doorgetrokken. In het voorontwerp-bestemmingsplan*

op de hoek van de Dorpsstraat en De Strip werd tevens hoogbouw van 4-5 lagen gesuggereerd. Dit komt er zeker niet; er komt een overgangszone van circa 50 meter vanaf de huidige huizen gestueerde aan de linten.

14. *Deze afstand is thans nog niet bekend. Het hangt o.a. af van de watergangen die er door heen zullen lopen. De afstand zal variëren tussen de 40-70 meter. Het Beeldkwaliteitplan De Linten betreft de weg en aanliggende percelen en heeft niets te maken met woningbouw die achter de linten plaats zal vinden. De linten en eventuele noodzakelijke nieuwbouw daarachter zullen zorgvuldig op elkaar worden afgestemd. Dat is ook het doel van het Beeldkwaliteitplan. In het nieuwe bestemmingsplan voor Bangert-Oosterpolder zullen de bestemmingen van de percelen achter het lint worden opgenomen.*

15. *Ja.*

16. *Dit betekent niet automatisch dat in deze gebieden dan maar alles mogelijk is. Er moeten wel duidelijk geformuleerde criteria zijn over wat wel of niet kan.*

17. *De nadere uitwerking van de kruisingen wordt meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan dat voor de woonwijk Bangert-Oosterpolder wordt opgesteld.*

Verkeer algemeen

18. *Wat is de maximumsnelheid in de linten?*

19. *Hoe wil men het (sluip)verkeer van de Dorpsstraat weren?*

20. *Wanneer wordt de verbetering van de Dorpsstraat gerealiseerd?*

21. *Wordt gedacht aan snelheidsbeperkende maatregelen voor vrachtwagens?*

22. *De aanleg van een voet- en fietspad langs de Bangert wordt bepleit.*

23. *Geparkeerde auto's langs de Bangert leiden tot verkeersonveilige situaties voor fietsers en wandelaars. Van de bermen blijft niets over.*

Reactie:

18. *Een groot deel van de linten is erfdoegangsweg met een 50km regime. Een gedeelte van de Dorpsstraat-West (tussen het Keern en de Torenwachter) is een verblijfsgebied en zal worden ingericht conform de voorschriften Duurzaam Veilig, hetgeen inhoudt dat hier een 30km regime geldt.*

19. *Verwezen wordt naar het gestelde onder 2a/b.*

20. *Verwezen wordt naar het gestelde onder 6f.*

21. *Verwezen wordt naar het gestelde onder 2a/b.*

22. *Hierbij wordt opgemerkt dat reeds voetpaden zijn aangelegd langs een groot deel van de Koewijzend. De mogelijke aanleg van een voetpad langs de Bangert wordt gekoppeld aan de plannen voor de ontwikkeling van de woonwijk Bangert-Oosterpolder.*

23. *Zoals in het Beeldkwaliteitplan is gesteld (pagina 76 en 80) dienen parkeervoorzieningen op eigen terrein te worden gestueerd en niet op of aan de rijbaan in de openbare ruimte.*

Algemeen

24. *Kan de volgorde van informatie-avonden worden veranderd zodat op een vraag om informatie niet hoeft te worden gezegd dat dat bij een volgende informatie-avond aan de orde komt?*

25. *Is het Beeldkwaliteitplan ook van toepassing op het Blokkersterrein?*

26. *Wat is de afstand tussen de kavels en de nieuwe bebouwing op het Blokkersterrein?*

27. Zijn er al plannen voor het Blokkersterrein bekend en waarom zijn geen uitnodigingen voor bijeenkomsten verzonden?
28. De foto's in het plan geven geen realistische voorstelling daar geen enkele auto op de foto's staat.
29. Wanneer komt het definitieve plan? Komt er een brochure?
30. Is er een subsidiemogelijkheid voor gezichtsbepalend aangezicht van Hoorn?

Reactie:

24. Uitgangspunt van de informatie-avonden is dat alle informatie die betrekking heeft op het desbetreffende project zo'n avond ook daadwerkelijk wordt verstrekt. Het komt voor dat specifieke informatie op de avond niet voorhanden is. Indien dan reeds bekend is dat er nog een informatie-avond volgt, wordt het verstrekken van die nadere informatie de volgende informatie-avond verstrekt.

25. Het Blokker-terrein ligt achter de lintbebouwing van de Westerblokker. Bij de ontwikkeling van een plan voor dit terrein wordt rekening gehouden met het Beeldkwaliteitsplan.

26. In het plangebied zijn drie gebieden te onderscheiden die voor bebouwing in aanmerking komen:

- een strook op 65-70 meter van de Westerblokker (bestemd voor vrijstaande woningen);
- een eiland op 105 meter van de Westerblokker (appartementencomplex);
- een strook op 165 meter van de Westerblokker (bebouwing met appartementen gericht op de IJsselweg).

27. Het plan met de hoofdropzet van het gebied is bekend. Op 9 januari jl. is er een informatiebijeenkomst geweest waarin drie stedenbouwkundige modellen voor de invulling van het Blokkers terrein werden gepresenteerd. In de gemeentelijke aankondigingen in het Noordhollands Weekblad is hieraan ruim aandacht besteed. Daarnaast zijn een in situatie begreemd aantal bewoners van de Westerblokker hiervan persoonlijk op de hoogte gesteld. Deze modellen zijn gepresenteerd in de Commissie Stadsontwikkeling van 17 januari 2002. De plannen worden thans verder uitgewerkt. In een later stadium worden de omwonenden hierover geïnformeerd.
28. Wij zijn van mening dat de foto's zonder "vervuiling" juist bijzonder geschikt zijn voor het vastleggen van de beeldkwaliteit van een bepaald gebied.
29. Het eindverslag zal worden besproken in de openbare vergadering van de Commissie Stadsontwikkeling. Daarna wordt het eindverslag aan de gemeenteraad voorgelegd en het resultaat van de inspraak wordt verwerkt in het definitief Beeldkwaliteitsplan De Linten. De suggestie om een brochure uit te brengen zal worden meegenomen.
30. De rijksnota Belvedere met als doel het "behoud van historisch landelijk erfgoed" biedt de mogelijkheid voor het aanvragen van subsidie voor gezichtsbepalende aangezichten. Wij hebben destijds voor de omgeving van de nieuwe schouwburg en voor de Schellinkhoutdijk subsidies aangevraagd, die overigens niet zijn gehonoreerd.

Colofon

Gemeente Hoorn

Nieuwe Steen 1, Postbus 603, 1620 AR Hoorn, 0229 252460

Uitvoering:

dhr. S. Schout

dhr. S. Eland

SCHOUT ruimtelijke vormgeving en beleid

Wijnstraat 96f, 3011 TR Rotterdam, 010 4130710

dhr. J.E.F. Muhren

Samenwerkende Architecten Stedenbouwkundigen (SAS)

Wijnstraat 96f, 3011 TR Rotterdam, 010 4130710

Ondergrond kaartmateriaal:

Topografische Dienst Nederland te Emmen



MEENTE
Hoorn



RAAD DER GEMEENTE HOORN
Postbus 603
1620 AR HOORN NH

Datum
2 augustus 2006

Ons nummer
200507948/1/R1

Uw kenmerk

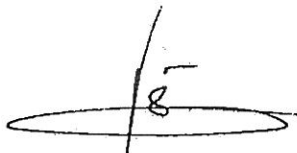
Onderwerp
Hoorn
Bp 'Risdam 2004'

Behandelend ambtenaar
J.P. van het Hul
070-4264277

In de bovenvermelde zaak is uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

de Secretaris van de Raad van State,
voor deze,



mr. H.H.C. Visser,
directeur Bestuursrechtspraak

1187946(C.A.O.)

200507948/1.

Datum uitspraak: 2 augustus 2006

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. mr. D. Bijlsma, wonend te Zwaag, gemeente Hoorn,
2. J.Th. Laan, wonend te Zwaag, gemeente Hoorn,
appellanten,

en

het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 1 februari 2005 heeft de gemeenteraad van Hoorn, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 4 januari 2005, het bestemmingsplan "Risdam 2004" vastgesteld.

Verweerder heeft bij zijn besluit van 19 juli 2005, kenmerk 2005-9578, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Tegen dit besluit hebben appellant sub 1 bij brief van 12 september 2005, bij de Raad van State ingekomen op 13 september 2005, en appellant sub 2 bij brief van 14 september 2005, bij de Raad van State ingekomen per faxbericht op dezelfde dag, beroep ingesteld.

Bij brief van 17 november 2005 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 30 januari 2006. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Voor afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van appellanten en het college van burgemeester en wethouders. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van appellant sub 1. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 12 mei 2006, waar appellant sub 1, in persoon, appellant sub 2, in persoon en bijgestaan door mr. E.C.W. van der Poel, advocaat te Alkmaar, en verweerder, vertegenwoordigd door mr. F.W.J. van der Steen, advocaat te 's-Gravenhage, zijn verschenen.

Voorts is als partij gehoord de gemeenteraad van Hoorn, vertegenwoordigd door mr. L.A.A. van Wakeren, ambtenaar van de gemeente.

2. Overwegingen

Overgangsrecht

2.1. Op 1 juli 2005 zijn de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb en de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb in werking getreden. Uit het daarbij behorende overgangsrecht volgt dat het recht, zoals dat gold vóór de inwerkingtreding van deze wetten, op dit geding van toepassing blijft.

Ontvankelijkheid

2.2. De beroepsgrond van appellant sub 1, gericht tegen de goedkeuring van de aanduiding "Archeologisch waardevol gebied" wat betreft het perceel

Dorpsstraat 17, steunt niet op een bij verweerder ingebrachte bedenking.

Ingevolge de artikelen 54, tweede lid, onder d, en 56, tweede lid, gelezen in samenhang met artikel 27, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: de WRO), kan beroep slechts worden ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van het college van gedeputeerde staten, voor zover dit beroep een grondslag heeft in een bij het college van gedeputeerde staten ingebrachte bedenking.

Dit is slechts anders voor zover het besluit van het college van gedeputeerde staten strekt tot onthouding van goedkeuring, dan wel indien een belanghebbende aantoont dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest terzake bedenkingen in te brengen. Geen van deze omstandigheden doet zich voor. Het beroep is dan ook in zoverre niet-ontvankelijk.

Toetsingskader van de Afdeling

2.3. Aan de orde is een geschil inzake een besluit omtrent de goedkeuring van een bestemmingsplan. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de WRO in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) rust op verweerder de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast heeft verweerder er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht. De Afdeling kan slechts tot vernietiging van het besluit omtrent goedkeuring van het plan overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerder de aan hem toekomende beoordelingsmarges heeft overschreden, dan wel dat hij het recht anderszins onjuist heeft toegepast.

Het bestemmingsplan

2.4. Het plan heeft betrekking op het bestaande woongebied Risdam en het werk- en sportgebied Nieuwe Steen West. Het plangebied wordt in het-noorden begrensd door de Westfrisiaweg (N302), in het oosten door de spoorlijn Hoorn-Medemblik, in het zuiden door ten dele de Provinciale weg S9 en ten dele de Geldelozeweg en in het westen door ten dele de achterzijde van de bebouwing aan de weg het Keern en ten dele de rijksweg A7. Met het plan is beoogd een actuele planologische en juridische regeling te geven voor het plangebied.

Procedureel

2.5. Appellant sub 1 stelt in beroep dat de digitale terinzagelegging van het ontwerp en het vastgestelde plan via het internet moeilijk toegankelijk en onvolledig was.

2.5.1. Niet in geschil en ter zitting door appellant sub 1 erkend is, dat zowel ten aanzien van het ontwerp-plan als ten aanzien van het vastgestelde plan is voldaan aan de wettelijke vereisten ter zake van de terinzagelegging.

Naast de mogelijkheid ten aanzien van zowel het ontwerp-plan als het vastgestelde plan de stukken in te zien op het stadhuis van Hoorn, bij het loket Bouwen, Wonen en Ondernemen bestond tevens de mogelijkheid om het plan te raadplegen via de internetsite www.hoorn.nl. In hetgeen appellant heeft aangevoerd bestaat geen grond voor het oordeel dat de op die manier verstrekte informatie onvolledig was. De stelling van appellant, wat daar ook van zij, dat raadpleging van het plan via de internetsite niet eenvoudig was, kan niet afdoen aan de omstandigheid dat aan de wettelijke vereisten ter zake van de terinzagelegging is voldaan. Voor zover appellant van mening is dat inzage in het plan via het internet onvoldoende eenvoudig was, bestond voor hem de mogelijkheid de stukken op het stadhuis van Hoorn in te zien. Gelet hierop bestaat geen grond voor het oordeel dat appellant sub 1 in zijn belangen is geschaad.

Standpunt appellant sub 1

2.6. Appellant stelt in beroep dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" wat betreft de Bobeldijkerweg. Appellant voert in dit verband aan dat ten gevolge van de ontwikkeling van het Leisure park Blauwe Berg (hierna: de Blauwe Berg) en de aansluiting van de ontsluitingsweg van de Blauwe Berg op de Bobeldijkerweg het aantal verkeersbewegingen in de Dorpsstraat ernstig zal toenemen.

Appellant stelt in beroep voorts dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plandeel met de bestemming "Stolpboerderij" en de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" wat betreft het perceel Dorpsstraat 17.

Appellant stelt daartoe dat op het perceel Dorpsstraat 17 ten onrechte de bestemming "Stolpboerderij" is gelegd. Appellant voert aan dat de aan deze bestemming verbonden bestemmingsregeling te beperkend is en dat het ten onrechte niet mogelijk is gemaakt een woning op het noordelijk deel van het perceel en het deel van het perceel achter het perceel Dorpsstraat 17A te realiseren.

Wat betreft de gronden met de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" voert appellant in dit verband aan dat deze aanduiding ten onrechte mede is opgenomen op de gronden waarop de aanbouw aan zijn woning staat. Volgens appellant maakt deze aanbouw deel uit van de woning als hoofdgebouw en behoren deze gronden tot het bouwvlak voor de woning. Voorts stelt appellant dat met deze aanduiding ten onrechte niet alle bestaande bijgebouwen op dit plandeel positief zijn bestemd. Tevens voert appellant aan dat het meest oostelijk gelegen deel van de op het noordelijk deel van het perceel gelegen bijgebouwen, een overkapping, ten onrechte niet positief is bestemd.

Appellant voert tevens aan dat de bestaande bijgebouwen ten onrechte niet volledig op de plankaart staan aangegeven.

Appellant stelt tevens dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan artikel 1, onderdeel 49 van de planvoorschriften.

Appellant stelt voorts dat verweerder weliswaar terecht goedkeuring heeft onthouden aan artikel 44, lid B, onder 2, van de planvoorschriften, maar dat dit er ten onrechte toe heeft geleid dat gehele vernieuwing van de

bestaande bijgebouwen niet mogelijk is.

Standpunt verweerder

2.7. Verweerder heeft de planonderdelen, behoudens wat betreft artikel 44, lid B.2., van de planvoorschriften, niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening of het recht geacht en hieraan goedkeuring verleend.

De vaststelling van de feiten

2.8. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.8.1. In de plantoelichting is vermeld dat in het kader van de Structuurvisie Buitenstad plannen in voorbereiding zijn om het gebied rond het kruispunt Provincialeweg met het Keern te herontwikkelen. Eén van de onderdelen in deze visie is een verandering van de verkeersstructuur in dit gebied. Het gaat daarbij onder andere om het afkoppelen van de aansluiting het Keern/Provinciale weg voor autoverkeer en het aanleggen van een nieuwe (beperkte) ontsluitingsweg voor Risdam-Zuid (de hoofdontsluiting loopt via de Zwaagmergouw) door de Blauwe Berg, ter ontlasting van het Keern-Noord. Verkeersremmende maatregelen op het Keern zullen het doorgaande autoverkeer op deze weg moeten doen afnemen. Ten tijde van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan voor dit gebied zal het één en ander nog geconcretiseerd moeten worden. Om de structuur van de wegen aan te doen sluiten op de ontwikkelingen in het gebied de Blauwe Berg dient de ontsluitingsweg van de Blauwe Berg (in casu een gedeelte van de Bobeldijkerweg), gelet op verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, te worden ingericht naar het scheiden van verkeersstromen en het doorstromen van het verkeer.

2.8.2. In het Leisure park Blauwe Berg worden onder meer een kunstijsbaan en horecavoorzieningen gevestigd. Het gebied ligt buiten het plangebied.

2.8.3. Appellant sub 1 is eigenaar van het perceel Dorpsstraat 17, dat op de plankaart de bestemming "Stolpboerderij" met de nadere aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" en de aanvullende bestemming "Archeologisch waardevol gebied" heeft. Het perceel heeft een oppervlakte van ongeveer 1.650 m². Dit perceel is gelegen op de hoek van de Dorpsstraat met de weg het Erf, zijnde het westelijk deel van de Dorpsstraat dat ligt tussen de weg het Keern en de straat Torenwachter. Het perceel is L-vormig, waarbij het korte deel van de L doorloopt achter het perceel Dorpsstraat 17A. Dit deel van het perceel is onbebouwd. Het lange gedeelte van de L is bebouwd met een stolp, met daaraan een aanbouw. Appellant gebruikt de stolp als woning. De stolp is gebouwd rond 1943, de aanbouw is in 1977 met bouwvergunning gerealiseerd. Vrijstaand achter de stolp staat een aantal aaneengesloten gebouwde schuren die in het verleden werden gebruikt voor het tuindersbedrijf dat hier voorheen was gevestigd. Een deel van de schuren was ingericht als koelcel. Thans worden deze ruimten hoofdzakelijk gebruikt voor opslag en als (fietsen)stalling.

Haaks op de schuren is een overkapping opgericht. Deze overkapping ligt in het verlengde van de oprit naast de stulp.

In het deskundigenbericht is vermeld dat de oppervlakte van de aanbouw aan de stulpboerderij ongeveer 40 m² bedraagt en dat de totale oppervlakte van de aanbouw en de bijgebouwen ongeveer 230 m² bedraagt. De aanbouw en de bijgebouwen staan op het deel van het perceel met de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan", behoudens het meest oostelijke deel van de bijgebouwen aan de noordzijde van het perceel. Ter zitting is vast komen te staan dat de bijgebouwen legaal zijn opgericht.

Aan appellant is bij besluit van het 31 maart 2005 een sloopvergunning verleend voor de schuren en de overkapping op het desbetreffende perceel.

2.8.4. In het beeldskwaliteitplan "De Linten" van juni 2002 (hierna: het beeldkwaliteitsplan) is met betrekking tot de Dorpsstraat west, waaraan ook het perceel van appellant ligt, onder meer het volgende vermeld.

"In de huidige situatie voldoet het gedeelte tussen het Keern en de Torenwachter wat betreft de beeldeigenschappen aan de gewenste typering van een landelijk lint. Door de vrijliggende teruggelegen bebouwing en ruime erven ontstaat een enigszins groen karakter met verschillende doorzichten naar de achterliggende wijken.

(...)

Dit gedeelte van de Dorpsstraat is benoemd tot consolidatiegebied met de nadruk op behoud van de huidige beeldkwalitatieve situatie. Het kan beschouwd worden als voorbeeld voor landelijke linten (...)." (..)

In consolidatiegebieden zijn de reeds aanwezige landschappelijke, stedenbouwkundige en/of architectonische eigenschappen van een zodanige kwaliteit dat het beleid vooral gericht moet zijn op het handhaven (consolideren) van de bestaande kwaliteiten. In geval van verandering of vervanging van bestaande elementen dient de nadruk te liggen op conformeren aan de reeds aanwezige karakteristieken en eigenschappen."

2.8.5. In de stedenbouwkundige visie "Zicht op de Linten, Deel I, Dorpsstraat Zwaag", van mei 2004 (hierna: de stedenbouwkundige visie) is onder meer het volgende vermeld.

"Doorzichten zijn met name daar van belang, waar de bebouwing iets verder uit elkaar staat, waar sprake is van onbebouwde percelen en/of waar sprake is van watergangen (of andere open zones) haaks op het lint. Deze doorzichten moeten zoveel mogelijk open worden gehouden.

Dat betekent onder meer dat:

- voorkomen moet worden dat doorzichten worden dichtgezet door het bouwen van (hoofd-) en bijgebouwen;
 - terughoudend moet worden omgesprongen met verdichting van het lint door nieuwbouw van woningen op tot dusver onbebouwde percelen;
 - watergangen haaks op het lint in principe niet gedempt mogen worden.
- Het eerste punt (regulering hoofd- en bijgebouwen kan worden bereikt via het bestemmingsplan, door een uitgekiend systeem van bouwvlakken en planvoorschriften (...). Het derde punt (open houden van watergangen) kan worden bereikt door deze watergangen positief te bestemmen (bestemming

Water) en eventueel door het verplicht stellen van een aanlegvergunning voor het dempen van watergangen.

