bestemmingsplan Poort van Hoorn - Stationsgebied

ontwerp



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

bestemmingsplan Toelichting

Poort van Hoorn - Stationsgebied

ontwerp 01-09-2021

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Planbegrenzing 7
1.3 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Ruimtelijke Structuur **9**
2.1 Historie Hoorn 9

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving **11**
3.1 Ambities 11
3.2 Stedenbouwkundig plan 12
3.3 Verdieping stedenbouwkundig plan 18
3.4 Woonmilieu stationsgebied 19
3.5 Programma 20
3.6 Flexibiliteit 22
3.7 Beeldkwaliteit 22

Hoofdstuk 4 Beleidskader **23**
4.1 Rijksbeleid 23
4.2 Provinciaal beleid 25
4.3 Regionaal beleid 29
4.4 Gemeentelijk beleid 30

Hoofdstuk 5 Omgevingstoets **39**
5.1 Bodem 39
5.2 Ecologie 40
5.3 Erfgoed 41
5.4 Externe veiligheid 48
5.5 Milieuhinder geluid weg- en railverkeer 49
5.6 Milieuhinder trilling 50
5.7 Milieuhinder bedrijven 52
5.8 Windhinder 53
5.9 Verkeer en parkeren 55
5.10 Luchtkwaliteit 56
5.11 Water 57
5.12 Duurzaamheid 57
5.13 Kabels en leidingen 58
5.14 Milieueffectrapportage 58

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting **63**
6.1 Algemeen 63
6.2 Toelichting op de bestemmingen 63

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid **69**
7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 69
7.2 Economische uitvoerbaarheid 69

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Stad van de Gouden Eeuw gaat een nieuwe fase in. Hoorn gaat de komende jaren 'meer stad' worden. Dat betekent groeien en op de juiste plekken ook stedelijker worden.

De gemeente Hoorn werkt samen met partners NS Stations, ProRail en Provincie Noord-Holland aan de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. De ambitie om meer stad te worden, gaat vooral landen in het gebied van 1.200 meter rondom het OV-knooppunt van Hoorn, de Poort van Hoorn. Dit is het mobiliteitsknooppunt van de hele regio West-Friesland, met meer dan 200.000 inwoners.

Dagelijks maken duizenden reizigers en bezoekers gebruik van dit gebied, met directe verbindingen van en naar de Randstad. Juist in dit gebied is veel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe en aantrekkelijke stedelijke woon-werkmilieus, op steenworp afstand van een modern multimodaal mobiliteitsknooppunt én de prachtige historische binnenstad.

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

De Poort van Hoorn omvat een groot centraal gelegen gebied met sterk uiteenlopende stadsdelen. Een stuk stad waar veel belangen en functionaliteiten samenkomen. Wanneer dit deel goed is ingericht, kan het als gebied een katalysator vormen voor de ontwikkeling van omliggende gebieden.

Op 24 september 2019 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Dit stedenbouwkundig plan richt zich op de uitwerking van de deelgebieden Stationszone en Pelmolenpad. In beide deelgebieden is ruimte voor ruim duizend woningen, verplaatsing van het busstation, een nieuwe traverse over het spoor, een onder- en bovengrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen. Op 8 december 2020 heeft de gemeenteraad van Hoorn het stedenbouwkundig plan vastgesteld. In Hoofdstuk 2 Ruimtelijke Structuur is nader ingegaan op het stedenbouwkundig plan.

De ontwikkeling Poort van Hoorn dient juridisch en planologisch te worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Vanwege het verschil in dynamiek en het te realiseren programma is besloten het gebied op te knippen en per deelgebied een bestemmingsplan op te stellen. Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het **Stationsgebied**.

1.2 Planbegrenzing

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de Van Dedemstraat, in het oosten door een waterpartij die de bebouwing langs de Koepoortweg begrensd. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de Stationsweg en de Noorderveemarkt en het westen wordt begrensd door het Keern.