Het tweede punt is iets ingewikkelder, want wanneer is het toevoegen van een woning nu wel aanvaardbaar en wanneer niet? Op deze vraag is moeilijk een eenduidig antwoord te geven. Wel kunnen een aantal uitgangspunten worden geformuleerd (...):

- wanneer sprake is van een duidelijk contrast tussen bebouwd en onbebouwd, dient dat contrast in stand te worden gehouden en is het toevoegen van woningen niet gewenst;
- indien het toevoegen van woningen leidt tot versterking van het bovenbedoelde contrast is het toevoegen van die woningen juist wel gewenst;
- wanneer sprake is van een waardevol doorzicht op het achterliggende landschap is het toevoegen van woningen niet gewenst;
- indien het toevoegen van woningen een storend doorzicht (bijvoorbeeld op een bedrijventerrein met loodsen) blokkeert, is het toevoegen van die woningen juist wel gewenst, mits deze woningen zich voegen naar de karakteristiek van het lint;
- wanneer sprake is van een open ruimte naast een karakteristiek pand (bijvoorbeeld een stolpboerderij), is bebouwing niet gewenst met het oog op de bijzondere omgevingswaarde;
- wanneer sprake is van een duidelijk herkenbare bebouwingsreeks, die wordt onderbroken door één of meer open plekken, is het toevoegen van één of meerdere woningen gewenst, mits deze qua bebouwingsmassa en architectuur passen in de desbetreffende bebouwingsreeks en zich voegen in de ritmiek van de bebouwing (...).

2.8.6. In de plantoelichting is het volgende vermeld:

"Voor de waardevolle stolpboerderijen in de linten is een specifieke bestemming opgenomen. In tegenstelling tot de ruime bouwmogelijkheden die in de bestemming "Woondoeleinden lintbebouwing" worden geboden, is hier juist de handhaving van de karakteristieke hoofdgebouwen gewenst. In deze bestemming is geregeld dat de bestaande uitwendige hoofdvorm bepaald door de bestaande goothoogte, nokrichting en dakvorm, gehandhaafd dient te blijven. Het bouwvlak is afgestemd op de bestaande situatie van het hoofdgebouw.

Voor wat betreft de erfbebouwingsregeling wordt verwezen naar de voorgaande bestemmingen. Daarnaast is specifiek binnen de bestemming "Stolpboerderij" de aanduiding "erfbebouwing toegestaan" opgenomen waarbinnen de erfbebouwing mag plaatsvinden. Dit is gedaan om de waardevolle zijanzichten van de karakteristieke stolpboerderijen in de beiden linten zoveel mogelijk te waarborgen."

2.8.7. In artikel 1, aanhef en onder 20, van de planvoorschriften is bepaald dat onder hoofdgebouw moet worden verstaan een gebouw dat, gelet op de bestemming, door zijn constructie of afmetingen als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel valt aan te merken.

2.8.8. In artikel 1, aanhef en onder 49, van de planvoorschriften is bepaald dat onder "aan-huis-verbonden beroep" moet worden verstaan het

beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, architectonisch, kunstzinnig, juridisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen gebied, dan wel het uitoefenen van een beroep op medisch, paramedisch of therapeutisch gebied, dat wordt uitgeoefend in of bij een woning (met inbegrip van aan- en uitbouwen), waarbij de woning in hoofdzaak haar woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

Dit artikellid is ten opzichte van het ontwerp van het plan gewijzigd vastgesteld. De zinsnede "(met inbegrip van aan- en uitbouwen)" luidde in het ontwerp van het plan "(met inbegrip van aan- en uitbouwen en bijgebouwen)".

2.8.9. In artikel 16, lid A, van de planvoorschriften is bepaald dat de gronden met de bestemming "Stolpboerderij" bestemd zijn voor woonhuizen, al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-verbonden beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen, tuinen en erven, met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In artikel 16, lid B, onder 1, is bepaald dat de gezamenlijke oppervlakte van bouwwerken, hoofdgebouwen niet meegerekend, ten hoogste 50% van de oppervlakte van het erf bedraagt.

In artikel 16, lid B, onder 2, is bepaald dat als hoofdgebouw uitsluitend woningen mogen worden gebouwd, dat een hoofdgebouw binnen een bouwvlak en vrijstaand wordt gebouwd en de bestaande uitwendige hoofdvorm, bepaald door de bestaande goothoogte, nokrichting en dakvorm, gehandhaafd dient te blijven.

In artikel 16, lid B, onder 3, aanhef en onder a, is bepaald dat aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen uitsluitend worden gebouwd binnen de gronden die op de kaart zijn voorzien van de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan".

In artikel 16 lid B, onder 3, aanhef en onder f, voor zover thans van belang, is bepaald dat de gezamenlijke oppervlakte van de aan- en uitbouwen en de overkappingen per hoofdgebouw ten hoogste 40% van de oppervlakte van het erf bedragen met dien verstande dat de gezamenlijke oppervlakte van de aan- en uitbouwen, de bijgebouwen en de overkappingen per hoofdgebouw ten hoogste 95 m² zal bedragen indien de oppervlakte van het erf meer bedraagt dan 250 m² en de gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen en niet aan het hoofdgebouw gebouwde overkappingen per hoofdgebouw ten hoogste 45 m² zal bedragen indien de oppervlakte van het erf meer dan 250 m² bedraagt.

In artikel 16, lid E, onder 2, aanhef en onder b, is bepaald dat tot een gebruik, strijdig met de bestemming "Stolpboerderij" in ieder geval wordt gerekend het gebruik van een bijgebouw ten behoeve van een aan-huis-verbonden beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten.

Het oordeel van de Afdeling

2.9. Wat betreft de bezwaren van appellant tegen het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" voor zover deze betrekking heeft op de Bobeldijkeweg, overweegt de Afdeling dat het plan wat betreft dit plandeel

conserverend van aard is. Niet in geschil is dat het onderhavige plan op zichzelf niet tot een toename van het aantal verkeersbewegingen zal leiden. Voor zover appellant heeft aangevoerd dat de ontwikkeling van Leisurpark de Blauwe Berg en een mogelijke aansluiting van de ontsluitingsweg van de Blauwe Berg op de Bobeldijkerweg zal leiden tot een ernstige toename van het aantal verkeersbewegingen overweegt de Afdeling dat de ontwikkeling van de Blauwe Berg en de desbetreffende aansluiting met het onderhavige plan niet mogelijk worden gemaakt. In de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan "Blauwe Berg" kunnen rechtsmiddelen worden aangewend. In deze procedure dienen die bezwaren buiten beschouwing te worden gelaten.

2.10. De bezwaren van appellant tegen artikel 1, aanhef en onder 49, van de planvoorschriften legt de Afdeling aldus uit dat appellant hiermee beoogt op te komen tegen een verbod om een aan-huis-verbonden-beroep uit te oefenen in een bijgebouw bij zijn woning. Het verbod om een bijgebouw bij de woning van appellant te gebruiken ten behoeve van een aan-huis-verbonden beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten is echter niet opgenomen in artikel 1, aanhef en onder 49 van de planvoorschriften, maar in artikel 16, lid E, onder 2, aanhef en onder b. Dit wordt niet anders door de ten opzichte van het ontwerp-plan gewijzigde vaststelling van artikel 1, aanhef en onder 49, van de planvoorschriften. Appellant heeft tegen artikel 16, lid E, onder 2, aanhef onder b, van de planvoorschriften zienswijzen noch bedenkingen ingebracht, noch beroepsgronden ingediend. Reeds hierom kan hetgeen appellant met deze beroepsgrond beoogt daarmee niet worden bereikt.

2.11. Met betrekking tot de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van het perceel van appellant en de hieruit mogelijk voortvloeiende planschade is niet aannemelijk gemaakt dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat verweerder hieraan in redelijkheid een groot gewicht had moeten toekennen. Overigens wijst de Afdeling erop dat eventuele schade wegens een gewijzigd planologisch regime aan de orde kan komen in het kader van een procedure in het kader van artikel 49 van de WRO.

2.12. Voor zover appellant stelt dat zijn woning ten onrechte is aangemerkt als stolpboerderij en dit er ten onrechte toe heeft geleid dat op zijn perceel de bestemming "Stolpboerderij" is gelegd, overweegt de Afdeling dat gelet op de vorm van de woning van appellant, de bestaande goothoogte, de nokrichting en de nokvorm, zoals die blijken uit de stukken, verweerder de woning van appellant als stolpboerderij heeft kunnen aanmerken.

2.13. Het beeldkwaliteitplan en de stedenbouwkundige visie bieden onder meer inzicht in het beleid van de gemeente met betrekking tot de zogenoemde linten, waartoe ook de Dorpsstraat west, waaraan het perceel van appellant ligt, behoort. Beoogd wordt het groene karakter met verschillende doorzichten naar achterliggende wijken ten gevolge van de vrijliggende teruggelegen bebouwing en ruime erven te behouden.

Met de bestemming "Stolpboerderij" is voorts beoogd de handhaving van de karakteristieke hoofdgebouwen, waarbij het bouwvlak is afgestemd op de bestaande situatie van het hoofdgebouw. Dit beleid acht de Afdeling

niet onredelijk.

Voor zover appellant stelt dat de bestemmingsregeling "Stolpboerderij" te beperkend is omdat deze ten onrechte niet een uitbreiding van de bestaande woning en de bouw van een tweede woning op het noordelijke deel van zijn perceel mogelijk maakt en erfbouw beperkt tot dat deel van de gronden met de aanduiding "Erfbouw toegestaan", overweegt de Afdeling dat verweerder zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de door appellant gewenste tweede woning en de erfbouw buiten de gronden met de aanduiding "Erfbouw toegestaan" tot een verdichting van de bebouwing en verlies van de voor het lint karakteristieke diepe kavel zullen leiden.

Ten aanzien van de door appellant gemaakte vergelijking met bebouwing op de percelen Dorpsstraat 1, 1A, 2 tot en met 2B, 4 tot en met 4D, 8, 8A, 10, 10A, 14 en 14A, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat de situatie zodanig overeenkomt met de thans aan de orde zijnde situatie, dat verweerder om deze reden niet heeft kunnen instemmen met het plan.

Met betrekking tot het betoog van appellant dat de bestemmingsregeling het gebruik van de stolpboerderij ten onrechte beperkt tot gebruik als woning, terwijl ook gebruik als lasinrichting, cursuscentrum, tentoonstellingsruimte, kantoor aan huis, medische praktijk en dierenkliniek, opslag, manege, kampeerboerderij, hotel, theater, horecagelegenheid of verhuurbedrijf van fietsen, trapauto's, kano's en paarden volgens hem mogelijk zou zijn, overweegt de Afdeling dat, voor zover appellant een andere bestemming dan een woonbestemming wenselijk acht, dit een andere belangenafweging vergt. Gesteld noch gebleken is dat appellant zodanig concrete voornemens heeft de stolpboerderij te gebruiken voor één van de overige bovengenoemde activiteiten, dat verweerder daarmee bij de beoordeling van het plan rekening diende te houden.

2.14. Voor zover appellant heeft aangevoerd dat niet alle bijgebouwen op zijn perceel positief zijn bestemd, overweegt de Afdeling dat de bijgebouwen op de gronden met de bestemming "Stolpboerderij" met de aanduiding "Erfbouw toegestaan" liggen, behoudens het meest oostelijk gelegen deel van de op het noordelijk deel van het perceel gelegen bijgebouwen, dat ten oosten van de gronden met de aanduiding "Erfbouw toegestaan" ligt.

Met betrekking tot laatstgenoemd deel van de bijgebouwen overweegt de Afdeling dat, nu bijgebouwen, gelet op het bepaalde in artikel 16, lid B, onder 3, onder a, uitsluitend zijn toegestaan op de gronden met die aanduiding dit deel van de bijgebouwen niet positief is bestemd.

Met betrekking tot de bijgebouwen die staan op de gronden met de aanduiding "Erfbouw toegestaan" overweegt de Afdeling dat, gelet op het bepaalde in artikel 16, lid B, onder 3, aanhef en onder f, van de planvoorschriften de gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen en niet aan het hoofdgebouw gebouwde overkappingen op de gronden met de aanduiding "Erfbouw toegestaan" van het perceel van appellant ten hoogste 45 m² mag bedragen. De totale oppervlakte van de bijgebouwen bedraagt ongeveer 190 m². Hieruit volgt dat een groot deel van de op de

gronden met de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" staande bijgebouwen niet als zodanig is bestemd.

2.14.1. Met betrekking tot legale bouwwerken staat voorop dat deze in beginsel, gelet op de rechtszekerheid, als zodanig dienen te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden indien een dienovereenkomstige bestemming op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang van de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet aannemelijk zijn dat concreet zicht bestaat op verwijdering van het bouwwerk, omdat het overgangsrecht bedoeld is als overbrugging van een tijdelijke situatie. Indien aan deze voorwaarden is voldaan, kan het bestaande bouwwerk onder het overgangsrecht worden gebracht.

Ter zitting is namens het gemeentebestuur van Hoorn verklaard dat niet tot aankoop of onteigening van de bestaande gebouwen wordt overgegaan, maar dat aan appellant een sloopvergunning voor de bestaande bijgebouwen is verleend, zodat verwacht kan worden dat deze gebouwen binnen de planperiode zullen worden verwijderd. Ter zitting heeft appellant evenwel verklaard van die vergunning geen gebruik te zullen maken, nu het bestemmingsplan hem niet de mogelijkheid biedt een tweede woning op het onderhavige perceel te bouwen. Gelet hierop is niet aannemelijk dat concreet zich bestaat op verwijdering van de gebouwen voor zover de oppervlakte daarvan meer dan 45 m² bedraagt.

Onder deze omstandigheden dient in het plan een passende regeling te worden opgenomen voor de legale bijgebouwen.

2.15. Voor zover appellant heeft aangevoerd dat de gronden waarop de aanbouw bij de woning staat ten onrechte de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" hebben gekregen en op deze gronden ten onrechte geen bouwvlak is gelegd overweegt de Afdeling, dat ter zitting is gebleken dat voor de aanbouw een vergunning is verleend als uitbreiding van het hoofdgebouw. De aanbouw is derhalve legaal opgericht en maakt deel uit van het hoofdgebouw. Nu ingevolge artikel 16, lid B, onder 2, van de planvoorschriften is bepaald dat een hoofdgebouw binnen een bouwvlak wordt gebouwd, strekt het op de plankaart opgenomen bouwvlak op het perceel van appellant zich ten onrechte niet uit tot de gronden waarop de aanbouw aan de stolpboerderij zich bevindt. Om diezelfde reden is op die gronden ten onrechte de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" opgenomen.

2.16. Gelet op al het vorenstaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" voor zover deze betrekking heeft op de Bobeldijkweg, niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Verweerder heeft zich echter niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plandeel op het perceel Dorpsstraat 17 te Zwaag met de bestemming "Stolpboerderij" en de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan" en wat betreft de gronden waarop het meest oostelijk gelegen deel van de op het noordelijk deel van het perceel gelegen bijgebouwen

staat, niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Hieruit volgt dat verweerder, door deze plandelen goed te keuren, heeft gehandeld in strijd met artikel 28, tweede lid, van de WRO, in samenhang met artikel 10:27 van de Awb. Het beroep is in zoverre gegrond, zodat het bestreden besluit dient te worden vernietigd.

Uit het voorgaande volgt dat wat betreft laatstgenoemd plandeel er rehtens maar één te nemen besluit mogelijk is, zodat de Afdeling aanleiding ziet hieraan goedkeuring te onthouden. Gelet hierop behoeft hetgeen appellant sub 1 overigens heeft aangevoerd geen bespreking.

Het standpunt van appellant sub 2

2.17. Appellant sub 2 stelt in beroep dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plandeel met de bestemming "Stolpboerderij" met de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan", wat betreft de noordelijke helft van het perceel Keern 219. Volgens appellant maakt het plan ten onrechte niet de bouw van twee zogenoemde twee-onder-één-kap woningen op dit deel van zijn perceel mogelijk.

Standpunt van verweerder

2.18. Verweerder heeft het plandeel niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening of het recht geacht en heeft hieraan goedkeuring verleend. In dit verband heeft verweerder zich op het standpunt gesteld dat het bestemmingsplan weliswaar niet voorziet in de door appellant gewenste twee-onder-één-kap woningen, maar dat het niet mogelijk is het plan goed te keuren in een andere vorm dan waarin het aan hem ter goedkeuring is voorgelegd. Voorts heeft verweerder in aanmerking genomen dat het gemeentebestuur bereid is medewerking te verlenen aan de door appellant gewenste twee-onder-één-kap woningen door het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in artikel 19 WRO of door middel van een herziening van het bestemmingsplan.

Standpunt van de gemeenteraad

2.19. De gemeenteraad heeft zich bij de vaststelling van het plan op het standpunt gesteld dat een woonbebouwing bestaande uit een zogenoemde twee-onder-één-kap woning vanuit stedenbouwkundig oogpunt een aanvaardbare ontwikkeling is. Door opname van die bouw mogelijkheden in het plan kan voor de woningen Stijgbeugel 17 tot en met 22 echter een planologisch nadeliger situatie ontstaan, hetgeen tot een substantieel planschaderisico kan leiden, aldus de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft daarbij overwogen dat, gelet op het arrest van de Hoge Raad van 2 mei 2003 (Mulder/Nunspeet, BR 2003, 610) dit risico niet op de aanvrager kan worden afgewenteld en dat wat betreft dit aspect nieuwe wetgeving in voorbereiding is, die het wel toelaat met de verzoeker om verwezenlijking van een project overeen te komen dat dergelijke schade geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening komt. De gemeenteraad stelt zich op het standpunt dat eerst nadat die mogelijkheid wel bestaat medewerking aan de plannen van appellant kan worden verleend door verlening van een

vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de WRO of herziening van het bestemmingsplan.

Vaststelling van de feiten

2.20. Bij brief van 18 januari 2001 heeft appellant sub 2 aan het gemeentebestuur van Hoorn verzocht medewerking te verlenen aan de bouw van twee extra woningen op zijn perceel.

2.21. Het perceel van appellant, gelegen aan Keern 219 heeft de bestemming "Stolpboerderij" met de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan". Op het perceel is een stolpboerderij aanwezig. Verder bevinden zich op het perceel twee schuren met een gezamenlijke oppervlakte van ongeveer 400 m², die deels aan de stolpboerderij zijn gebouwd. Tevens is aan de noordzijde van de boerderij een uitbouw aangebouwd en is een overkapping aangebracht tussen een deel van de schuur en de stolp. Er is een omheining aangebracht vanaf de overkapping naar de aanbouw van de stolp. De gronden achter de omheining doen momenteel dienst als moestuin. Op deze plaats en deels op de gronden waarop zich nu de schuren bevinden wil appellant twee woningen bouwen.

Het oordeel van de Afdeling

2.22. Het plan maakt de door appellant gewenste twee-onder-één-kap woningen niet mogelijk. Verweerder heeft aan zijn besluit om goedkeuring aan het onderhavige plandeel te verlenen ten grondslag gelegd dat het niet mogelijk is het plan goed te keuren in een andere vorm dan zoals het aan hem ter goedkeuring is voorgelegd. Voorts heeft verweerder daaraan ten grondslag gelegd dat het gemeentebestuur heeft verklaard bereid te zijn medewerking te verlenen aan de verwezenlijking van de door appellant gewenste twee-onder-één-kap woningen door middel van het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de WRO of een herziening van het plan, zodat appellant in overleg met de gemeente toch kan komen tot verwezenlijking van de door hem gewenste woningen.

Verweerder heeft echter bij de afweging van de betrokken belangen, niet de door appellant gestelde belangen bij het verkrijgen van een bouwvlak in rechte in aanmerking genomen. Aldus heeft verweerder niet alle betrokken belangen bij zijn besluit betrokken. Hieruit volgt dat het bestreden besluit in zoverre is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

2.23. Het beroep is gegrond, zodat het bestreden besluit wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb dient te worden vernietigd, voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan het plandeel met de bestemming "Stolpboerderij" met de aanduiding "Erfbebouwing toegestaan", wat betreft de noordelijke helft van het perceel Keern 219 te Zwaag.

Proceskostenveroordeling

2.24. Verweerder dient op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart het beroep van appellant sub 1 niet-ontvankelijk voor zover dit is gericht tegen de goedkeuring van de aanduiding "Archeologisch waardevol gebied", wat betreft het perceel Dorpsstraat 17;
- II. verklaart het beroep van appellant sub 1, voor zover ontvankelijk, gedeeltelijk en het beroep van appellant sub 2 geheel gegrond;
- III. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 19 juli 2005, kenmerk 2005-9578, wat betreft de goedkeuring van:
 - a. het plandeel op het perceel Dorpsstraat 17 te Zwaag met de bestemming "Stolpboerderij", wat betreft de gronden waarop het meest oostelijk gelegen deel van de op het noordelijk deel van het perceel gelegen bijgebouwen, staat, en wat betreft de gronden met de nadere aanduiding "Erfbebouwing toegestaan", zoals nader aangegeven op de bij deze uitspraak behorende kaart 1;
 - b. het plandeel van het perceel Keern 219, met de bestemming "Stolpboerderij", met de nadere aanduiding "Erfbebouwing toegestaan", noordelijke helft, zoals nader aangegeven op de bij deze uitspraak behorende kaart 2;
- IV. onthoudt goedkeuring aan de onder III a. genoemde plandelen;
- V. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit voor zover dit is vernietigd en betrekking heeft op de onder III a. genoemde plandelen;
- VI. verklaart het beroep van appellant sub 1 voor het overige ongegrond;
- VII. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland tot vergoeding van bij appellant sub 1 in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 28,37 (zegge: achtentwintig euro en zevenendertig cent); het dient door de provincie Noord-Holland aan appellant sub 1 onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland tot vergoeding van bij appellant sub 2 in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 833,37 (zegge: achthonderddrieëndertig euro en zevenendertig cent), waarvan een gedeelte groot € 805,00 (zegge: achthonderdvijf euro) is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door de provincie Noord-Holland aan appellant sub 2 onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- VIII. gelast dat de provincie Noord-Holland aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor

appellant sub 1 en € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro)
voor appellant sub 2 vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.C.K.W. Bartel, Voorzitter, en
mr. J.G.C. Wiebenga en mr. M.A.A. Mondt-Schouten, Leden, in
tegenwoordigheid van mr. C. Taal, ambtenaar van Staat.

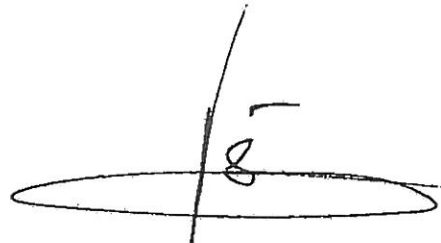
w.g. Bartel
Voorzitter

w.g. Taal
ambtenaar van Staat

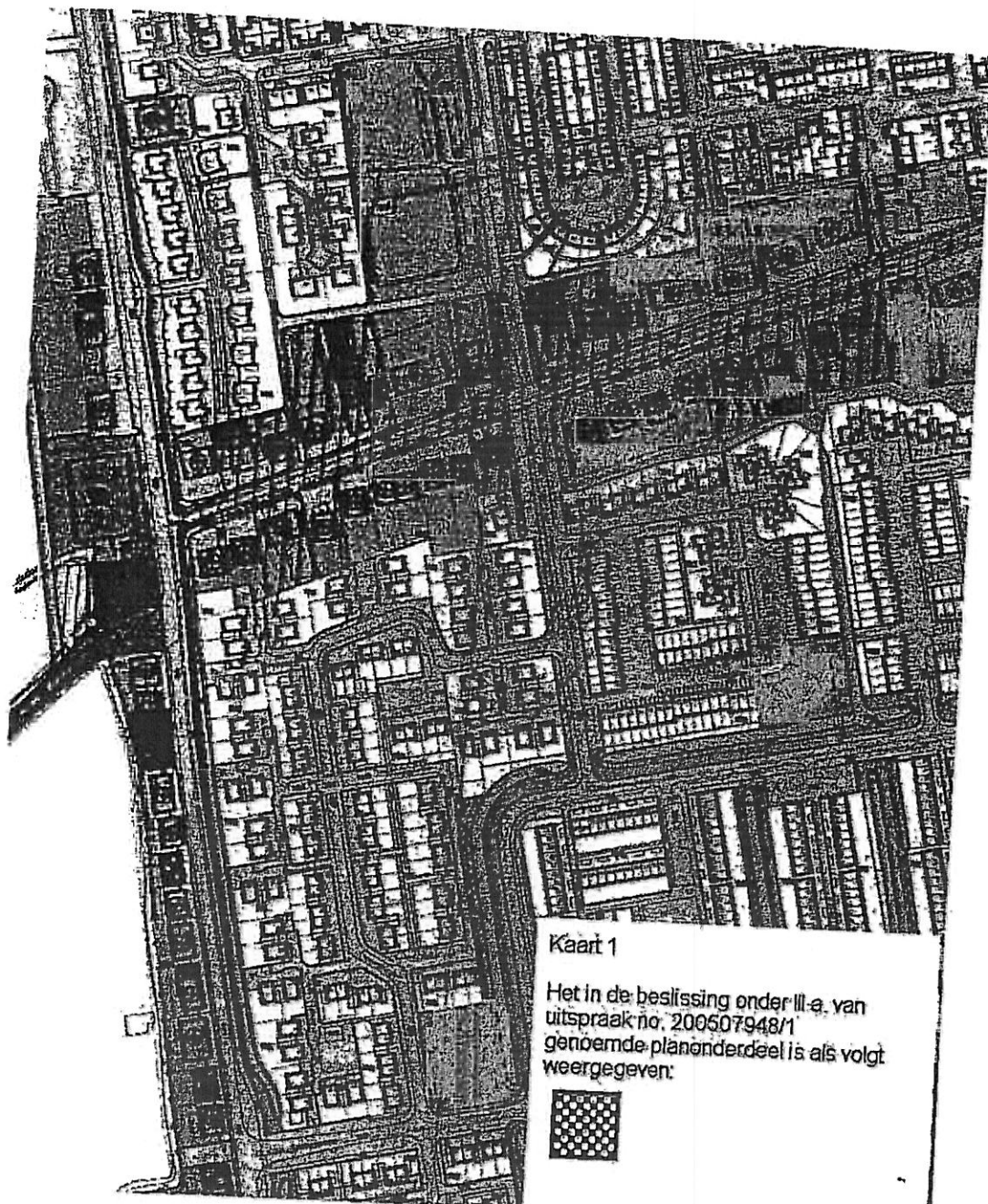
Uitgesproken in het openbaar op 2 augustus 2006

325.
Verzonden:

Voor eensluidend afschrift,
de Secretaris van de Raad van State,
voor deze,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' and 'S' intertwined, with a horizontal line across the middle.

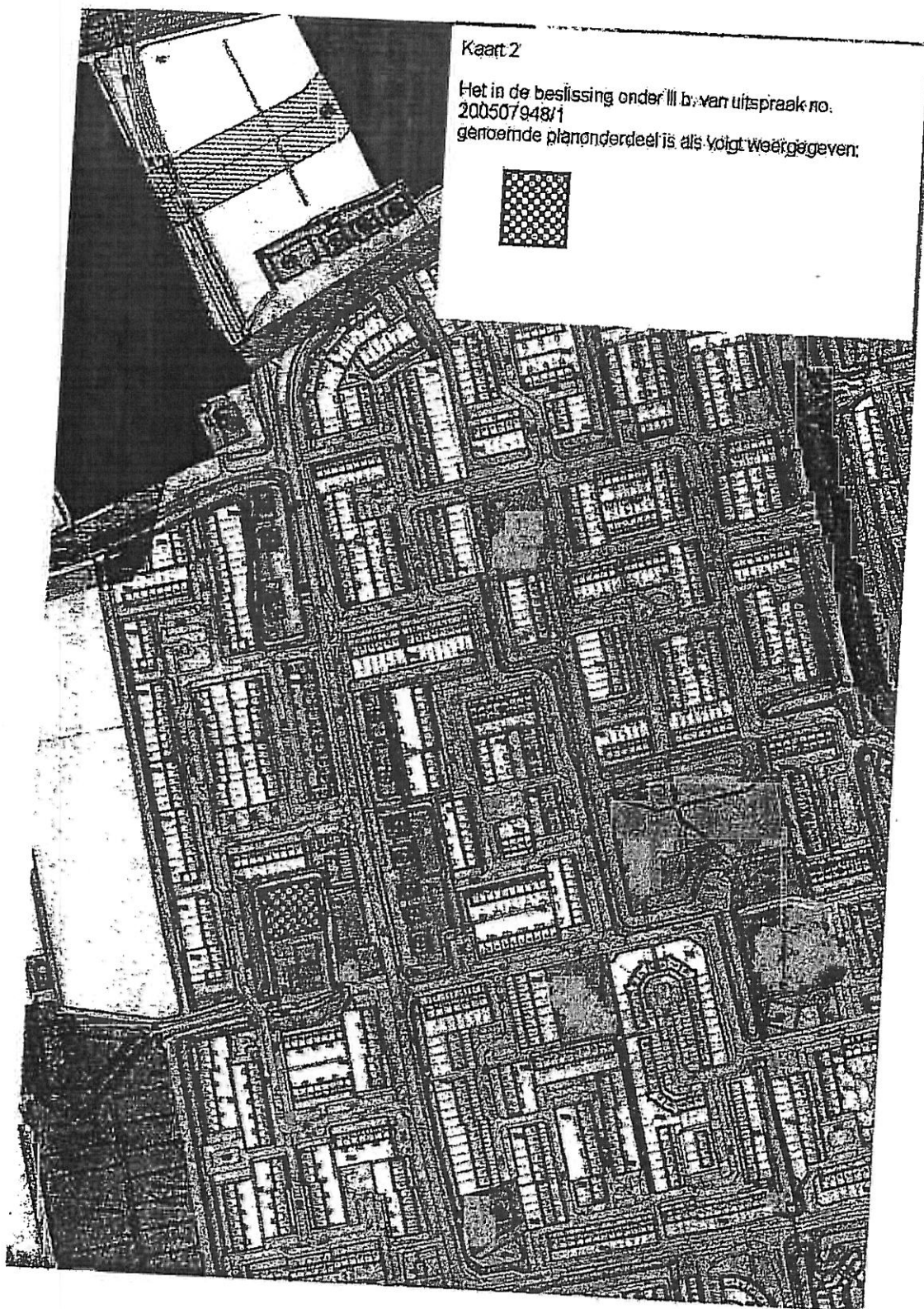
mr. H.H.C. Visser,
directeur Bestuursrechtspraak



Kaart 1

Het in de beslissing onder III-a van
uitspraak no. 200507948/1
genoemde planonderdeel is als volgt
weergegeven:





Leonie en Don Bijlsma

DORPSSTRAAT 17
1689 EP ZWAAG
TEL. (0229) 26 28 61

URGENT

Per mail: griffie@hoorn.nl

Aan de leden van de gemeenteraad van Hoorn
Postbus 603
1620 AR HOORN

Zwaag, 3 april 2017

Betreft: Vergadering van de gemeenteraad van 4 april 2017
inzake Bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West

Geachte leden van de gemeenteraad,

Aangezien wij het noodzakelijk vonden zo snel als mogelijk te reageren op de brief van 30 maart jl. van het college aan u, hebben wij u op 31 maart jl. geschreven.

Om u volledig te informeren over de gang van zaken zenden wij u hierbij ook 4 mailberichten die sinds februari 2016 door ons aan de heer Tap zijn verzonden, alsmede een brief aan de heer Nieuwenburg. De gemeente is al lang en volledig op de hoogte van door ons in de zienswijzen genoemde precedents.

De heer Tap bracht tijdens de commissievergadering van 14 maart jl. de welstandscommissie ter sprake. Dat verbaast ons ten zeerste want tijdens al het overleg dat door de jaren heen is gevoerd en ook in de nota van zienswijzen is de welstandscommissie nog nooit genoemd!

Het is ook volstrekt onduidelijk wat de welstandscommissie tegen ons plan kan hebben als de bouw van 10 nieuwbouwwapartementen met dakkapellen achter een monumentaal woonhuis en een stulp aan Westerblokker 125 (in de zienswijzen genoemd!) wordt geaccordeerd. De gemeente noemt dat in de bouwvergunning kleinschalig. Ons plan is dan zeker kleinschalig en toelaatbaar. Onze stulp is bovendien geen monument.

Wij begrijpen de nieuwe discussie niet. Al vele malen is aan ons toegezegd dat we op de betreffende plaats een groot bijgebouw mogen bouwen.

Wij gaan ervan uit dat de gemeente zich bewust was van de eisen van de welstandscommissie toen zij op 9 augustus 2004 (kenmerk 04-14779) schreef een hoogte van 7,5 m. passend te vinden.

Wij gaan ervan uit dat de gemeente zich bewust was van de eisen van de welstandscommissie toen in het overleg in 2011 met onze architect een bijgebouw van 20 m. bij 10 m. met een hoogte van 7,5 m. akkoord werd bevonden (de hoogte uitdrukkelijk bevestigd door de heer de Roover, nadat hij de brief van 2004 erbij had gezocht). En in 2015 stonden de hoogte van 7,5 m. en de massa ook niet ter discussie tijdens het gesprek met onze architect en evenmin tijdens het gesprek met de burgemeester op 6 augustus 2015.

In onze brief van 31 maart jl. gaven wij al aan dat de nadere motivering van onze zienswijzen met precedënten, het document “Waarom hier niet en overal wel?”, niet onevenredig laat is ingediend.

Wij hebben u tijdens onze presentatie het document “Meergeneratiewoning aan het Erf” met daaraan toegevoegd het document “Waarom hier niet en overal wel?” verstrekt. Op 20 maart jl. hebben wij wethouder Tap dat document overhandigd. Op 21 maart jl. hebben wij de burgemeester dat document toegezonden (bijlage).

Er is geen sprake van aanvullende zienswijzen maar van een nadere motivering, waartegen zich, zoals het college stelt, geen rechtsregel verzet. De nadere motivering is ingediend op 14 maart jl. dus ruim voordat de raad moet beslissen, namelijk op 4 april as.

Juist om de beoordeling te vereenvoudigen hebben wij foto's getoond. Het zijn precedënten; daar kan niemand omheen. Welke onredelijke ambtelijke inspanning gevraagd wordt, is ons volstrekt onduidelijk, mede omdat het om een groot aantal foto's gaat van precedënten die al genoemd zijn in de zienswijzen. Over het hoofd is gezien dat bijna de helft van de locaties al bij de gemeente bekend was uit onze zienswijzen en anderszins en dus geen nader onderzoek vergden. Als zes weken (de beroepstermijn) wel genoeg is om 60 foto's te beoordelen dan was toch drie weken voldoende voor de helft.

In de zienswijze van 15 augustus 2016, bijlage 8 gaven wij een “Overzicht precedënten (**niet limitatief**)”, ofwel: er zijn veel meer precedënten. En daarvan werd, naast de al genoemde precedënten, nu ook een foto getoond.

De foto's op de bladzijden 5, 6, 7, 9, 11, 15, 17, 29, 30, 34, 36, 37, 42, 44, 45, 46, 50, 51, 54, 59 betreffen foto's van al in de zienswijzen genoemde precedënten, waar dus al in het kader van de nota van zienswijzen naar gekeken zou moeten zijn door de gemeente.

Ook de kavelsplitsing van Westerblokker 52 (foto 59) is bekend bij de gemeente. Aan woningen niet gelegen aan de rijweg (foto 44) valt weinig te onderzoeken. Foto 8 (Dorpsstraat 43) is bekend bij de wethouder uit het vooroverleg. De foto's 34 en 35 betreffen een voorbeeld van recent (met vergunning) gebouwde woningen binnen de kaveldiepte van het lint.

De overige foto's betreffen situaties met wonen om de hoek van lintbebouwing en locaties met wonen achter het lint. Deze foto's spreken voor zich en vergen weinig tot geen onderzoek. Het is een vastlegging van vaststaande feiten die bekend behoren te zijn bij de gemeente. Zij vormen een onderbouwing van onze zienswijzen.

Maar nogmaals, alleen al kijkend naar de 20 foto's van precedents die wel in de twee ingediende zienswijzen zijn genoemd blijft de vraag: Waarom overal wel en hier niet?

Los van de vraag welke status het document in de bestemmingsplanprocedure heeft, staat het de gemeenteraad vrij om ons aan te horen. Dat is ook zeer welwillend gedaan. En het staat de gemeenteraad vrij om hetgeen wij u verteld hebben en in een document hebben voorgelegd mee te nemen in de besluitvorming.

Het college stelt nu eigenlijk dat zij voor de raad bepalen dat u deze nadere motivering niet mag meenemen en ook voorbij dient te gaan aan de daarin opgenomen precedents die wel in de zienswijzen naar voren zijn gebracht.

Het college zegt toe om wel te reageren, maar voor het einde van de beroepstermijn die voor het bestemmingsplan geldt. Het college vraagt u dus om met het bestemmingsplan in te stemmen en zegt toe pas achteraf een toelichting aan u te geven die geen enkele relevantie meer heeft binnen uw besluitvorming. Na een instemmen met het plan is er voor de gemeenteraad geen rol meer weggelegd. Het college maakt de zaak op voorhand tot een juridische procedure en plaatst, als u daarmee instemt, de gemeenteraad buiten spel. Juridisch komt de zaak na uw instemming in de beroepsfase. En het college wikkelt die fase af.

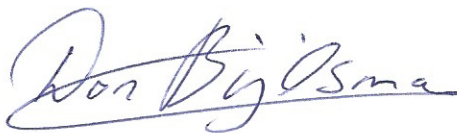
Na 6 augustus 2015 is inmiddels ruim anderhalf jaar verstreken in een zeer dringende zaak die voor burgemeester van Veldhuizen duidelijk lag. Geen enkele reden waarom niet!

Wij hopen dat u niet kiest voor de door het college voorgestane weg van het vergroten van een klein probleem maar voor het oplossen daarvan.

Met vriendelijke groet,



Leonie en Don Bijlsma



Van: **D. Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Ingediend verzoek
Datum: 25 mei 2016 12:15
Aan: Ben Tap b.tap@hoorn.nl

Geachte heer Tap,

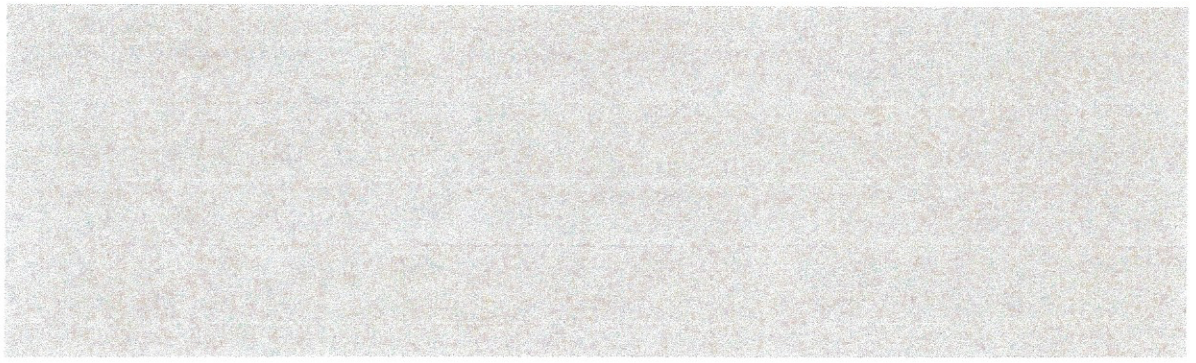
Op Westerblokker 125 (Blokke, gemeente Hoorn) wordt nu achter een monumentaal woonhuis en een stolp de bouw van tien nieuwbouwappartementen door de gemeente toegestaan. In de bouwvergunning wordt dit aangemerkt als kleinschalig.

Ik verzoek u deze door de gemeente verleende vergunning eveneens als onderbouwing aan te merken voor mijn verzoek.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma





<http://dewesterhout.nl/fotoalbum/>

25-05-16 11:36
Pagina 1 van 1





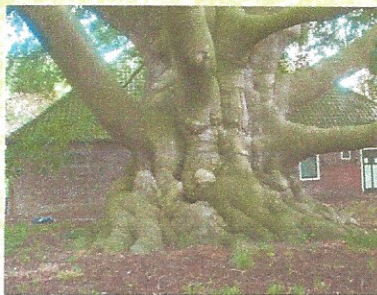
Hoe ziet het huis eruit?

De Westerhout bestaat uit een *monumentaal voorhuis*, een *stolp* en een *nieuwbouwgedeelte*.

De nieuwbouw bestaat uit twee verdiepingen met in totaal tien appartementen en een kamer voor de begeleiding. De begane grond van de stolp is één grote woon-/eetkamer en een open keuken. Op de verdieping zijn vier slaapkamers voor de weekendopvang. In het voorhuis is de familiekamer, recreatieruimte, bijkeuken en het kantoor.

In de tuin staat een meer dan 200 jaar oude monumentale beuk. Het is de dikste boom van Noord-Holland en ... het is een

pracht om te zien!



De Westerhout is gelegen aan de dorpsstraat in het centrum van Westerblokker, in de nabijheid van winkels zodat onze bewoners volop deel kunnen nemen aan het dorpsleven en al of niet onder begeleiding boodschappen kunnen doen.

Stichting Westerhout Zorg - Westerblokker 125 - 1695 AC Westerblokker - Telefoon: **06-20409687**

Indien u het niet eens bent met een van deze besluiten, kunt u een bezwaarschrift indienen. Informatie over het indienen van een bezwaarschrift leest u elders op de pagina onder het kopje 'BEZWAARSCHRIFT'.