De stationszone is een gebied met twee gezichten; een 19e eeuwse singel-zijde met een monumentaal stationsgebouw aan de zuidzijde en een noordzijde met veel parkeerplaatsen, een grote supermarkt en de Museumstoomtram. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Weergave plangebied

1.3 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan heeft zeven hoofdstukken. Na deze inleiding is in hoofdstuk twee de ruimtelijke structuur van Hoorn en het plangebied beschreven. In hoofdstuk drie is het planvoornemen beschreven. Hoofdstuk vier geeft een beschrijving van het van toepassing zijnde beleid. In hoofdstuk vijf wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de randvoorwaarden en belemmeringen die gelden vanuit de diverse planologische en milieukundige toetsingskaders. Hoofdstuk zes is de juridische toelichting op het bestemmingsplan en hoofdstuk zeven gaat in op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijke Structuur

2.1 Historie Hoorn

De stad Hoorn is omstreeks 1300 ontstaan aan de uitmonding van een afwateringsstroom, de Gouw, op een plek waar door de geografische situatie een natuurlijke haven was gevormd. Op de dan aanwezige zeedijk werden de oudste straten, het Oost en het West, aangelegd. Het Noord ontstond als verbindingsweg met het binnenland. Het knooppunt van deze wegen, de Rode Steen, vormde het hart van deze nederzetting. De plaats heeft stadsrechten sinds 1356. De omwalling van de stad met haar poorten kwam tot stand in de 17de eeuw. Pas in de eerste decennia van de vorige eeuw ontwikkelde de stad zich buiten de bolwerken. Economische activiteiten van de stad richtten zich op het water: visvangst en later vooral ook commerciële scheepvaart en aanverwante bedrijvigheid. Door de jaren heen heeft Hoorn periodes van ernstig verval en grote bloei gekend. De hedendaagse binnenstadstructuur is in de grootste bloeiperiode ontstaan vanaf de 16de eeuw tot en met het midden van de 17de eeuw. Door de toen aanwezige materialen, hun beperkingen en mogelijkheden, is de maat en schaal van de gebouwen ontstaan. Veelal is baksteen gebruikt en is de kap bedekt met pannen.



Figuur 2. Fragmenten van topografische kaarten van Hoorn e.o.

De stad Hoorn lag stevig verankerd in het West-Friese landschap. Via het Keern en de Koepoortsweg was er verbinding met respectievelijk de Zwaagdijk en de Westerblokker en zo met een uitgestrekt netwerk van dorpslinten. Het Keern kwam uit op het Kleine Noord via de in 1850 gesloopte Noorderpoort. Zoals in zoveel Europese steden is ook hier de spoorlijn, in het midden van de 19de eeuw, net buiten de in onbruik geraakte vestingwerken van de oude stad aangelegd. Ook de Noordersingel is in die tijd gedempt en heet nu Noorderveemarkt. Met name vanaf de zeventiger jaren van de vorige eeuw heeft de stad een onstuimige groei doorgemaakt, vooral in noordelijke en oostelijke richting. Verreweg het grootse deel van de stad ligt nu dan ook ‘aan de andere kant’ van het spoor, met als gevolg dat veel functionele relaties tussen de stad en zijn centrum verlopen via een spoorwegovergang. De mooie heldere structuurlijn van het Keern is inmiddels verworden tot een brede, (deels) slingerende weg.

De karakteristieke beslotenheid van de historische binnenstad omgeven door wallen met de spoorlijn is herkenbaar bewaard gebleven. Het oorspronkelijk beperkte aantal verbindingen van de stad met de omgeving is niet wezenlijk veranderd. De directe relatie tussen de stad en het open agrarisch gebied is echter niet meer aanwezig. In de loop der geschiedenis is het patroon van straten, havens (op een enkele demping na) en grachten niet wezenlijk gewijzigd. De gemeente Hoorn kent een door het Rijk aangewezen beschermd stadsgezicht.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Ambities

Meer stad worden

Hoorn is centrumstad van de regio West-Friesland, een regio met meer dan 200.000 inwoners. De prachtige historische haven en binnenstad, de unieke ligging aan het Markermeer en het fraaie West-Friese landschap, op maar 25 minuten van de Metropoolregio Amsterdam, maken Hoorn een aantrekkelijke stad om te wonen, te werken en te beleven. Na een periode van sterke groei in de laatste decennia van de vorige eeuw maakt Hoorn de komende jaren een nieuwe ambitiesprong. Hoorn gaat de komende jaren 'meer stad worden'. Dat betekent groeien en op de juiste plekken ook stedelijker worden. Die nieuwe stedelijkheid vertaalt zich bijvoorbeeld in aantrekkelijke en gevarieerde woonwerkbuurten, het grootste stadsstrand van Nederland en een modern multimodaal mobiliteitsknooppunt voor Hoorn en de regio's West-Friesland en Kop van Noord-Holland. De ambitie om meer stad te worden, gaat voor een belangrijk deel landen in de 1.200 meter-cirkel rondom het OV-knooppunt van Hoorn, de Poort van Hoorn.

Maak Plaats!