VERLEENDE OMGEVINGSVERGUNNINGEN

Westerblokker 125, uitbreiden bestaande bouw tot realiseren kleinschalige woonvoorziening en kappen bomen

Verleende omgevingsvergunning is verzonden 22 maart 2016

Dorpsstraat 225A, kappen 6 bomen; er worden enkele nieuwe bomen herplant

Verleende omgevingsvergunning is verzonden 30 maart 2016

Dit besluit treedt in werking na afloop van de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift.

Geachte heer Tap,

Hierbij reageer ik op de brief van 4 mei jl.

In het gesprek van 6 augustus 2015 met de burgemeester is de situatie besproken rond onze plannen tot het vestigen van een meergeneratiewoning (niet zijnde een mantelzorgwoning). Het overleg met het ambtelijk apparaat was vastgelopen.

De burgemeester gaf aan dat wij ons eerder tot hem hadden moeten wenden omdat B&W andere mogelijkheden hadden om de impasse op te lossen.

De situatie werd uitgebreid met hem doorgenomen aan de hand van het door de gemeente geaccordeerde voorstel van Arné Peeters voor de bouw van een gebouw van 200m² met een hoogte van 7,5 meter en aan de hand van diverse luchtfoto's. Deze wilde hij graag houden.

De burgemeester was daarna duidelijk. Hij gaf aan dat hij "geen enkele reden" zag waarom er wel een ander losstaand gebouw of een gelijke verbonden woning gebouwd zou mogen worden, maar geen losstaande woning.

Daarop gaf hij aan dat hij de zaak daartoe aan u zou doorgeven. Ook gaf hij aan dat u bij uitstek de man was om in dit soort impasses de vertaalslag met het ambtelijk apparaat te maken.

Vanuit het ambtelijk apparaat werd na ons eerste overleg in januari de mantelzorgwoning weer naar voren gebracht. Maar wat betreft die oplossing hadden wij nu juist met de burgemeester besproken dat die niet geschikt was omdat wij dan keuken, toilet en badkamer uit de woning zouden moeten slopen na overlijden van mijn schoonouders. Ook de eerder door de gemeente voorgestelde oplossing om een tunnel tussen onze woning en de nieuwe woning te bouwen bespraken wij met de burgemeester als geen geschikte.

Tijdens ons gesprek op 9 maart gaf u nog aan om maar een mantelzorgwoning te bouwen omdat de gemeente over 10 jaar wellicht heel andere tegen mogelijkheden daarvan zou aankijken.

wenst heel anders tegen mogelijkheden daarvan zou aankijken. Wij willen echter niet in een onzekere situatie terechtkomen die ons een groot financieel nadeel kan opleveren.

We lijken nu echter meer achteruitgang dan voortgang te boeken. In de brief van 4 mei jl. wordt nu zelfs een beperking in bouwhoogte opgenomen die al 12 jaar niet ter discussie staat.

De gemeente schreef mij op 9 augustus 2004, kenmerk 04-14779:

" Van deze bepaling kunnen wij met inachtneming van onder andere het straat- en bebouwingsbeeld, vrijstelling verlenen en kunnen wij toestaan dat voornoemde hoogte wordt verhoogd tot maximaal 10.00 meter. Wij zijn van mening dat bij nieuwbouw met een kleiner oppervlak ook de hoogte van het bijgebouw dan wel overkapping wordt teruggebracht. Uitgaande van een goothoogte van 3.00 meter (= 1 bouwlaag) zouden bij een hoogte van 10.00 meter 2 bouwlagen in de kap ontwikkeld kunnen worden. Dit achten wij stedenbouwkundig niet acceptabel. Het realiseren van maximaal 1 bouwlaag in de kap vinden wij aanvaardbaar. Dit houdt in dat een hoogte van 7.00 tot maximaal 7.50 meter voor het bijgebouw dan wel overkapping een passende verhouding is ten opzichte van de stolp".

Arné Peeters heeft overleg gehad met de heer de Rover en die heeft daarbij bevestigd dat het door de heer Peeters ingediende plan met een oppervlakte van 200m² en een hoogte van 7,5m daaraan voldeed. Daarop heeft de gemeente daarvoor toestemming gegeven. Ik denk dan ook dat er sprake is van een misverstand als nu wordt gesproken over een nokhoogte van niet meer dan 5 meter.

Omdat u bij het eerste gesprek al had aangegeven dat de gemeente bereid was tot meedenken, maar het gesprek met het ambtelijk apparaat alleen nog maar over een mantelzorgwoning leek te gaan, hebben wij ook meegedacht en gekeken welke mogelijkheden er voor anderen zijn gecreëerd.

Het is ons niet duidelijk wat er tegen is als een zorgfunctie wordt gecreëerd voor een kleinere groep personen, als dat wel wordt toegestaan voor een grotere groep personen. Ook in tijd is er geen beperking door ons gesteld. Zelfs verwees ik in ons laatste

gesprek al naar onze wens om de zorg voor onszelf ook op onze kinderen over te dragen. Gezien onze geboortedata (18-10-1952 en 28-06-1955) zal er als mijn schoonouders beide overleden zijn van een blijvende zorgvraag sprake zijn. Dementie is in mijn familie voorkomend; mijn moeder heeft ook zorg in een verpleeghuis ontvangen.

Ook het wonen door een grote groep rijke ouderen, die nog geenszins in de verpleeghuiscategorie behoren, wordt toegestaan in nieuwbouw achter Dorpsstraat 23 te Zwaag.

Het komt mij voor dat er in het bestemmingsplan dat momenteel in revisie is, een aanpassing kan worden gemaakt om de impasse definitief te doorbreken. De gemeente zelf verkoopt immers ook kavels op diverse inbreilocaties. De kavel waarop mijn woning staat is dermate groot (1700 m²) dat een groot deel daarvan functioneel niets met de bestemming stolpboerderij van doen heeft. Op de kavel passen met gemak twee woningen. Daardoor kan ook planologisch een goede invulling worden gegeven aan de incurante hoek die achter nummer 17a ligt. Naast onze woning ligt een woning op 5 meter afstand. Aan het Erf, op 17 meter aan een andere kant van onze woning en op ca. 25 meter afstand van achterliggende bebouwing, in inmiddels stedelijk gebied, is ruim plaats voor woningbouw. Op de schuin tegenover ons liggende hoek achter de bebouwing van Dorpsstraat 6 is eveneens een woning gebouwd aan Polder 1. Ik verzoek u de bestemming stolpboerderij van het deel van de rechthoekige kavel van 700 m² die begrenst wordt door de noordzijde van de kavel van 17a (Perceel 3102) te laten vervallen. Aan de nieuwe kavel zal zakelijk recht van overpad worden verleend. De kavel met bestemming stolpboerderij beslaat dan 1000m².

Ik verzoek u om het afwijzende standpunt te heroverwegen. Graag ben ik bereid dit verder met u te bespreken.

Tevens verzoek ik om in het nieuwe bestemmingsplan ruimte te creëren voor woningbouw op de genoemde plaats en voor dat deel van de kavel de bestemming stolpboerderij te laten vervallen.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Van: **D. Bijlsma** d.bijlsma@freeler.nl
Onderwerp: Verzoek inzake Dorpsstraat 17/ Het Erf d.d. 9 maart 2016
Datum: 6 mei 2016 12:42
Aan: Ben Tap b.tap@hoorn.nl
Kopie: Han Mann tihamann@casema.nl

Geachte heer Tap,

In vervolg op mijn mailbericht van 9 februari 2016 heeft op 9 maart 2016 een bespreking tussen U en de heren de Vries en Plat en mijn schoonouders de familie Mann, mijn echtgenote en ondergetekende plaatsgehad.

In dat gesprek deelde u mede dat u overleg heeft gehad met (inmiddels oud) burgemeester de heer van Veldhuizen en dat deze had bevestigd met ons te hebben besproken dat hij geen enkele reden zag waarom er geen losstaande meergeneratiewoning op de locatie Dorpsstraat 17/Het Erf te Zwaag zou kunnen worden gebouwd.

Wij hebben tijdens de bespreking een onderbouwing, een foto van de bestaande situatie, een tekening van de nieuwe situatie en een uittreksel uit de kadastrale kaart ingediend (bijlage) hetwelk door u werd aangemerkt als een nieuw verzoek.

Tot op heden hebben wij niets meer vernomen. Zoals in het eerdere mailbericht en tijdens het gesprek aangegeven is de situatie voor mijn schoonouders urgent.

Kunt u mij informeren over de stand van zaken?

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma



Verzoek 9 maart
2016.pdf

Geachte heer Tap,

Op 6 augustus 2015 hebben mijn echtgenote en ik een gesprek op het stadhuis gehad met burgemeester van Veldhuizen over het bouwen van een meergeneratiewoning op de hoeklocatie Dorpsstraat 17/Het Erf te Zwaag voor mijn schoonmoeder van 85 en schoonvader van 90 jaar.

Wij bespraken daarbij dat wij de architect Ton van der Laan bij de plannen hadden betrokken. Hij had aangegeven dat hij de in het bestemmingsplan bestaande mogelijkheid om een uitbouw aan de stolpboerderij te realiseren planologisch niet zag zitten en dat daarmee niet alleen de waarde van de boerderij achteruit zou gaan maar dat daardoor zelfs in de toekomst een onverkoopbaar object zou ontstaan. Hij stelde voor om met de gemeente in vooroverleg te gaan en deed dat op ons verzoek. Uit dit vooroverleg bleek dat de gemeente vast bleef houden aan het aan de boerderij vast bouwen van de woning.

Met de burgemeester bespraken wij deze impasse. Hij heeft met ons de situatie doorgenomen aan de hand van documenten en een aantal door ons overhandigde situatiefoto's van vergelijkbare situaties:

- De mail met foto's en tekeningen van 21 oktober 2011, gericht aan de heer G. Visser en de aansluitende brief van de gemeente van 28 februari 2012, waarbij toestemming werd verleend voor een losstaand bouwwerk van 200m² op onze locatie.
- Locatie Dorpsstraat 23 te Zwaag, waar 8 ouderen in de achterliggende losstaande bebouwing wonen.
- Locatie Dorpsstraat 63 te Zwaag, waar 11 appartementen zijn toegestaan achter bestaande bebouwing.
- Locatie Bangert 55, alwaar op een vergelijkbare locatie op een kavel van de gemeente Hoorn een woning is gebouwd.

Ook kwam aan de orde dat er sprake is van een zeer ruime kavel waarbij door het aanbrengen van een woning op het aan het Erf grenzende deel, in het verlengde van de stolpboerderij, nog een ruime kavel van 1000 m² voor de stolp overblijft en het beeld van de Dorpsstraat totaal niet in het geding komt.

Burgemeester van Veldhuizen concludeerde dat de Rijksoverheid wil dat ouderen niet meer in verzorgingshuizen komen te wonen en dat ook gemeenten aan deze nieuwe ontwikkeling meewerken en dat hij "geen enkele reden" zag waarom er wel een ander losstaand gebouw van 200m² of een gelijke verbonden woning gebouwd zou mogen worden maar geen losstaande woning. Hij zou daarom de zaak aan u doorgeven.

Op 5 oktober 2015 heeft u ons op locatie bezocht met de heer T. Plat. Daarbij werd ook de bouw van 14 appartementen aan de Dorpsstraat, locatie Grauwe Paard besproken en werd een tekening van de situatie die zou ontstaan met aanbouw aan u overhandigd. Daarna zou het plan door de gemeente in het Hoornse Initiatieven Platvorm besproken worden.

Op 11 januari 2016 zijn de heren de Vries en Plat op locatie geweest om het plan te bespreken. Daarbij kwam eigenlijk naar voren dat de situatie met aanbouw nog steeds door de gemeente als de gewenste situatie wordt gezien. Wel werd nog medegedeeld dat bij een ontsluiting van de kavel aan de achterkant, zoals bij het Keern, wel losstaande bebouwing wordt toegestaan. Ik heb toen aangegeven dat ontsluiting via Het Erf zeer goed mogelijk is, zoals op het Keern ter hoogte van Zwanebloem.

Ik merk op dat momenteel achter Dorpsstraat 43 te Zwaag aan een woning een grootschalig gebouw wordt aangebouwd. Dit toont aan dat dit planologisch inderdaad een wel erg ontsierende oplossing is.

De situatie begint voor mijn schoonouders nijpend te worden omdat mijn schoonmoeder dementerend is en mijn schoonvader Parkinson heeft.

Graag zou ik de situatie nogmaals met u en de burgemeester bespreken.

Met vriendelijke groet,

D. Bijlsma

Leonie en Don Bijlsma

DORPSSTRAAT 17
1689 EP ZWAAG
TEL. (0229) 26 28 61

De Burgemeester van Hoorn,
J. Nieuwenburg
Postbus 603
1620 AR HOORN

Zwaag, 21 maart 2017

Betreft: Onze voorlichting aan de politieke partijen

Geachte heer Nieuwenburg, beste Jan,

Tijdens de vergadering van de Algemene Raadscommissie van 14 maart jl. kregen wij brede hartverwarmende steun van de politieke partijen voor ons verzoek in het kader van het vergaderpunt Bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West.

Om onze zaak te verduidelijken zijn wij nu in gesprek met de politieke partijen. Het leek ons goed u op de hoogte te stellen van onze presentatie.

Wij hebben de heer Tap in de wandelgangen eveneens een exemplaar gegeven.

Met vriendelijke groet,


Leonie en Don Bijlsma

Leonie en Don Bijlsma

DORPSSTRAAT 17
1689 EP ZWAAG
TEL. (0229) 26 28 61

URGENT

Per mail: griffie@hoorn.nl

Aan de leden van de gemeenteraad van Hoorn
Postbus 603
1620 AR HOORN

Zwaag, 4 april 2017

Betreft: Vergadering van de gemeenteraad van 4 april 2017
inzake Bestemmingsplan Risdam en Nieuwe Steen-West
Provinciale Ruimtelijke Verordening maart 2017

Geachte leden van de gemeenteraad,

Nadat wij onze brief van 3 april jl. hadden geschreven, verscheen op ibabsonline een nieuw document. De heer Renckens heeft een drietal vragen bij mevrouw Plat neergelegd over de Welstandsnota, het Beeldkwaliteitsplan de Linten van 2002 en de daarop gebaseerde uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan 2004.

Bij het zoeken naar kwaliteitsplannen stuiten wij vandaag bovendien op de nieuwe Provinciale Ruimtelijke Verordening van maart 2017 welke de mogelijkheid van woningbouw toestaat op onze locatie. Een bestemmingsplan kan voorzien in de mogelijkheid van **nieuwe woningen ter compensatie van de sloop van storende agrarische bebouwing** als door deze ontwikkeling een **verbetering van de ruimtelijke kwaliteit** wordt gerealiseerd.

In een actueel bestemmingsplan vindt een vertaling plaats van een beeldkwaliteitsplan. Op dit moment is dus aan de orde hoe die vertaalslag plaatsvindt. Daarvoor is de grote lijn van belang.

1. Beeldkwaliteitsplan de Linten van 2002

Voorlichtingsbijeenkomst 2002

Het beeldkwaliteitsplan werd toegelicht tijdens een voorlichtingsbijeenkomst op 6 februari 2002. Wethouder G. van der Meer stelde:

- De linten liggen tussen grootschalige woonwijken,
- Er zijn geen vergezichten meer,
- Er hebben zich langs de linten diverse functieveranderingen voorgedaan,
- Het plan is geen bestemmingsplan waar een bezwaarprocedure tegen mogelijk is,
- Het gaat om een soort leidraad,
- Er is ruimte voor kleinschalige bouw, bestaande uit 2 lagen en een kap, waarbij door architectuur gebouwen als klein kunnen worden ervaren,
- Er is sprake van kansen en uitdagingen voor de architect,
- Gebouwen moeten worden afgestemd op belendende bebouwing.

Het plan erkent dat niet alles meer als vroeger is:

“Hierdoor ontstaat als het ware een lappendeken van wijken en verkeersontsluitingen.”
(Beeldkwaliteitplan De Linten, blz. 24).

Het Perceel Dorpsstraat 17 is aan een dergelijke verkeersontsluiting gelegen. Er is geen aansluiting op omringend landschap.

“De Dorpsstraat is de hoofdstraat van het vroegere zelfstandige dorp Zwaag, maar is tegenwoordig voor een groot deel ingesloten tussen de grote planmatige uitbreidingswijken van Hoorn.” (Beeldkwaliteitplan De Linten, blz. 32).

Het plan sluit nieuwe ontwikkelingen niet uit:

“Het gaat erom bestaande kwaliteiten te gebruiken als basis voor nieuwe ontwikkelingen.”
(Beeldkwaliteitplan De Linten, blz. 10).

“Dit betekent echter niet dat de bestaande context nieuwe invloeden dient te belemmeren.”
(Beeldkwaliteitplan De Linten, blz. 11).

2. Beeldkwaliteitsplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord (uitgave Provincie Noord-Holland, Haarlem, maart 2004)

Als naar het Beeldkwaliteitplan van De Linten van 2002 wordt gekeken kan niet voorbijgegaan worden aan het Beeldkwaliteitsplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord 2004. Een plan van later datum.

In het voorwoord valt te lezen:

“Met het Beeldkwaliteitsplan wil ik in het streekplanbeleid voor Noord-Holland Noord bevorderen en aantonen dat ook nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouwlocaties, bedrijfsterreinen, campings of recreatiewoningen goed mogelijk zijn zonder het rijke cultuurhistorische verleden of het mooie landschap onnodig geweld aan te doen.”
(Beeldkwaliteitsplan Noord-Holland blz.1).

En

“Tegelijkertijd moeten wij in de komende decennia aanzienlijke ruimtelijke transformaties in het landschap accepteren. Dit als gevolg van maatschappelijke factoren zoals bijvoorbeeld de veranderingen in de landbouw.”

Op blz. 3 van het plan valt te lezen:

*“Betekent dit nu dat er helemaal niks meer kan in Noord-Holland Noord?
Nee, zeker niet! Juist in Noord-Holland Noord met veel historisch interessante steden, dorpen en landschappen vindt de provincie Noord-Holland dat dit gebied niet een openluchtmuseum moet worden. Per slot van rekening moet er **door jong en oud worden gewoond** en gewerkt. **Veranderingen zijn dus mogelijk**, maar tegelijkertijd moeten de cultuurhistorische kwaliteiten van een gebied worden behouden en versterkt door nieuwe ontwikkelingen in te passen! Behoud door ontwikkeling, dat is de opgave waar provincie Noord-Holland en gemeenten voor staan.”*

De status van een beeldkwaliteitsplan wordt als volgt bepaald door de provincie Noord-Holland:

“Het Beeldkwaliteitsplan komt dus niet in de plaats van een bestemmingsplan met bindende bepalingen voor burgers op basis waarvan bouwvergunningen worden afgegeven, het is een onderbouwing daarvan op de onderdelen cultuurhistorie en landschap.”
(Beeldkwaliteitsplan Noord-Holland blz. 11).

Hieruit wordt duidelijk dat in een beeldkwaliteitsplan geen plaats is voor de verbodsbepalingen op het gebied van woningbouw en kavelsplitsing, zoals de gemeente die in 2002 opnam.

3. Uitzonderingen

Het is gebleken dat er vele uitzonderingen bestaan en de gemeente aan allerlei afwijkingen meewerkt en wil meewerken, ook voor door de gemeente uit te geven bouw kavels.

In het oog springt bijvoorbeeld de inbreilocatie gelegen achter Bangert 45 tot en met 59, waarvan wij u de plattegrond hebben getoond. Er zijn recent 4 woningen in de lintbebouwing tussen schuren en kassen ingebouwd.

De steller van het antwoord aan de heer Renckens, mevrouw Plat, was eveneens de steller van de brief van de gemeente Hoorn van 9 augustus 2004, kenmerk 04-14779:

“ Het realiseren van maximaal 1 bouwlaag in de kap vinden wij aanvaardbaar. Dit houdt in dat een hoogte van 7.00 tot maximaal 7.50 meter voor het bijgebouw dan wel overkapping een passende verhouding is ten opzichte van de stolp”.

Het is ook niet zo dat er op de aangegeven plek niets staat. Er is een bebouwing van 280 m² die vervangen wordt.

Wonen achter en om de hoek van het lint vindt overal plaats en werd steeds opnieuw toegestaan na 2002, zoals in woonvormen voor bepaalde groepen. Wonen voor ouderen moet dan toch ook mogelijk zijn.

4. Veranderd tijdsbeeld

Wij praten nu over een geheel nieuwe situatie in een ander tijdsbeeld. In 2002 was het nog niet zo dat ouderen langer in een thuisomgeving verzorgd moesten worden.

Beeldkwaliteitsplannen zijn geen plaats voor verbodsbepaling. De beslissing wat wel en niet mag is aan de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan.

De vraag mag gesteld worden: “Zijn de bewoners er voor de Linten en om een openluchtmuseum in stand te houden of zijn de Linten er voor de bewoners in een levende stad met zorg voor ouderen? “

5. Provinciale Ruimtelijke Verordening maart 2017

Deze verordening is vastgesteld op 12 december 2016 door Provinciale Staten en is in werking getreden per 1 maart 2017.

De twee relevante artikelen uit de nieuwe verordening zijn:

Artikel 5c Kleinschalige ontwikkeling

- 1 Een bestemmingsplan maakt een kleinschalige ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied uitsluitend mogelijk binnen een bestaand bouwblok dat al voorziet in een stedelijke functie. Het aantal woningen mag hierbij niet toenemen.
- 2 In afwijking van het eerste lid is bebouwing buiten het bestaande bouwblok mogelijk, mits het bebouwd oppervlak niet wordt vergroot.
- 3 In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan voorzien in een kleinschalige ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied indien dit op grond van een ander artikel in deze verordening is toegestaan.

Artikel 16 Ruimte voor Ruimte

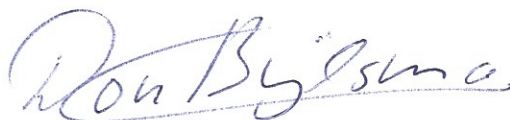
- 1 **In afwijking van het bepaalde in artikel 5c kan een bestemmingsplan voorzien in de mogelijkheid van nieuwe woningen ter compensatie van de sloop van storende agrarische bebouwing in het landelijk gebied als door deze ontwikkeling een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd.**

Het verkleinen van het bebouwde oppervlak, het verwijderen van oude asbestschuren en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in ons plan maken dat niets meer in de weg staat aan realisatie van onze wens in het nieuwe bestemmingsplan!

Met vriendelijke groet,



Leonie en Don Bijlsma



Zaaknummer	: 1307431		
Portefeuillehouder	: Wethouder B.A. Tap		
Programmabegroting	: 8. Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting		
Steller	: R.M. Langendijk		
Team	: PM	Email	: r.langendijk@hoorn.nl

Onderwerp:
Keuzes Holenkwartier

Agendering:
Ter besluitvorming

Bijlagen:

- | | |
|---|---|
| 1 | Startdocument 'Duurzaamheid in het Holenkwartier' |
| 2 | GEHEIM: Financiële consequenties plan Holenkwartier |
| 3 | GEHEIM: Begrotingswijziging |
| 4 | |
| 5 | |

Gevraagd besluit:

- De door het college opgelegde geheimhouding volgens artikel 25 van de Gemeentewet op bijlage 2 Financiële consequenties plan Holenkwartier en bijlage 3 Begrotingswijziging te bekrachtigen op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob, waarbij geheimhouding geldt tot de aanbesteding van de in de bijlage genoemde werken is afgesloten.
- De volgende kaders vast te stellen voor de ontwikkeling van het Holenkwartier:
 - Parkeergelegenheid voor Always Forward te creëren door het B- en C-veld te verleggen, zodat parkeren op het terrein van Always Forward langs de Venenlaan en langs de Holenweg mogelijk wordt gemaakt, en de circa 150 parkeerplaatsen te ontsluiten op de Holenweg.
 - Een krediet beschikbaar te stellen voor het verleggen van het B- en C-veld en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering.
 - De aanmelding van de afboeking van de restboekwaarde van het B-veld (€ 76.520) voor de kadernota 2017 tegemoet te zien.
 - De aanmelding voor vervanging van kunstgrasmatten voor het B- en C-veld voor de kadernota 2017 tegemoet te zien.
 - Een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van circa 150 parkeerplaatsen op het terrein van Always Forward en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering.
 - De kosten van de herinrichting Holenweg vanaf de rotonde Willemsweg tot de kruising met de Venenlaan deels te financieren vanuit het krediet voor Vervangen wegen en het overige deel een krediet beschikbaar te stellen, de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering, en na realisatie van het Holenkwartier hiervoor een voorstel tegemoet te zien.
 - Een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen de Holenweg en de Provincialeweg, voorlangs het trafostation, en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering, als onderdeel van het Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier.
 - Af te zien van het terugbrengen van de historische sloot langs de Holenweg, met als belangrijkste reden de kosten hiervan en in mindere mate het openhouden van de opties voor de parkeeroplossing voor Always Forward.
 - De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.

Samenvatting

In het ambitiedocument Onverwachts Hoorn zijn de kaders en uitgangspunten geformuleerd voor het project Holenkwartier. Om de stap te maken van ambitiedocument naar een dynamisch en flexibel

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

ontwerpbestemmingsplan is een aantal richtinggevende keuzes nodig op het gebied van beleid, uitvoering en financiën. Dit raadsvoorstel maakt de keuzes inzichtelijk en geeft aan waartoe het college heeft besloten. Doel van het voorstel is de raad kaders te laten stellen voor de aansluiting van het plan Holenkwartier op de directe omgeving. Deze keuzes zijn richtinggevend voor de te sluiten anterieure overeenkomst en voor het ontwerpbestemmingsplan dat in een latere fase van het project aan de raad wordt voorgelegd.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Voor de ontwikkeling van het plan Holenkwartier zijn heldere uitgangspunten voor een nieuw bestemmingsplan nodig en voor een goede aansluiting van het plan op de directe omgeving. Voor deze uitgangspunten is een aantal richtinggevende keuzes nodig op het gebied van beleid, uitvoeringen financiën.

Belang

Om verder te kunnen in het ontwikkelingsproces zijn keuzes nodig op het gebied van beleid, uitvoering en financiën. Deze keuzes zijn richtinggevend voor de te sluiten anterieure overeenkomst, en voor het ontwerpbestemmingsplan dat in een latere fase van het project aan de raad wordt voorgelegd. Ook zijn de keuzes bepalend voor de aansluiting van het plan op de directe omgeving.

Centrale vraag

Welke keuzes op het gebied van beleid, uitvoering en financiën zijn nodig om te komen tot een dynamisch en flexibel bestemmingsplan Holenkwartier, en om ervoor te zorgen dat het plan een goede aansluiting heeft op de directe omgeving?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Een levendige omgeving met onder andere woningen, bedrijvigheid en horeca, die goed aansluit op de omgeving.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

3.1 Duurzaamheid in het Holenkwartier

Terra Marique heeft aangegeven duurzaamheid een belangrijk aspect te vinden van de planontwikkeling. Dit staat verwoord in het startdocument Duurzaamheid in het Holenkwartier (bijlage 1), dat is vastgesteld door het college op 28 februari 2017. Dit startdocument is tot stand gekomen in overleg met de Regionale Uitvoerings Dienst (RUD) en heeft de pijlers van het programma Puur Hoorn 2.0 als onderlegger. Een greep uit de duurzaamheidsambities van het Holenkwartier:

- In de nieuwe gebouwen komt geen gasaansluiting.
- Er wordt gebouwd volgens EPC-0 en er komt onderzoek naar een nog betere energieprestatie op woningniveau.
- Beoordeeld wordt of een 'smart grid' en 'smart charging' zijn toe te passen.
- Beoogd wordt de gebouwen gemakkelijk te kunnen herbestemmen en technisch flexibel te maken, zodat valt in te spelen op veranderende wensen.
- Er wordt aangestuurd op klimaat adaptief 'ontwerpen en bouwen'. Daarbij is aandacht voor duurzaam regenwatermanagement, realisatie van voldoende groenvoorzieningen en duurzaam materiaalgebruik.
- Er is aandacht voor de gezondheids- en comfortprestaties van de gebouwen binnen het Holenkwartier. Daarbij wordt gestuurd op realisatie van een hoogwaardig binnenmilieu, in het bijzonder bij de woningen.

3.2 Watercompensatie

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Door de aanleg van het Holenkwartier neemt de oppervlakte van verharding op deze locatie toe. Volgens de regels van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) moet Terra Marique de berging van regenwater compenseren. Terra Marique wil voor een deel van de compensatie de waterbank van de gemeente gebruiken. Het HHNK heeft desgevraagd laten weten geen bezwaar te hebben tegen het gebruik van de waterbank van de gemeente door Terra Marique. Uit het oogpunt van klimaatadaptatie is hiertegen wel bezwaar. Het veranderende klimaat in Nederland zorgt voor meer extremen in het weer zoals extreme regenval, extremere stormen, grotere periodes van droogte en hitte. Met name een wijk als het Venenlaankwartier met verhoudingsgewijs weinig groen en water en veel verharding, is gevoelig voor extreme regenval en hittestress. De gemeente heeft de zorgplicht te starten met klimaatadaptatie in deze wijk. Daarom is ervoor gekozen om Terra Marique geen gebruik te laten maken van de waterbank, maar de vereiste watercompensatie toe te laten passen in het Holenkwartier.

4. Kaders

Intentieovereenkomst en ambitiedocument

Op 13 juli 2016 zijn de intentieovereenkomst en het ambitiedocument Onverwachts Hoorn ondertekend door gemeente en Terra Marique. De afspraken over de samenwerking tussen gemeente en Terra Marique zijn vastgelegd in de intentieovereenkomst. De kaders en uitgangspunten van het plan Holenkwartier zijn verwoord in het ambitiedocument.

Beleid en wetgeving

Bij de uitwerking van het plan Holenkwartier moet in ieder geval rekening worden gehouden met de Regionale Detailhandelsvisie, de Woonvisie, de Leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR), het Bomenbeleidsplan, andere relevante beleidsaspecten en met wettelijke voorschriften en -normen. De prestatieafspraken met Intermaris spelen een rol omdat sociale woningbouw onderdeel is van het plan Holenkwartier. Het programma Puur Hoorn 2.0 is gebruikt als onderlegger voor het startdocument 'Duurzaamheid in het Holenkwartier' (bijlage 1).

Bestemmingsplan De Lanen

Het plan Holenkwartier past niet binnen de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan De Lanen 2005. Gemeente en Terra Marique hebben afgesproken een nieuw, dynamisch en flexibel bestemmingsplan voor deze locatie op te stellen en in procedure te brengen. Terra Marique bereidt dit plan voor. In dit bestemmingsplan moeten zaken als geluid, bodem, externe veiligheid, luchtkwaliteit, ecologie, archeologie, cultuurhistorie, duurzaamheid, kabels en leidingen, parkeren, inpasbaarheid in de omgeving, overleg met omgeving, economische en maatschappelijke haalbaarheid worden belicht. Hierbij wordt de gemeente nadrukkelijk betrokken. Het vaststellen van een bestemmingsplan is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Tijdens de voorbereiding hiervan wordt met de projectontwikkelaar een anterieure overeenkomst aangegaan met daarin afspraken over onder andere grondruil, kostenverdeling, fasering, de openbare ruimte en planschade.

Op 9 juni 2016 is de mening van de algemene raadscommissie gepeild over het niet opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan. Daarbij is toegezegd dat het college zelf wel een inspraakavond organiseert en dat de raad op de hoogte wordt gesteld van de input. Met uitzondering van fractie Tonnaer en de PvdA reageerden alle aanwezige fracties positief. Hiermee krijgt de raad direct het ontwerpbestemmingsplan voorgelegd.

Coördinatieregeling van de Crisis- en herstelwet

Tijdens de algemene raadscommissie is ook de mening van de commissie gepeild over het toepassen van de coördinatieregeling en het toepassen van de Crisis- en herstelwet. Met uitzondering van Fractie Tonnaer, de PvdA en de SP reageerden alle aanwezige fracties positief. Hiermee lopen de procedure van het bestemmingsplan en de procedure van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de eerste fase gelijktijdig in plaats van achter elkaar.

5. Argumenten

Op bijlage 2 Financiële consequenties plan Holenkwartier wordt volgens artikel 25 van de Gemeentewet geheimhouding opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob, waarbij

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

geheimhouding geldt tot de aanbesteding van de in de bijlage genoemde werken is afgesloten. Deze geheimhouding wordt opgelegd aangezien de bijlage financiële gevoelige gegevens bevat die bij openbaarheid mogelijk de strategische belangen van de gemeente onevenredig kan schaden.

5.1 Inleiding

Door Terra Marique is een plan ingediend voor de voormalige Philipslocatie aan de Holenweg onder de naam 'Holenkwartier'. Het voorziet in een mix van hoogstedelijke woonvormen, openbaar gebied en voorzieningen. Het plan voorziet in woningen voor jongeren, stellen, jonge gezinnen en zogenaamde empty-nesters. Het bouwt voort op het industriële karakter van het gebied. Het type woningen is complementair aan de huidige woningvoorraad. Het plan biedt ruimte voor onder andere horeca, ambacht, een versconcept, een kleinschalig hotel, zzp-werkplekken en dienstverlenende bedrijven. Het Holenkwartier beoogt een eigentijds gebied met diversiteit en kwaliteit te worden. Het is een plan waardoor een kwaliteit aan Hoorn wordt toegevoegd, die er nog niet is in de stad.

In de ontwikkeling van het plan Holenkwartier is initiatiefnemer Terra Marique leidend en heeft de gemeente een kader stellende en toetsende rol. Afspraken over de samenwerking zijn vastgelegd in een intentieovereenkomst. De kaders en uitgangspunten van het plan Holenkwartier zijn verwoord in het gezamenlijke ambitiedocument. Dit ambitiedocument is door het college vastgesteld op 24 mei 2016 in de wetenschap dat er nog besluitvorming volgt op verschillende onderdelen.

5.2 Keuzes binnen het Holenkwartier

Het Holenkwartier gaat zich organisch ontwikkelen. De vraag vanuit de markt is hierbij leidend. Er is dus geen vastgesteld eindproduct, maar een model dat zich ontwikkelt vanuit initiatieven. Het beeld dat geschetst is in het ambitiedocument wordt gaandeweg getoetst op haalbaarheid en kan zich aanpassen. Deze aanpak is nieuw en spannend en goed passend in de geest van de nieuwe Omgevingswet.

Met het ambitiedocument als onderlegger is een aantal onderwerpen verder uitgewerkt tot uitgangspunten voor het ontwerpbestemmingsplan. Daarin wordt uitgesloten wat niet gewenst is, maar verder wordt het juist zo flexibel mogelijk gehouden. Die flexibiliteit kent wel grenzen van bijvoorbeeld bestaand beleid, wet- en regelgeving. Grenzen worden ook bepaald doordat het Holenkwartier in bestaand stedelijk gebied ligt, waar de ruimte beperkt is en waar een goede aansluiting op de directe omgeving noodzakelijk is.

Woningbouwprogramma

Een levendige stadwijk zoals beoogd wordt met het Holenkwartier draagt niet alleen bij aan de woningvoorraad in Hoorn, maar vooral aan de diversiteit ervan. Voor het Holenkwartier wordt nadrukkelijk niet gekozen voor eengezinswoningen met een voor- en achtertuin, want daar bestaat het overgrote deel van de woningen van Hoorn al uit. De woningen in het Holenkwartier moeten complementair zijn aan de bestaande woningvoorraad. Stadse woningen van verschillende typologieën in een onderscheidend woonmilieu voegen iets toe aan Hoorn en hiernaar is ook vraag. Dit blijkt uit het woningmarktonderzoek (2016) dat is uitgevoerd voor het Holenkwartier en wordt ook onderschreven door de Woonvisie. Om goed te kunnen aansluiten bij de vraag worden bandbreedtes in het aantal woningen en in de verhouding grondgebonden/gestapeld voorgesteld.

In het Holenkwartier wordt ook tegemoet gekomen aan de vraag naar sociale huurwoningen. Daarmee lost Intermaris een deel van de prestatieafpraak in om het aantal sociale huurwoningen met 250 te verhogen over een periode van 5 jaar. De raadscommissie heeft tijdens de meningsvormende bespreking over het Holenkwartier op 9 juni 2016 als aandachtspunt meegegeven voor de sociale huurwoningen een minimum percentage af te spreken.

Met Terra Marique is het volgende overeengekomen op het gebied van woningbouw:

- De ondergrens van het aantal woningen is 250, de bovengrens 350.
- Het percentage sociale huur is 20%.
- Het percentage goedkope koop is 10%. Daarbij is de bovengrens € 185.000 en is indexering toegestaan.

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

- De overige 70% van de woningen wordt vraaggericht ingevuld.
- 40% als absolute bovengrens voor grondgebonden woningen.
- 60% als absolute ondergrens voor de gestapelde bouw.

Bovengenoemde kaders voor de te realiseren woningbouw in het Holenkwartier zijn vastgesteld door het college op 28 februari 2017. De kaders worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst en in het ontwerpbestemmingsplan.

Voorzieningen

Het Holenkwartier moet een hoogwaardige plek worden voor wonen, werken en recreëren. Qua voorzieningen wordt gedacht aan horeca, een versconcept bestaande uit ambachtelijke bereiding met ondergeschikte detailhandel, kleinschalig hotel, dienstverlenende bedrijven, zzp-werkplekken, sportbedrijfjes, enzovoort. De voorzieningen krijgen vrijwel allemaal een plek in de hal van de oude Philipsfabriek en in het ketelhuis. Tijdens de campagne "LaatjeHoorn" in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier is met name vanuit het Venenlaankwartier aangegeven dat mensen het jammer vinden dat de kleine winkeltjes uit het gebied verdwenen zijn. Door de ontwikkeling van Holenkwartier wordt hieraan tegemoet gekomen. Om de wijk levendig te maken, wordt ook gedacht aan enkele winkeltjes in het woongebied. Met de Westfriese gemeenten zijn afspraken gemaakt in de Regionale Detailhandelsvisie over de hoeveelheid detailhandel en de lokalisering hiervan. Of de voorgenomen ideeën voor detailhandel in het Holenkwartier binnen de kaders van deze nota vallen, moet blijken uit de onderbouwing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking die Terra Marique laat uitvoeren.

Overigens geldt bij uitstek voor de voorzieningen dat deze moeten kunnen inspelen op de markt. Vooraf bepalen wat er precies komt in het Holenkwartier is sowieso niet mogelijk, maar vooral niet wenselijk uit het oogpunt van flexibiliteit. Om die reden is gekeken naar wat niet gewenst is in het Holenkwartier. Daarnaast zijn voor verschillende functies de marges bepaald. Het Holenkwartier wordt namelijk geen winkelgebied dat concurrerend is met de bestaande wijkwinkelcentra. Daarnaast hebben we in het Holenkwartier te maken met beperkte ruimte, waardoor de parkeergelegenheid voor bezoekers meeweegt in het soort en de omvang van de voorzieningen.

Met Terra Marique is een maximaal totaal bruto vloeroppervlak van 6.000m² overeengekomen, verdeeld over verschillende voorzieningen. Voor deze voorzieningen is het volgende overeengekomen, waarbij het bruto vloeroppervlak is aangegeven:

Horeca:

- Maximaal 1000m² horeca in het totale plan.
- Maximaal 5 horecagelegenheden in het totale plan.
- Maximaal 2 horecagelegenheden met een maximaal bvo van 250m² in het versconcept.
- 750m² horeca buiten het versconcept.
- 1 horecagelegenheid van maximaal 500m² in de fabriekshal, buiten het versconcept.

Versconcept:

- Maximaal 1200m² in de bestaande bebouwing.
- Waarvan maximaal 250m² horeca, vanuit het totaal aan horeca m².
- Waarvan 950 – 1200m² ambacht, met een nog overeen te komen percentage aan ondergeschikte detailhandel.

Detailhandel buiten het versconcept:

- Maximaal 150m².
- Verdeeld over 2 of 3 zaken.
- Geen supermarkt.

Hotel:

- Maximaal 1 kleinschalig hotel in de bestaande bebouwing, rekening houdend met de schaal van Hoorn.

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

Multifunctionele ruimte:

- Maximaal 500m².
- In de bestaande bebouwing.
- Voor maatschappelijke doeleinden.

Overig:

- Wellness opnemen in de lijst met bedrijven.
- Bij verplaatsing van sauna Suomi naar de bestaande bebouwing van het plan Holenkwartier wordt maximaal 2.000m² toegevoegd aan het maximale totaal bruto vloeroppervlak aan voorzieningen.
- Naast bovenstaande functies en m², maximaal 1500m² in het totaalconcept voor dienstverlening, kantoren, maatschappelijke doeleinden en ambacht zonder overlast. Deze voorzieningen komen overwegend in de bestaande bebouwing. In de nieuwbouw kan maximaal 200m² van deze voorzieningen terecht komen in zogenaamde werkvlekken. Dit zijn minimaal 2 zaken.

Al deze functies en bijbehorende m² worden getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Bovengenoemde kaders voor de voorzieningen in het Holenkwartier zijn vastgesteld door het college op 28 februari 2017. De kaders worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst en in het ontwerpbestemmingsplan, indien deze kaders de toets aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking doorstaan.