In het rapport 'Maak Plaats!' staat de visie van de provincie Noord-Holland over de ontwikkelmogelijkheden rond OV-knooppunten. De Poort van Hoorn speelt in op deze visie. Hoorn maakt op strategische plekken in en om de binnenstad plaats om te groeien en meer kwaliteit aan de stad toe te voegen en versterkt daarmee de werking van de stationsomgeving als (boven-)regionaal mobiliteitsknooppunt.

Ambities

De gemeente Hoorn heeft samen met ontwikkelpartners NS Stations, ProRail en Provincie Noord-Holland onderstaande ambities voor de gebiedsontwikkeling in de Poort van Hoorn uitgewerkt. Deze ambities zijn uitgewerkt in de brochure 'Maak plaats in de Poort van Hoorn'. Deze brochure is als Bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

Ambitie #1 | We maken een aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu

De Poort van Hoorn moet in de eerste plaats een aantrekkelijke bestemming en een prettig verblijfsmilieu worden. Een plek die levendig is en waar je graag wilt zijn. Een plek met diverse functies, waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Rondom het stationsgebied is veel onbenutte ruimte. Die ruimte gaan we beter benutten.

Ambitie #2 | We zorgen voor een warm welkom in Hoorn

Voor de vele reizigers en bezoekers is de Poort van Hoorn de entree van de stad. Dit moet dan ook het visitekaartje van de stad en de regio zijn, en de rode loper naar de binnenstad. We brengen de kwaliteit van de historische binnenstad en de unieke identiteit van Hoorn en West-Friesland terug in het gebied. Zo krijg je als bezoeker hier meteen het gevoel dat je in Hoorn bent aangekomen. Een warm welkom en een uitnodiging voor een bezoek aan de stad.

Ambitie #3 | We maken een optimaal functionerend mobiliteitsknooppunt

De Poort van Hoorn is voor de duizenden reizigers en bezoekers die hier dagelijks komen letterlijk de toegang van Hoorn en West-Friesland. Aan de noordkant van het station kom je de stad binnen. We gaan de verschillende vervoersstromen (trein, bus, auto, fietser en voetganger) hier bij elkaar brengen en maken prettige en logische routes. Zo zorgen we voor een snelle en comfortabele overstap voor reizigers en een fijne route naar de binnenstad voor bezoekers. Door de vervoersfuncties zo slim en compact mogelijk te organiseren is ook hier volop ruimte voor een aantrekkelijk stedelijk woon-werkmilieu, wat het voor zowel reizigers en bezoekers als gebruikers een fijne plek maakt.

Plaats maken voor kwaliteit

Rondom het station zijn het nu vooral wegen en parkeerplaatsen (fiets en auto) die de openbare ruimte bepalen. Om plaats te maken voor nieuwe ontwikkelingen en kwaliteit toe te voegen in bebouwing én openbare ruimte wordt het busstation in het stationsgebied verplaatst van zuid naar noord. Ook worden de parkeerplaatsen van het Transferium, de Noorderveemarkt, de Vale Hen, het Pelmolenpad en de Prismalocatie onder andere naar een nieuwe parkeergarage in stationsgebied noord verplaatst. Door deze vervoersfuncties goed bij elkaar te brengen, ontstaat zowel aan de kant van de binnenstad als aan de kant van het ziekenhuis ruimte voor kwaliteit.

Krachtige stationszone met regionale uitstraling in noord

Stationsgebied noord is de ideale plek om de verschillende vervoersfuncties samen te brengen. Deze plek is via de Maelsonstraat en de fiets- en wandelroutes vanuit de stad en de regio goed bereikbaar. Het gebied wordt zodanig ingericht, dat het ook een fijne plek wordt om te verblijven. Door verplaatsing van het busstation naar de noordzijde ontstaat aan de noordzijde de nieuwe hoofdentree van het NS treinstation. Deze entree krijgt een moderne, stedelijke en uitnodigende uitstraling. De ruimtelijke impact van parkeren (zowel auto als fiets) wordt zoveel mogelijk ingeperkt, bijvoorbeeld door dit deels ondergronds op te lossen.

De Museumstoomtram, de grootste toeristische trekker van Hoorn en de regio, wordt in de spotlights gezet. Nieuwe functies als wonen, kantoren, horeca, detailhandel en maatschappelijke functies zorgen er verder voor dat het gebied zowel overdag als 's avonds levendig is. Een plek waar mensen elkaar ontmoeten.

Qua bouwvolume mag het hier 'meer stad' zijn: gebouwen die aansluiten op maat en schaal van de bebouwing in de omgeving, zoals het Dijklander ziekenhuis en het Horizon College.