Openbare ruimte

Het terrein waarop het Holenkwartier wordt ontwikkeld, is volledig in bezit van Terra Marique. Het is daarom niet vanzelfsprekend om de openbare ruimte over te nemen. Neemt de gemeente de openbare ruimte niet over, dan wordt het beheer ervan indirect neergelegd bij de toekomstige bewoners en bedrijven. Terra Marique heeft namelijk geen beheerorganisatie en ook geen ambities in die richting.

Gedacht vanuit de inwoners, is met Terra Marique het volgende overeengekomen over de openbare ruimte:

- De gemeente neemt de openbare ruimte om niet over.
- De openbare ruimte wordt ingericht volgens de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR).
- Afwijken van de LIOR kan, mits in overleg met de gemeente en binnen de normale onderhoudskosten.

Bovengenoemde afspraken over de openbare ruimte in het Holenkwartier zijn vastgesteld door het college op 28 februari 2017. De afspraken worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

5.3 Keuzes omgeving Holenkwartier

Het Holenkwartier wordt ontwikkeld binnen bestaand stedelijk gebied. De woningen en voorzieningen brengen gebruikers met zich mee, waardoor het plan van invloed is op de directe omgeving. De ontwikkeling van het Holenkwartier is daarom ook aanleiding om te kijken naar kansen voor deze omgeving. Een van die kansen is het veiliger maken van de fietsroutes langs het plangebied.

Parkeergelegenheid Always Forward

Met de komst van het Holenkwartier is het voor Always Forward niet meer mogelijk om bezoekers van de voetbalclub te laten parkeren zoals nu gebeurt langs de Holenweg. Dit gebeurt nu namelijk deels op de parkeerplaatsen die eigendom zijn van Terra Marique. Dit is volgens een afspraak die Philips gemaakt heeft met de gemeente ten tijde van de ontwikkeling van de nieuwbouw aan de Sportlaan. Terra Marique was onbekend met deze afspraak.

Het plan Holenkwartier voorziet niet in parkeerruimte voor Always Forward. De parkeergelegenheid langs de Holenweg wordt in het plan Holenkwartier bestemd voor bewoners en bezoekers van het Holenkwartier. Voor Always Forward moet er dus nieuwe parkeergelegenheid komen. Op 28 juni 2006 heeft de gemeente Always Forward schriftelijk (kenmerk 06.23915) toegezegd dat de bestaande parkeervoorziening voor de vereniging gewaarborgd blijft en dat er onderzoek wordt verricht naar de noodzakelijke omvang van de parkeervoorziening wanneer het Philipsterrein tot ontwikkeling komt. De parkeerbehoefte van Always Forward is nu zo'n 150 plaatsen. Nog afgezien

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

van deze toezegging is het daarnaast ook noodzakelijk om parkeerruimte voor de bezoekers van Always Forward te creëren, omdat er anders een parkeerdruk ontstaat in de omgeving van het voetbalcomplex. Dit werkt ook ongewenst zoekverkeer in de hand, doordat bezoekers van de voetbalclub zullen parkeren in de omliggende straten.

Samen met Always Forward en Terra Marique is gekeken naar de best mogelijke parkeeroplossing voor de club, de bezoekers en de omgeving. Daarbij is uitgekomen op een variant waarbij het B- en C-veld verlegd worden. Hierdoor kan parkeren op het terrein van Always Forward langs de Venenlaan en langs de Holenweg mogelijk worden gemaakt. Deze parkeerplaatsen worden ontsloten op de Holenweg. Met deze oplossing wordt voldaan aan de twee belangrijkste wensen van Always Forward: de realisatie van (ongeveer) 150 parkeerplaatsen en het zo (verkeers)veilig mogelijk maken voor de bezoekers. In bijlage 2 staan de kosten voor van de aanleg van de parkeerplaatsen en die van het verleggen van het B- en C-veld, exclusief de grasmatten. Omdat het gaat om een reguliere vervanging, worden beide kunstgrasmatten aangemeld voor integrale afweging in de kadernota 2017, voor vervanging in 2018. Het C-veld is afgeschreven en moet sowieso vervangen worden door kunstgras. Het B-veld heeft een restboekwaarde van € 76.520. Ook de restboekwaarde wordt aangemeld voor de kadernota 2017.

Een parkeervoorziening voor de bezoekers van Always Forward kan ook op andere manieren gemaakt worden, waarbij het verleggen van velden niet nodig is. Feit is dat die manieren inboeten op het aantal parkeerplaatsen en op de (verkeers)veiligheid. Ook zorgen ze voor een grotere verstoring en belasting van de directe omgeving. Er komen dan minder parkeerplaatsen dan nodig zijn, meerdere parkeerlocaties en daardoor ook verschillende ingangen. Dit gaat ten koste van onder andere de groenstrook langs de Sportlaan en de rijbaan van de Venenlaan. Dit laatste is een risico voor de mogelijke aanpassing van het verkeerscirculatieplan in het Venenlaankwartier. Wanneer de rijbaan wordt versmald, is het niet langer mogelijk om van dit gedeelte van de Venenlaan tweerichtingsverkeer te maken.

De kosten van de andere parkeeroplossingen zijn niet geraamd. Het is goed om te weten dat voor de andere oplossingen het nodig is om de kruising en de brug Holenweg-Sportlaan toegankelijk te maken voor autoverkeer.

Voorgesteld wordt:

- *Parkeergelegenheid voor Always Forward te creëren door het B- en C-veld te verleggen, zodat parkeren op het terrein van Always Forward langs de Venenlaan en langs de Holenweg mogelijk wordt gemaakt, en de circa 150 parkeerplaatsen te ontsluiten op de Holenweg.*
- *Een krediet beschikbaar te stellen voor het verleggen van het B- en C-veld en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering.*
- *De aanmelding van de afboeking van de restboekwaarde van het B-veld (€ 76.520) voor de kadernota 2017 tegemoet te zien.*
- *De aanmelding voor vervanging van kunstgrasmatten voor het B- en C-veld voor de kadernota 2017 tegemoet te zien.*
- *Een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van 150 parkeerplaatsen op het terrein van Always Forward en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering.*

Parkeergelegenheid sauna Suomi

De bezoekers van sauna Suomi parkeren nu deels op eigen terrein en deels tegenover het saunacomplex op terrein van Terra Marique. Dit terrein is niet ingericht als parkeergelegenheid. Met de komst van het Holenkwartier is het voor bezoekers van de sauna niet meer mogelijk te parkeren op het terrein van Terra Marique. Uit parkeeronderzoek blijkt dat de sauna 78 parkeerplaatsen nodig heeft. De sauna heeft 26 parkeerplaatsen op het eigen terrein en kan juridisch gezien niet worden verplicht er meer aan te leggen.

Om parkeerdruk vanuit sauna Suomi op het Holenkwartier te beperken, is gekeken naar de mogelijke parkeeroplossingen in de directe omgeving van de sauna. Ongeveer de helft van de verder benodigde parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van de openbare ruimte tussen de sauna en het nabijgelegen trafostation, met eventuele verlegging van het fietspad daar. Het overige

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

deel wordt dan opgevangen in het Holenkwartier, wat volgens parkeeronderzoek reëel is. Deze oplossing is besproken met de eigenaren van de sauna, net als de mogelijkheid om deze grond te huren en in te richten als parkeerterrein. Voor hen is het namelijk prettig als zoveel mogelijk op (afsluitbaar) eigen terrein wordt geparkeerd. De eigenaren van de sauna geven aan voor de derde keer in het gedrang te komen door ontwikkelplannen van de gemeente. Eerder is het bedrijf verplaatst van de Westerdijk naar het ABC-terrein en van daar naar de Holenweg. Zij wijzen op een toezegging uit 2005 in de commissie Stadsontwikkeling en Leefomgeving, naar aanleiding van een eerder ontwikkelplan voor de Philipslocatie: "Wethouder Hansen zegt toe dat rechten van de Thermen Sauna Suomi gewaarborgd zullen worden bij de verdere ontwikkeling van dit plan." Hiermee lijkt de mogelijkheid om sauna Suomi mee te laten dragen in de kosten niet waarschijnlijk.

Terra Marique onderschrijft de noodzaak van de aanleg van parkeerruimte voor sauna Suomi. Gezamenlijk wordt gekeken naar de beste oplossing en naar de verdeling van de kosten hiervan. Er komt een apart voorstel over de parkeeroplossing voor sauna Suomi.

Herinrichten Holenweg tot 30km-zone

Met de realisatie van het Holenkwartier is de Holenweg straks een straat in een woonwijk. De gemeente hanteert bij de (her)inrichting van straten en wegen de principes van Duurzaam Veilig, een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Duurzaam Veilig is landelijk beleid dat neerkomt op afstemming van functie, vorm en gebruik van de verkeersinfrastructuur. De gemeente heeft dit beleid vertaald in het Masterplan Hoofdinfrastructuur. Dit Masterplan is op 3 juli 2007 door de raad vastgesteld. Daarin is ook de wegencategorisering vastgesteld. De Holenweg is hierin een erftoegangsweg. Het is nu een erftoegangsweg in en naar een bedrijfengebied en daar hoort een 50km-weg bij. Een erftoegangsweg in en naar een woonwijk dient onderdeel van een 30km-zone te zijn. De Duurzaam Veilig-inrichting van de Holenweg vereist op de kruising met de Venenlaan een plateau. Een plateau ondersteunt het snelheidsregime en attendeert het verkeer op kruisend verkeer. Ook het fietspad langs de Lidl vanaf de Provincialeweg komt uit op dit plateau.

Hoewel de herinrichting een direct gevolg is van de ontwikkeling van het Holenkwartier en de toekomstige gebruikers er profijt van hebben, vallen de kosten ervan niet geheel toe te rekenen aan Terra Marique. Op 29 januari 2013 heeft het college besloten de maximumsnelheid te verlagen naar 30km/u op de Holenweg, voor het gedeelte na de kruising met de Venenlaan tot aan sauna Suomi. Reden hiervoor was het slechte wegdek en het verlagen van de maximumsnelheid moest de verkeersveiligheid ten goede komen. Groot onderhoud aan het wegdek is steeds uitgesteld vanwege de te verwachten ontwikkeling van de Philipslocatie. Later vormden de te verwachten rioolwerkzaamheden nog een extra reden om alleen herstelwerkzaamheden aan dit gedeelte van de Holenweg uit te voeren. Het is daarom niet billijk de kosten van de herinrichting van de Holenweg tot 30km-zone volledig toe te rekenen aan Terra Marique.

Met Terra Marique is overeengekomen dat de ontwikkelaar de herinrichtingskosten voor de kruising met de Venenlaan en het gedeelte na de kruising met de Venenlaan tot aan sauna Suomi financiert. De gemeente financiert dan de herinrichtingskosten vanaf de rotonde aan de Willemsweg tot aan de kruising met de Venenlaan. Deze verdeling van de kosten van de herinrichting van de Holenweg tot 30km-zone wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst. De Holenweg vanaf de rotonde aan de Willemsweg tot aan de kruising met de Venenlaan is nu asfalt en het weggedeelte staat ingepland om te worden gereconstrueerd na 2017, voor een bedrag van € 175.000 vanuit het budget Vervanging wegen.

Voorgesteld wordt: de kosten van de herinrichting Holenweg vanaf de rotonde Willemsweg tot de kruising met de Venenlaan deels te financieren vanuit het krediet voor Vervangen wegen en het overige deel een krediet beschikbaar te stellen, de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering, en na realisatie van het Holenkwartier hiervoor een voorstel tegemoet te zien.

Fietsverbinding viaduct - Provincialeweg

De raad heeft in de meningsvormende bespreking op 9 juni 2016 aangegeven dat er veilige fietsroutes langs het plangebied moeten komen. De raad doelde vooral op de trap bij het fietsviaduct over de Provincialeweg, die als sociaal onveilig ervaren wordt. Wethouder Tap heeft tijdens de

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

meningsvormende bespreking de raad laten weten dat de fietsverbindingen ook een onderdeel vormen van het Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier.

In de fietsnota 'Fietsend verder' (2011) is de aanleg van een fietsverbinding tussen de Holenweg en het bromfietspad langs de Provincialeweg een van de genoemde maatregelen om onder andere de fietsinfrastructuur te optimaliseren en het comfort ervan te verhogen. Door het creëren van deze fietsverbinding hoeft men niet meer via de trap naar het fietspad langs de Provincialeweg en vice versa. Deze maatregel is niet iets dat direct voortvloeit uit het plan Holenkwartier; het is wel iets waar het Holenkwartier profijt van heeft. Bij het Duurzaam-Veilig-inrichten van de Holenweg zal het fietspad dat nu over het dijkje loopt komen te vervallen en als voetpad gaan dienen. De fietsers zullen naar de rijbaan van de Holenweg gaan. De Holenweg krijgt dan meer de status van een verblijfsgebied.

De aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen de Holenweg en de Provincialeweg kan alleen op grondgebied van Terra Marique, voorlangs het trafostation. Met de ontwikkelaar is overeengekomen dat Terra Marique de fietsverbinding tussen het viaduct en de Provincialeweg planologisch en ruimtelijk mogelijk maakt, de gronden hiervan om niet beschikbaar stelt, en dat de gemeente de aanleg van de fietsverbinding financiert. Deze afspraak wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

Voorgesteld wordt: een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg een nieuwe fietsverbinding tussen de Holenweg en de Provincialeweg, voorlangs het trafostation, en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering, als onderdeel van het Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier.

Terugbrengen historische sloot

De Holenweg vertegenwoordigt voor Hoorn hoge cultuurhistorische waarden vanwege de ontstaansgeschiedenis en stedenbouwkundige structuren van Hoorn. Het valt in het gebied dat behoort tot de eerste uitbreiding van de stad buiten de singels. De Holenweg zelf is een historische lijn, een oude zijkade met aan weerszijden sloten. Dit dijklichaam, vermoedelijk uit circa 1175, liep van de Koewijzend in het noorden naar de Schellinkhouterdijk in het zuiden. De zijkade was een belangrijke uitwatering van Hoorn met een sluis aan het einde van de dijk. Watermolens en sluizen zorgden ervoor dat de achterliggende gebieden Zwaag en Blokker afwaterden via de sloot langs de Holenweg. Aan het einde van deze sloot stonden molens, nu staat hier nog het oude gemaal. Tegenwoordig ligt de Holenweg nog steeds grotendeels op het oude tracé. Het dijklichaam met de sloten aan weerszijden nog steeds herkenbaar: er loopt nu een fietspad over het oude tracé. Op sommige plekken zijn deze herkenbare delen echter doorbroken en bij het Philips-terrein is een deel van de historische sloot verdwenen.

Gezien de cultuurhistorische waarden van de Holenweg is onderzocht of het historisch profiel hersteld kan worden door de tweede sloot langs het dijklichaam terug te brengen. Dit versterkt ook de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het visueel zichtbaar maken van de historische waterkering en het tracé daarvan, geeft het gebied een eigen identiteit en herstelt de oorspronkelijke eenheid. Daarnaast kan het terugbrengen van de historische sloot bijdragen aan de vereiste watercompensatie.

Uit onderzoek blijkt dat op de plaats waar de historische sloot teruggebracht moet worden, een bestaand NUTS-tracé ligt. Verleggen van dit tracé en de verdere realisatie van de sloot brengen aanzienlijke kosten met zich mee (bijlage 2). Afgezien van de kosten kan dit alleen wanneer er wordt besloten tot de parkeeroplossing op het eigen terrein van Always Forward. Voor elke andere parkeeroplossing geldt dat het terugbrengen van de historische sloot ten koste gaat van de parkeergelegenheid voor de bezoekers van de voetbalclub.

Voorgesteld wordt: af te zien van het terugbrengen van de historische sloot langs de Holenweg, met als belangrijkste reden de kosten hiervan en in mindere mate het openhouden van de opties voor de parkeeroplossing voor Always Forward.

Zaaknummer : 1307431
 Team : PM
 Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
 Programmabegr. : 8. RO en VHV

Raadsvoorstel

6. Maatschappelijk draagvlak

Terra Marique wil het Holenkwartier samen met toekomstige bewoners en ondernemers maken en deze betrekken vanaf het ontwerpproces. Op 12 april 2016 was de eerste participatieavond, die is bezocht door meer dan 300 geïnteresseerde bezoekers. De reacties op het Holenkwartier waren overwegend enthousiast. Op de participatieavond is een enquête uitgezet, waarvan er 150 ingevulde exemplaren zijn geretourneerd.

Ook de raad is enthousiast voor het plan Holenkwartier, zo blijkt uit de reacties van de raad tijdens het locatiebezoek op 3 juni 2016, de meningsvormende bespreking over het ambitiedocument op 9 juni 2016 en het werkbezoek aan onder andere Buiksloterham op 28 oktober 2016. Tijdens de meningsvormende bespreking is het veiliger maken van de fietsroutes langs het plangebied als aandachtspunt meegegeven. Ook is de toezegging gedaan dat het college zelf een inspraakavond organiseert en dat de raad op de hoogte wordt gesteld van de input.

Always Forward is in een vroeg stadium betrokken bij het plan Holenkwartier, nadat de club zorgen had geuit over de parkeerruimte in de toekomstige situatie. De verantwoordelijkheid hiervoor wordt door alle drie de partijen gevoeld, Always Forward, Terra Marique en gemeente. Daarom trekken zij in gezamenlijkheid op in het uitwerken en doorrekenen van verschillende parkeerscenario's, wat geresulteerd heeft in de gezamenlijk gedragen oplossing zoals beschreven in paragraaf 5.2.

7. Financiële consequenties

De financiële consequenties van het plan Holenkwartier staan beschreven in de geheime bijlage 2.

8. Communicatie

Terra Marique is leidend in de planontwikkeling en is daarmee verantwoordelijk voor de woordvoering over de inhoud van het plan Holenkwartier. De gemeente communiceert over het proces. Over deze communicatie wordt telkens afstemming gezocht. Naar aanleiding van dit voorstel wordt een persbericht verstuurd.

Tijdens de meningsvormende bespreking van de algemene raadscommissie op 9 juni 2016 is de toezegging gedaan dat het college een inspraakavond organiseert voor het plan Holenkwartier en dat de raad op de hoogte wordt gesteld van de input. Aangezien er geen voorontwerpbestemmingsplan Holenkwartier komt, is het niet mogelijk formeel in te spreken. Belanghebbenden kunnen wel bezwaar maken tegen het ontwerpbestemmingsplan. Om voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan inbreng op te halen bij de omwonenden en andere belanghebbenden houdt de gemeente op 29 maart 2017 een inloopavond. Op deze avond kan men een toelichting verwachten op de kaders van het plan Holenkwartier, het proces en de momenten van invloed. Terra Marique is aanwezig op deze avond om informatie te geven over de invulling van het plan. Op deze avond is er ook uitleg over de parkeeroplossing voor Always Forward.

De gemeenteraad krijgt allereerst het ontwerp van het dynamisch en flexibel bestemmingsplan voorgelegd. De omgeving kan in het kader van de benodigde planologische procedure zienswijzen indienen. De plannen worden gepubliceerd.

9. Realisatie

Na besluitvorming over de financiële consequenties van het project Holenkwartier kan Terra Marique verder met de uitwerking van de beeldkwaliteit en het dynamisch en flexibel bestemmingsplan. Deze uitwerking gaat in goed overleg met de gemeentelijke organisatie. De raad krijgt allereerst het ontwerpbestemmingsplan voorgelegd. De gemeente bereidt in de aanloop naar dit ontwerpbestemmingsplan de anterieure overeenkomst voor, die het college vaststelt en ondertekent. In de anterieure overeenkomst komen afspraken over de fasering van het plan Holenkwartier. Doelstelling is eerst de parkeerruimte voor Always Forward en sauna Suomi te borgen voordat de ontwikkeling van het Holenkwartier start. De aanpassing van de Holenweg is het laatste onderdeel van dit project. Uiteindelijke realisatie van het plan Holenkwartier is pas aan de orde nadat het dynamische en flexibele bestemmingsplan onherroepelijk is en de benodigde omgevingsvergunningen zijn verleend.

Zaaknummer : 1307431
Team : PM
Portefeuillehouder : Wethouder B.A. Tap

Steller : R.M. Langendijk
Programmabegr. : 8. RO en VHV

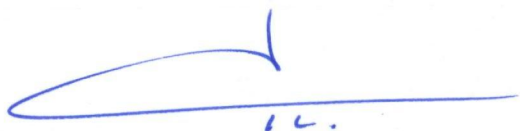
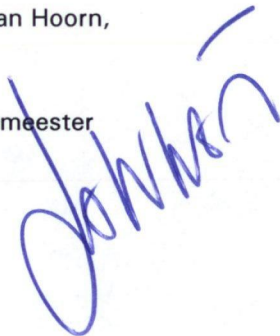
Raadsvoorstel

Hoorn, 28 MAART 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,

de burgemeester

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal stroke with a small loop at the end and a small mark below it.A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. van der...' with a large, stylized initial 'J'.

Zaaknummer	: 1307431
Steller	: R.M. Langendijk
Team	: Projectmanagement

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 28/02/2017

betreft: Keuzes Holenkwartier

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. De door het college opgelegde geheimhouding volgens artikel 25 van de Gemeentewet op bijlage 2 Financiële consequenties plan Holenkwartier en bijlage 3 Begrotingswijziging te bekrachtigen op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wob, waarbij geheimhouding geldt tot de aanbesteding van de in de bijlage genoemde werken is afgesloten.
2. De volgende kaders vast te stellen voor de ontwikkeling van het Holenkwartier:
 - Parkeergelegenheid voor Always Forward te creëren door het B- en C-veld te verleggen, zodat parkeren op het terrein van Always Forward langs de Venenlaan en langs de Holenweg mogelijk wordt gemaakt, en de circa 150 parkeerplaatsen te ontsluiten op de Holenweg.
 - Een krediet beschikbaar te stellen voor het verleggen van het B- en C-veld en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering.
 - De aanmelding van de afboeking van de restboekwaarde van het B-veld (€ 76.520) voor de kadernota 2017 tegemoet te zien.
 - De aanmelding voor vervanging van kunstgrasmatten voor het B- en C-veld voor de kadernota 2017 tegemoet te zien.
 - Een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van circa 150 parkeerplaatsen op het terrein van Always Forward en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering.
 - De kosten van de herinrichting Holenweg vanaf de rotonde Willemsweg tot de kruising met de Venenlaan deels te financieren vanuit het krediet voor Vervangen wegen en het overige deel een krediet beschikbaar te stellen, de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering, en na realisatie van het Holenkwartier hiervoor een voorstel tegemoet te zien.
 - Een krediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen de Holenweg en de Provincialeweg, voorlangs het trafostation, en de kapitaallasten te dekken uit de investeringsagenda Leefbare wijken/herstructurering, als onderdeel van het Programma Hoorn-Noord/Venenlaankwartier.
 - Af te zien van het terugbrengen van de historische sloot langs de Holenweg, met als belangrijkste reden de kosten hiervan en in mindere mate het openhouden van de opties voor de parkeeroplossing voor Always Forward.
 - De bij dit besluit behorende begrotingswijziging vast te stellen.

Hoorn, 04/04/2017

De griffier,

De voorzitter,

Zaaknummer : 1307431
Steller : R.M. Langendijk

Datum :
Team : Dienstverlening Beheer, Beleid & Kwaliteit

Raadsbesluit

Bekendmaking:

Niet van toepassing

Advies Algemene raadscommissie 14 maart 2017

Onderwerp: Keuzes Holenkwartier

Zaaknr.: 1307431

Advies

De **commissie** adviseert overwegend positief en stelt daarom voor dit voorstel als B-onderwerp te agenderen op de raadsvergadering van 4 april 2017. Dit is wel onder voorbehoud van de door het college in het niet openbare deel van de commissiebehandeling toegezegde en nog aan te leveren informatie. Indien deze informatie aanleiding geeft tot bespreking op de raadsvergadering, wordt het alsnog een A-onderwerp op de raadsvergadering van 4 april.

Hoofdlijn discussie commissie

Fracties **Hoorn Lokaal** en **Jong en Oud voor Hoorn** hebben niet deelgenomen aan de commissiebehandeling.

De **commissie** is enthousiast over het plan en spreekt grote waardering uit voor de wijze waarop dit in overleg met partijen tot stand is gekomen. Ook vindt de **commissie** dat de raad goed is meegenomen in het proces. Er is veel draagvlak binnen de **commissie**, maar er is nog wel op een aantal punten om een toelichting gevraagd.

Nieuwe parkeergelegenheid bij Always Forward: inzicht in gevolgen voor groenvoorziening/bomenplan

Fracties **D66** en **GroenLinks** willen graag meer inzicht krijgen in de gevolgen die de aanleg van de nieuwe parkeerplaatsen heeft voor de groenvoorziening/bomen. **GroenLinks** wil graag beter inzicht in de ligging van de parkeerplaatsen en de toegangsweg en de gevolgen daarvan voor de huidige groenvoorziening/bomen. De fractie heeft dit inzicht nodig om haar definitief standpunt over de nieuwe parkeergelegenheid te kunnen bepalen.

Reactie college

Wethouder **Tap** zegt toe dat bij de griffie voor iedere fractie een exemplaar van het schetsplan van de nieuwe parkeergelegenheid bij Always Forward op A3-formaat wordt aangeleverd. Op deze schets is de ligging van de parkeerplaatsen, de toegangsweg en de huidige groenvoorziening/de bomen goed zichtbaar. Ook wordt aangegeven hoeveel bomen er moeten worden verwijderd.

Betrekken omwonenden bij het plan en de parkeeroplossing voor Always Forward

Verschillende fracties hebben gevraagd hoe de omwonenden bij de planvorming worden betrokken. Hierbij is met name ook aandacht gevraagd voor de gevolgen van de aanleg van de nieuwe parkeergelegenheid bij Always Forward.

Reactie college

Wethouder **Tap** antwoordt dat er wel al overleg met de buurt is geweest, maar nog niet uitgebreid. Dit gaat wel gebeuren op de inloopavond van 29 maart. Op de inloopavond wordt de invulling van het plan toegelicht en is er ook uitleg over de parkeeroplossing voor Always Forward. Conform de toezegging van 9 juni 2016, worden omwonenden en andere belanghebbenden via deze inloopavond in de gelegenheid gesteld om te reageren en stelt het college de raad op de hoogte van de input die is gegeven.

Vervangen toplaag C-veld Always Forward tijdens zomerstop 2018 (intentie)

Fractie **CDA** merkt op dat de toplaag erg aan vervanging toe is en vraagt de wethouder of hij kan toezeggen dat de vervanging hiervan in de zomerstop 2018 plaatsvindt.

Reactie college

Wethouder **Tap** antwoordt dat het zeker de intentie van het college is om de toplaag tijdens de zomerstop 2018 te vervangen. Een harde toezegging daarop kan hij echter niet doen, omdat er altijd onvoorziene omstandigheden kunnen zijn waardoor het niet lukt.

Afzien van terugbrengen van de historische sloot

Fractie **GroenLinks** wil graag een toelichting op dit beslippunt. Betekent dit dat er een (deel van) een historische sloot verdwijnt?

Reactie college

Wethouder **Tap** licht toe dat het niet gaat om het weghalen, maar om het niet terugbrengen van de historische sloot. Wel wordt met bureau Erfgoed onderzocht of het mogelijk is om in de uiteindelijke plannen een verwijzing op te nemen naar het historisch profiel /de historische sloot.

Woningbouwprogramma: worden er huurwoningen in vrije sector gerealiseerd?

Fractie **VVD** vraagt of er binnen het woningbouwprogramma ook huurwoningen in de vrije sector (middeldure en dure huur) worden meegenomen en wijst erop dat er veel behoefte is aan deze huurwoningen.

Reactie college

Wethouder **Tap** geeft aan dat Terra Marique hier op dit moment geen mogelijkheden voor ziet, omdat er geen vraag is vanuit de markt.

Gaat Lidl appartementen boven de winkel realiseren?

Fractie **VOCHoorn** vraagt hoe het staat met de belofte die destijds door de Lidl is gedaan om woningen boven de Lidl te bouwen.

Reactie college

Wethouder **Tap** geeft aan dat deze belofte destijds in de ijskast is gezet vanwege de economische crisis. Er wordt regelmatig gesproken met de Lidl en er zijn op dit moment geen plannen. Wethouder **Tap** sluit niet uit dat de plannen op termijn uit de ijskast worden gehaald indien blijkt dat er veel vraag is naar wonen in het Holenkwartier.

Voorzieningen: hoe verhouden de economische functies in het Holenkwartier zich tot de voorzieningen in de binnenstad?

Fractie **VVD** vraagt hoe de economische functies in het Holenkwartier zich verhouden tot de al aanwezige voorzieningen in de binnenstad. Voorkomen moet worden dat de ontwikkeling van het Holenkwartier leidt tot leegstand in de nabij gelegen binnenstad.

Reactie college

Wethouder **Tap** antwoordt dat Terra Marique in het kader van het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan de economische functies moet toetsen aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Uit deze toetsing blijkt hoe de economische functies in het Holenkwartier zich verhouden tot de voorzieningen elders in de stad en de regio. Door toepassing van de ladder wordt voorkomen nieuwe planvorming elders leegstand veroorzaakt. Bij het ontwerp bestemmingsplan kan de raad ook inzage krijgen in de onderbouwing van de ladder.

Verdubbeling Provincialeweg

Fractie **VVD** en fractie **HOP** hebben behoefte aan een nadere toelichting op de passage in het raadsvoorstel over de verdubbeling van de Provincialeweg en de financiële risico's die dit met zich meebrengt in verband met een hogere geluidsbelasting. Fractie **VVD** heeft in dit verband ook gevraagd of de termijn waarop dit aan de orde komt al in beeld is en stelt zich op het standpunt dat het voor de hand ligt de hogere geluidsbelasting al mee te nemen in de normering van de bebouwing.

Reactie college

Wethouder **Tap** geeft in zijn reactie aan dat Terra Marique voor het Holenkwartier geluidsonderzoek

laat doen naar de huidige geluidsbelasting van de Provincialeweg.

Financiële gevolgen

Op verzoek van **Fractie Tonnaer** en **VVD** is de financiële bijlage 2 over de financiële consequenties besproken. Vanwege de door het college opgelegde geheimhouding op deze bijlage vond deze bespreking achter gesloten deuren aan het eind van de vergadering plaats en is hiervan een apart, geheim advies opgesteld. In dit niet openbare gedeelte van de commissiebehandeling heeft het college onder meer toegezegd om nog nadere informatie aan te leveren. Indien blijkt dat deze informatie bij fracties aanleiding geeft tot bespreking op de raadsvergadering, wordt het alsnog een A-onderwerp op de raadsvergadering van 4 april.

Toezeggingen

Wethouder **Tap** zegt toe dat voorafgaand aan de raadsvergadering van 4 april bij de griffie voor iedere fractie een exemplaar van het schetsplan van de nieuwe parkeergelegenheid bij Always Forward op A3-formaat wordt aangeleverd. Op deze schets is de ligging van de parkeerplaats, de toegangsweg en het huidige groen/de bomen goed zichtbaar. Ook wordt aangegeven hoeveel bomen er moeten worden verwijderd.

Arthur Helling, voorzitter



Margriet Vernes, commissiegriffier



NB:

- Op bijlage 2. Financiële consequenties plan Holenkwartier en bijlage 3. Begrotingswijziging is door het college geheimhouding opgelegd volgens artikel 25 van de Gemeentewet op grond van artikel 10 lid 2 onder b van de Wet Openbaarheid van Bestuur.
- Op de raadsvergadering van 4 april wordt de raad gevraagd de geheimhouding op deze bijlagen te bekrachtigen.
- De geheimhouding is van kracht totdat de raad of het college deze opheft.



Projectmanagement

Aan de leden van de raad

Contactpersoon : R.M. Langendijk
 Telefoonnr. : 0229 - 252200
 E-mail : gemeente@hoorn.nl
 Zaaknummer : 1307431
 Uw kenmerk :
 Uw brief d.d. :
 1. Schets parkeren Always Forward
 Bijlage(n) : 2. Verslag commissie Stadsontwikkeling en Leefomgeving (12 okt 2005)
 Onderwerp : Extra informatie raadsvoorstel keuzes Holenkwartier

- 4 APR. 2017
 Hoorn, 30 maart 2017

Geachte leden van de raad,

Tijdens de meningsvormende bespreking van de Algemene Raadscommissie van 14 maart hebben we met elkaar het voorstel over de keuzes voor het Holenkwartier besproken. Deze bespreking gebeurde deels in beslotenheid. Zowel in het openbare als het besloten gedeelte heb ik u toegezegd te komen met extra informatie. Omdat deze informatie niet geheim is, wil u via deze brief hiervan op de hoogte stellen.

Nieuwe parkeergelegenheid Always Forward: gevolgen groenvoorziening

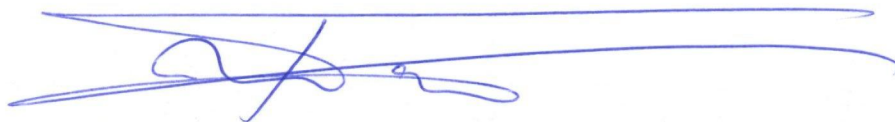
De fracties D66 en GroenLinks willen graag meer inzicht in de gevolgen voor de huidige groenvoorziening van de nieuwe parkeergelegenheid voor Always Forward. Op bijgevoegd schetsplan ziet u de ligging van de parkeerplaatsen, de toegangsweg en de ligging van de verplaatste velden. De schets is gemaakt op een luchtfoto van de huidige situatie. In rode figuurtjes zijn de bestaande bomen aangegeven. Het is de verwachting dat de bomen rondom de voetbalvelden, langs de Venenlaan en die langs de sloot van de Holenweg gerooid moeten worden. Zowel om plaats te maken en als gevolg van de werkzaamheden. Het gaat om 79 bomen. Het is de bedoeling om ongeveer de helft van dit aantal opnieuw te planten in de nieuwe situatie. Ook is het plan om bomen bij te planten langs het historische dijkje dat parallel loopt aan de Holenweg. Dit in overleg met bureau erfgoed. In de omgeving kunnen we nog bomen planten om zo de bomenbalans op orde te houden. We benadrukken dat het hier gaat om een schetsplan en nog niet om het definitief ontwerp. Op uw verzoek liggen er bij de griffie 13 A3 afdrukken gereed van het schetsplan.

Toezegging aan Thermen Sauna Suomi

Fractie Tonnaer wil weten of er een collegebesluit ten grondslag ligt aan de toezegging van wethouder Hansen in 2005 dat de rechten van Thermen Sauna Suomi gewaarborgd zullen blijven bij de verdere ontwikkeling van het (toenmalige) stedenbouwkundig programma van eisen voor de Philipslocatie. Aan deze toezegging ligt geen collegebesluit ten grondslag. Wethouder Hansen heeft deze toezegging gedaan in reactie op inspraak op dit plan door een advocaat die namens Thermen Sauna Suomi het woord voerde in de vergadering van de commissie Stadsontwikkeling en Leefomgeving op 12 oktober 2005. De advocaat voerde aan dat Thermen Sauna Suomi in zijn belangen zou worden getroffen door woningbouw op de Philipslocatie, voorts bang te zijn in de problemen te komen met zijn vergunningen, en tot slot parkeerproblematiek te vrezen. Het verslag van deze commissievergadering is bijgesloten.

Met vriendelijke groet,

wethouder B.A. Tap



Zaaknummer : 1421111
Portefeuillehouder : Wethouder A.J. de Jong
Programmabegroting : 9. Financiën en Algemene Lasten en Baten
Steller : I.M.A. Zutt
Afdeling : Advies en Control - PC

Telefoonnummer : 0229-252200
Email : i.zutt@hoorn.nl

Onderwerp:

Verzameloverzicht begrotingswijzigingen

Agendering:

Ter besluitvorming

Bijlagen:

1 BWN 1.17 – Verzameloverzicht raad april 2017

Gevraagd besluit:

De raad besluit:

- begrotingswijziging BWN 1.17, bestaande uit AWN 4.24 tot en met 4.28 vast te stellen;

Samenvatting

Per collegebesluit met gevolgen voor de begroting wordt gekeken of het college of de raad bevoegd is om de begrotingswijziging vast te stellen. Wijzigingen die door het college zijn vastgesteld, worden na het besluit verwerkt en ter kennisname aangeboden aan de raad. Wijzigingen die door de raad moeten worden vastgesteld, worden ter vaststelling aangeboden in een verzameloverzicht.

1. Inleiding: reden van het voorstel**Aanleiding**

In de afgelopen maanden heeft het college besluiten genomen die gevolgen hebben voor de begroting. Per collegebesluit wordt gekeken of het college of de raad bevoegd is om de begrotingswijziging vast te stellen. Wijzigingen die door het college zijn vastgesteld, worden na het besluit verwerkt en ter kennisname aangeboden aan de raad. Wijzigingen die door de raad moeten worden vastgesteld, worden ter vaststelling aangeboden in een verzameloverzicht.

Belang

Om de begroting zo actueel mogelijk te houden, is het belangrijk om collegebesluiten met financiële consequenties te verwerken in de begroting. De begrotingswijzigingen worden verwerkt na vaststelling door de raad. Op deze manier blijft de begroting actueel.

Centrale vraag

Gaat de raad akkoord met de financiële gevolgen waarover het college heeft besloten?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Intern resultaat: het actueel houden van de begroting

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Dit is niet van toepassing.

Raadsvoorstel

4. Kaders

In de geldende Regeling Budgethouderschap en Begrotingswijzigingen (vanaf 2016) zijn de regels voor het wijzigen van de begroting vastgelegd.

De voornaamste normen waarvoor geldt dat de begrotingswijzigingen door de raad worden vastgesteld zijn:

- als er wordt beschikt over reserves, ongeacht het bedrag;
- als er een nieuw krediet beschikbaar wordt gesteld;
- als het bedrag groter is dan € 50.000;
- als dekking wordt gevonden in het begrotingsresultaat.

5. Argumenten

Binnen de kaders voor budgethouderschap en begrotingswijzigingen heeft het college besluiten genomen met financiële consequenties. In de bijlage wordt ieder besluit toegelicht. Door de voorliggende begrotingswijzigingen vast te stellen, kunnen deze worden verwerkt in de begroting. Hiermee blijft de begroting actueel.

6. Maatschappelijk draagvlak

Dit is niet van toepassing.

7. Financiële consequenties

De vast te stellen begrotingswijziging (BWN 1.17) betreft in het kort (-/- betekent nadeel):

BWN	AWN	Onderwerp	€ Incidenteel	€ Structureel	Dekking exploitatielasten
1.17	4.24	Oplossen knelpunten MO 2017	-/- € 60.100		Decentralisatie-Uitkering MO/VB/OGGz
	4.25	Eerste inrichting uitbreidingsgroep V.S.O. de Stormvogel	-/- € 45.000	-/- € 5.450	Begrotingsresultaat (ruimtevragers)
	4.26	Onderzoeksbudget bibliotheek	-/- € 30.000		Begrotingsresultaat
	4.27	Geluiddempend plafond haventoiletgebouw	-/- € 7.000		Investeringsagenda
	4.28	Doorstroming provinciale weg		-/- € 1.500	Reserve parkeren & infrastructuur

8. Communicatie

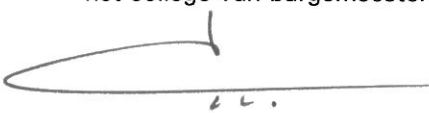
Uiterlijk twee weken na het raadsbesluit worden de begrotingswijzigingen ter kennisname naar de provincie gestuurd.

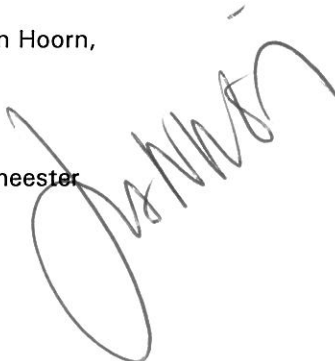
9. Realisatie

Na vaststelling door de gemeenteraad worden de begrotingswijzigingen verwerkt in de begroting.

Hoorn, 22 MAART 2017

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,


de secretaris,


de burgemeester

Begrotingswijziging door de raad vastgesteld

Leeswijzer:

De raad heeft de hieronder genoemde begrotingswijziging vastgesteld in de raadsvergadering van **4 april 2017**. Het onderstaande besluit is getoetst aan de normen uit Regeling Budgethouderschap en Begrotingswijzigingen en betreft een begrotingswijziging die door de raad wordt vastgesteld.

De gemeenteraad stelt **BWN 1.17** vast, die bestaat uit de volgende AWN:

Oplossen knelpunten MO 2017

AWN 4.24

Zie het collegebesluit van 28 februari 2017, zaaknummer 1414436

De gemeente Hoorn is als centrumgemeente verantwoordelijk voor Maatschappelijke Opvang (MO) in West-Friesland. Bij de uitvoering van deze taken doet zich een aantal knelpunten voor die met name de continuïteit en een vlotte in-, door- en uitstroom in de weg staan. Het gaat om de volgende knelpunten:

- € 28.000 voor de GGD voor het uitvoeren van de intake en registratie van MO-aanmeldingen (16 uur per week)
- € 6.750 voor de GGZ voor deelname aan het expertteam van de BCT
- € 6.750 voor de deelname van een functionaris van 1.Hoorn aan het expertteam
- € 8.419 voor dnoDoen als compensatie voor gestegen loon- en andere kosten
- € 8.200 voor dnoDoen als compensatie voor oninbare eigen bijdragen 2017
- € 2.000 voor deelname van de gemeente Hoorn aan het project Weer thuis in de wijk van Platform31

Voorgesteld wordt de knelpunten in 2017 op te lossen en hiervoor een bedrag beschikbaar te stellen van € 60.100. De uitgaven kunnen worden gedekt uit de decentralisatie uitkering MO/Vb/OGGz. De financiering van de maatregelen na 2017 wordt meegenomen in een voorstel voor de Kadernota 2017 en een nieuw regionaal beleidskader.

Eerste inrichting OLP/meubilair 16^e groep Stormvogel

AWN 4.25

Zie het collegebesluit van 21 februari 2017, zaaknummer 1391885

Het aantal leerlingen bij de Stormvogel is met 1 groep gegroeid. Stichting Leerzaam vraagt daarom financiële middelen beschikbaar te stellen voor aanschaf eerste inrichting onderwijsleerpakket en meubilair. Op grond van art. 22 van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Hoorn heeft de Stormvogel recht op de normvergoeding voor de 16e groep. De normvergoeding bedraagt € 10.456,07. Omdat de gemeente Hoorn wettelijk verplicht is om de eerste inrichting OLP en meubilair van nieuwe groepen te bekostigen, wordt voorgesteld om een investeringskrediet van € 45.000 vrij te geven voor eerste inrichting (onderwijs-leerpakket en meubilair) van uitbreidingsgroepen van groeischolen in 2017. De eerste inrichting van uitbreidingsgroepen is opgenomen in de lijst met ruimtevragers in de Begroting 2017. De kapitaallasten van € 5.450 (9jr/1%) worden ten laste gebracht van het begrotingsresultaat. Volgende verzoeken tot eerste inrichting van uitbreidingsgroepen in 2017 worden ook ten laste van bovenstaand investeringskrediet gebracht.

Onderzoeksbudget bibliotheek

AWN 4.26

Zie het collegebesluit van 20 december 2016, zaaknummer 1373682

Het college heeft Bibliotheek Hoorn gepolst of het een optie is om de centrale vestiging te verplaatsen naar de Noorderkerk. In een door de bibliotheek zelf gefinancierde haalbaarheidsstudie wordt geconcludeerd dat verplaatsing haalbaar is onder een aantal voorwaarden. Eén daarvan is tegelijkertijd een herpositionering van de bibliotheek in de Huesmolen. Bibliotheek Hoorn geeft ook aan noodzakelijke stappen niet te kunnen zetten zonder commitment van de gemeente Hoorn. Daarvoor zijn de financiële risico's te groot zowel

Begrotingswijziging door de raad vastgesteld

incidenteel qua investeringen als structureel qua exploitatie. Bibliotheek Hoorn wil in het project graag samen optrekken met de gemeente.

Geadviseerd wordt om de regie duidelijk bij Bibliotheek Hoorn te laten, maar het gevraagde commitment tot uitdrukking te brengen door deel te nemen in een begeleidingsorganisatie (stuurgroep en werkgroepen) en een budget van € 30.000,- beschikbaar te stellen voor het vervolg op het haalbaarheidsonderzoek. Dat moet leiden tot een business case en definitieve besluitvorming. Voorgesteld wordt een budget beschikbaar te stellen van € 30.000 voor nadere uitwerking van het haalbaarheidsonderzoek tot een business case en dit ten laste te brengen van het begrotingsresultaat in 2017.

Geluiddempend plafond haventoiletgebouw

AWN 4.27

Zie het collegebesluit van 21 februari 2017, zaaknummer 1411594

In 2015 heeft in het haventoiletgebouw een verbouwing plaatsgevonden en zijn nieuwe toilet- en douchecabines geplaatst. De eigenaar van de woning boven het haventoiletgebouw heeft last van deuren die klappen en schreeuwende jongeren die zich in het haventoiletgebouw bevinden.

Er is onderzoek gedaan naar een mogelijke oplossing, waarbij is geconstateerd dat er inderdaad weinig dempende materialen aanwezig zijn en de deuren een behoorlijke klap veroorzaken. De klacht is gegrond. Nog voor het komend vaarseizoen kan een geluiddempend plafond worden aangebracht.

Voorgesteld wordt een bedrag van € 7.000,- beschikbaar te stellen voor de kosten van een geluiddempend plafond in het haventoiletgebouw en dit ten laste te brengen van de investeringsagenda kwaliteitsimpuls haven in 2017

Onderzoek doorstroming provinciale weg

AWN 4.28

Zie het collegebesluit van 14 juni 2016, zaaknummer 1308235

Op 3 februari 2015 is de raad akkoord gegaan met de bijstelling programma Masterplan Hoofdinfrastructuur. Als uit te voeren project is hierin opgenomen "Onderzoek en verdere verbetering doorstroming autoverkeer Provincialeweg, te starten met onderzoek in 2015". Royal HaskoningDHV heeft de studie doorstroming Provincialeweg uitgevoerd en rapport uitgebracht. Uit het onderzoek blijkt dat het mogelijk is om de doorstroming (groene golf) te verbeteren in 2016 tussen Keern en Lepelaar en dat een voetgangersoversteek over de Liornestraat bij de Provincialeweg in de verkeersregeling kan worden toegevoegd. De aanpassingskosten van de groene golf worden geraamd op € 31.000 en worden gedekt uit het budget van project "Nieuwe aansluiting Maelsonstraat". De kosten voor aanleg van een voetgangersoversteek worden geraamd op € 25.000 en kunnen ten laste gebracht worden van de reserve Parkeren & Infrastructuur (onderdeel Masterplan Hoofdinfrastructuur). Uit onderzoek blijkt dat het grootste knelpunt de turbo rotonde is, gevolgd door de Liornestraat, de Oostergouw en spoorviaduct. De rotonde op de oostelijke op- en afrit van de A7 vormt meer een probleem vanwege de korte afstand tot de turbo rotonde. Als eerste is het noodzakelijk om zo snel mogelijk te onderzoeken hoe de knelpunten bij de turbo rotonde en de oostelijke rotonde van de A7 het beste kunnen worden opgelost, voor nu en in de toekomst. Hiervoor zal na het zomerreces van 2016 een voorstel worden uitgewerkt.

Voorgesteld wordt een bedrag van € 25.000,- beschikbaar te stellen voor de kosten van een voetgangersoversteek bij de Liorneweg en de kapitaallasten (20 jaar/1%) ten laste te brengen van de reserve parkeren en infrastructuur.

Zaaknummer	: 1421111
Steller	: I.M.A. Zutt
Afdeling	: Advies en Control

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.

betreft: Verzameloverzicht begrotingswijzigingen

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

- begrotingswijziging BWN 1.17, bestaande uit AWN 4.24 tot en met 4.28 vast te stellen;

Hoorn, 04-04-2017

De griffier,

De voorzitter,

Bekendmaking:

Niet van toepassing

Voor: D66, GL, HOP, PvdA, SP, CDA, VVD, VUCH, HB, HSP, HL, 1e O (33)

Tegen: Fractie Bonmah (2)

HOP



GROENLINKS
HOORN

Motie: Oproep tot het opstellen van Groenvisie gemeente Hoorn.

De Raad van Hoorn, in vergadering bijeen op 7 maart 2017.

Overwegende dat:

- Indieners het belang van samenhangend beleid op het gebied van groenbeheer, waterbeheer, biodiversiteit, dierenwelzijn, klimaatmaatbestedigheid en het bomenbeleid zien.
- Het belangrijk is om ook in de samenhang van de verschillende beleidsonderwerpen heldere keuzes te maken.
- De gebruikers van de openbare ruimte divers zijn en het belangrijk is daar rekening mee te houden.
- Indieners het belangrijk vinden dat bewoners, belangenorganisaties en politiek gezamenlijk een Groenvisie voor de gemeente Hoorn ontwikkelen.
- Groen een belangrijk onderdeel is van het welbevinden van de inwoners en de gezondheid bevordert.
- De gemeente Hoorn nu meerdere prangende vraagstukken op gebied van groen heeft zoals het verdwijnen van leefgebied en biodiversiteit.
- Nieuwe thema's als stadslandbouw, klimaatbestendigheid, tijdelijk ruimtegebruik en zelfbeheer een duidelijke plaats moeten krijgen in het beleid van de gemeente Hoorn.
- Dat het gezamenlijk ontwikkelen en beheren van de eigen leefomgeving de samenhang binnen de wijken en de stad bevordert.
- De Groenvisie in 2017 kan worden ontwikkeld, om na de verkiezingen van 2018 te worden vertaald naar maatregelen met bijbehorende budgetten.

Roept het college op:

- Om samen met de gemeenteraad een Groenvisie voor de lange termijn (2017 – 2027) op te stellen, met daarin een samenhangend beleid op het gebied van groenbeheer, waterbeheer, biodiversiteit, dierenwelzijn, klimaatmaatbestedigheid en het bomenbeleid,
- Bij dit proces alle betrokken partijen waaronder ook inwoners van de stad actief te betrekken,
- De algemene kaders in de visie uit te werken in een Plan van Aanpak met concrete maatregelen, na de verkiezingen van maart 2018.

Namens de fracties van:
GroenLinks Jos Kamminga
D66 Elsbeth Broerse

CDA; Dirk Oud

Hoorn Ickouk

SP; May

VUCH Hoorn

HB A

Wilde	3
MOTIE nr.:	3
Datum raadsvergadering:	7 - 3 - 2017
☒ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

PvdA
Bonmah

HOP
HSP
Dirk 1/2 Dm.

Unaniem aangenomen



MOTIE

De gemeenteraad van Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 7 maart 2017

Gehoord:

De discussie tijdens de raadscommissie van dinsdag 7 februari jl.



Overwegende dat:

- de spoorverbinding tussen Hoorn-Kersenboogerd – Enkhuizen nog steeds enkel spoor is;
- al in 1986 spoorbruggen op dit traject geschikt zijn gemaakt voor een dubbele spoorverbinding;
- een dubbele spoorverbinding voor de regio West-Friesland nuttig en noodzakelijk is als verbetering van de bereikbaarheid, om goed te wonen en te werken en vanwege het streven om de regio West-Friesland binnen afzienbare tijd te laten uitgroeien tot een van de tien meest aantrekkelijke regio's in het land;
- het wenselijk is het spoor vervolgens vanuit Enkhuizen door te trekken naar Lelystad;
- de regionale economische agenda één van de belangrijkste activiteiten is die genoemd worden in het PACT van West-Friesland;
- een goede bereikbaarheid per auto, trein, boot en fiets in het PACT West-Friesland genoemd worden;
- een regelmatige en snelle treinverbinding van West-Friesland (Hoogkarspel, Bovenkarspel-Grootebroek, Bovenkarspel Flora en Enkhuizen) met Amsterdam v.v. van groot belang is voor de regio West-Friesland.

Verzoekt het college van B&W:

Op alle bestuurlijke niveaus en in elke vorm van overleg zich in te zetten voor een verdubbeling van de spoorverbinding tussen Hoorn - Kersenboogerd – Enkhuizen.

Fractie Tonnaer,
SP,
HOP,
Hoorns Belang,
HSP,
VOCHoorn,
CDA,
Groen Links,
d66

Roger Tonnaer
Mathé van Stralen
Robert Vinkenburg
Symen van der Meer
Nico Oudheusden
Hans Weeda
Dirk Oud
Jos Kamminga
Arwin Rood

MOTIE nr.: 4
Datum raadsvergadering: 4-9-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

Paula
Hoorn lokaal

senior van over Veen



Motie 'Verklaring van Dordrecht'

De raad van de gemeente Hoorn in vergadering bijeen op 7 maart 2017,

Constaterende dat:

- De gemeente Hoorn veel doet betreffende de acceptatie van Homo's en lesbiennes;
- Hoorn een regenboogstad is,
- De regenboogsteden hebben verklaard gezamenlijk de sociale acceptatie, veiligheid en emancipatie van lesbische vrouwen, homoseksuele mannen, biseksuelen en transgenders (LHBT's) te verbeteren.
- Transgender personen het op de werkvloer niet altijd even gemakkelijk hebben.

Overwegende dat:

- Er bij werkgevers misverstanden kunnen bestaan over transgender personen of dat er sprake kan zijn van discriminatie.
- Transgender personen onderdeel uit maken van de moderne en diverse maatschappij;
- de gemeente een voorbeeldfunctie heeft wat betreft de positie van transgender personen op de arbeidsmarkt;
- al meerdere gemeenten in Nederland de 'Verklaring van Dordrecht' hebben ondertekend waaronder de gemeenten Enschede, Utrecht, Den Haag, Amsterdam en Lelystad

Verzoekt het college:

- als gemeente Hoorn de 'Verklaring van Dordrecht' te ondertekenen en zo te zorgen voor een transgendervriendelijke werkvloer en arbeidsmarkt, en bij de kadernota/begroting terug te komen bij de raad voor concrete uitwerking van de verklaring in acties en maatregelen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Hoorn, d.d. 7 maart 2017

De indieners:

Arwin Rood, D66

Robert Vinkenburg, Hoornse Onafhankelijke Partij

Joke van de Meij, Hoorn Lokaal

Jos Kamminga, GroenLinks

Simon Broersma, PvdA

Nico Oudheusden, HSP

MOTIE nr.: <u>5</u>	
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>	
☐ Aangenomen	☐ Verworpen
☒ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Wilde motie Maatschappelijke opvang voor jonge vluchtelingen

De gemeenteraad van Hoorn, in vergadering bijeen op 4 april 2017

Overwegend dat,

- Maatschappelijke opvang voor vluchtelingen een taak van de gemeente is;
- Het Rijk het eerste jaar van de maatschappelijke opvang financiert;
- Gemeente Hoorn in dat jaar woning, zorg, taal en scholing voor de vluchtelingen regelt;
- Jonge vluchtelingen de Nederlandse taal vaak sneller machtig zijn dan hun ouders;
- Jonge vluchtelingen daardoor meestal ook de extra zorg voor hun ouders hebben;
- Jonge vluchtelingen de weg in ons onderwijssysteem nog niet goed kennen;
- Jonge vluchtelingen hierdoor minder kans hebben op de aansluiting op een opleiding die bij hun potentiële capaciteiten past;
- Jonge vluchtelingen extra begeleiding nodig hebben om toekomstige integratieproblemen te voorkomen.

Roept het college op:

- De maatschappelijke begeleidingsperiode voor jonge vluchtelingen te verlengen;
- Contact op te nemen met scholen en zorginstellingen om te onderzoeken hoe de maatschappelijke begeleiding voor jonge vluchtelingen georganiseerd kan worden;
- Deze begeleiding te bekostigen vanuit de bestaande middelen.

En gaat over tot de orde van de dag

Kholoud Al Mobayed PvdA Hoorn
Karin Hakhoff VOCHoorn
Chris de Meij VVD

MOTIE nr.: <u>6</u>
Datum raadsvergadering: <u>4-4-2017</u>
☐ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden



HOORN & PvdA



VOCHoorn



Wilde motie Maatschappelijke opvang voor vluchtelingen

De gemeenteraad van Hoorn, in vergadering bijeen op 4 april 2017

Overwegend dat,

- Maatschappelijke opvang voor vluchtelingen een taak van de gemeente is;
- Het Rijk het eerste jaar van de opvang financiert;
- Gemeente Hoorn ervoor gekozen heeft om de maatschappelijke opvang één jaar te regelen;
- In dat jaar woning, zorg, taal en scholing wordt geregeld;
- Na dit eerste jaar een vluchteling aan een vrijwilliger wordt gekoppeld;
- De vrijwilligers voor de vluchtelingen een grote hart hebben;
- Vrijwilligers onze Ambassadeurs van Hoorn zijn en wij hen moeten koesteren;
- Vrijwilligers behoefte aan begeleiding hebben.

Roept het college op:

- Om haar regie rol te intensiveren voor het begeleiden van de vrijwilligers;
- Netwerkdagen c.q. opleidingsdagen voor de vrijwilligers te organiseren;
- De kosten hiervoor te dekken vanuit bestaande middelen.

En gaat over tot de orde van de dag

Kholoud Al Mobayed PvdA Hoorn
Karin Hakhoff VOCHoorn
Chris de Meij VVD

MOTIE nr.:	7
Datum raadsvergadering:	4-4-2017
☐ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

(Wilde) Motie Stop de verkoop van Sociale Huurwoningen

De raad van de gemeente Hoorn in vergadering bijeen op dinsdag 4 april 2017

Gehoord:

De discussie tijdens de raadscommissie van dinsdag 28 maart jl. over huisvesting vergunninghouders

Overwegende dat:

- de zoekduur naar sociale huurwoningen oploopt;
- er in 2017 40 sociale huurwoningen nodig zijn voor vergunninghouders;
- er extra toewijzingen te verwachten zijn voor herplaatsing bij sloop en nieuwbouw;
- de voorraad sociale huurwoningen tot en met 2020 afneemt;
- ook voor het draagvlak voor de opvang van vergunninghouders van belang is dat de zoekduur niet verder oploopt;
- er extra inspanningen worden gevraagd van de gemeente Hoorn en Intermaris;
- versnelde bouw van sociale huurwoningen tijd kost;
- Intermaris conform de prestatieafspraken 40 sociale huurwoningen mag verkopen in 2017 en de jaren daarna;
- het stoppen van de verkopen een directe positieve invloed heeft op de zoekduur.

Verzoekt het college om :

- in samenspraak met Intermaris de mogelijkheden van een directe tijdelijke verkoopstop van sociale huurwoningen te onderzoeken;
- bij de nieuwe prestatieafspraken in te zetten op uitstel van (een deel van) de verkoop van sociale huurwoningen voor de periode tot en met 2019;
- aan Intermaris te vragen om aan te geven welke gevolgen een mogelijke verkoopstop heeft op het weerstandsvermogen van Intermaris in perspectief van de kritische ratio's waaraan Intermaris moet voldoen.

en gaat over tot de orde van de dag

PvdA,	Jan Stuifbergen
HOP,	Robert Vinkenburg
SP,	Andries Posthuma
Fractie Tonnaer,	Levent Helelespe
HSP,	Nico Oudheusden

MOTIE nr.:	5
Datum raadsvergadering:	4-4-2017
☐ Aangenomen	☐ Verworpen
☐ Ingetrokken	☐ Aangehouden

Voor: CDA, SP, GL, VUCH, Fr. Bonmar, HOP, HB, HSP, HL, 180, PvdA (28)
(wilde) Motie: motie GrL HB en CDA over het personeel van De Wijzend

tegen:
VVD
D66
C8)

De Raad van Hoorn, in vergadering bijeen op 4 april 2017.

Overwegende dat:

1. Door de Raad herhaaldelijk om aandacht is gevraagd voor de positie van het (tijdelijke) personeel van De Wijzend, zowel vóór de aanbesteding bij het programma van eisen, als daarna.
2. in de algemene raadscommissie van 12 januari 2016 door verschillende fracties zorgen zijn geuit over de positie van het vaste personeel én het tijdelijke personeel, dat al jarenlang bij De Wijzend werkzaam is. Wethouder Tap hierop namens het college (2.05.30 uur van het digitaal beeldverslag) aangeeft: 'Er zijn wat zorgen geuit over het personeel. (...) Alle contracten zijn gewoon gewaarborgd.'
3. de wethouder daarna aangeeft dat door de gemeente uiteraard zal worden toegezien op de naleving van deze regelingen.
4. de wethouder tegen raadsleden en anderen herhaaldelijk heeft gezegd, dat de situatie voor het personeel van De Wijzend er alleen maar beter op zou worden.
5. de personeelsleden wel van Optisport een welkomstbrief en een kerst-attentie hebben ontvangen, waarmee de indruk is gewekt dat de posities inderdaad waren gewaarborgd
6. desondanks op 13 januari 2017 bleek dat twee personeelsleden van De Wijzend te horen hadden gekregen dat zij niet meer in dienst genomen zouden worden.
7. Inmiddels zeven medewerkers een ander contract hebben aangeboden gekregen en vier medewerkers een 0-uren contract krijgen.
8. dit niet in overeenstemming met de afspraken en toezeggingen is geweest, terwijl de raad de wethouder wel wil houden aan deze toezegging,

Roept het college en de wethouder de heer Tap op:

- Om per omgaande (in overleg met alle betrokkenen) de contracten voor het tijdelijke personeel alsnog, net zoals voor de vaste contracten, te waarborgen.
- En om zich als wethouder overeenkomstig de eerdere toezeggingen daar persoonlijk hard voor te maken, om dit nog voorafgaand aan het seizoen 2017 te regelen.

De fracties van

naam

GroenLinks
Hoorns Belang
CDA

Jos Kamminga
Alex van der Kleij
Dick Bennis

Wilde
MOTIE nr.:
Datum raadsvergadering:
4-4-2017
☒ Aangenomen ☐ Verworpen
☐ Ingetrokken ☐ Aangehouden

VUCH

HOP