Rode loper naar de binnenstad

Voor alle drie de ambities is een goede en uitnodigende verbinding tussen stationsgebied noord en zuid cruciaal. De eenvoudige loopbrug maakt plaats voor een breed en aantrekkelijk 'podium' over het spoor, met eigen verblijfskwaliteit en een fraai uitzicht op de Museumstoomtram en de binnenstad. Dit podium sluit goed aan op het busstation en het parkeren voor auto's en fietsen en vormt zo een veilige en prettige looproute van en naar de binnenstad.

Uitnodigende stationszone met binnenstadsgevoel in zuid

Stationsgebied zuid sluit direct aan op de binnenstad en vormt samen met stationsgebied noord de rode loper naar de binnenstad. Na verplaatsing van het busstation en de parkeerplaatsen ontstaat hier een fantastische kans voor een kwaliteitsslag in de openbare ruimte.

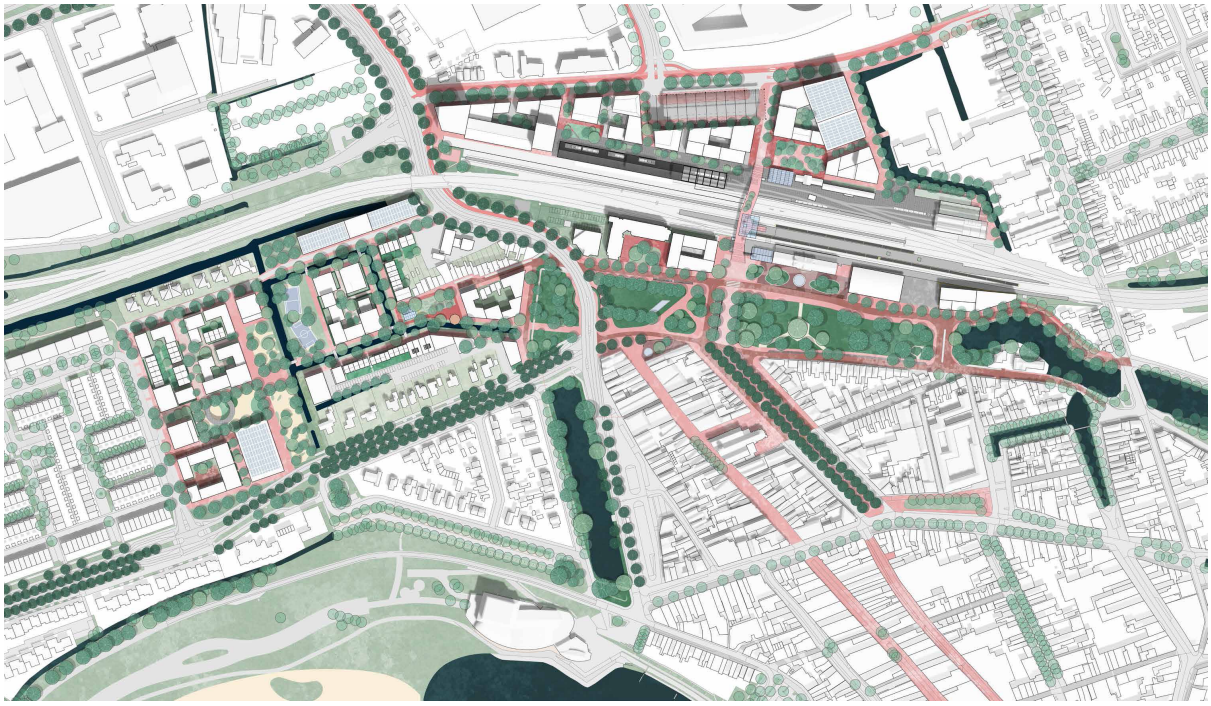
Hier moet je volop het gevoel van de binnenstad krijgen. Een plek waar je wilt zijn en een uitnodiging om de stad te bezoeken. De historische singelstructuur wordt hersteld. Dat hoeft niet per se in de vorm van water, maar kan ook in de vorm van groen. Logische en duidelijke looproutes en invulling van het gebied moeten de bezoeker vanaf het station op een aangename manier verder de binnenstad in leiden, waardoor het bezoek aan de binnenstad al bij het station begint.

Bij het station ontstaat ook ruimte voor nieuwe functies, met bebouwing die qua maat, schaal en beleving aansluit bij de historische binnenstad.

3.2 Stedenbouwkundig plan

Voor de invulling van het plangebied is een stedenbouwkundig plan opgesteld. Het stedenbouwkundig plan is op 8 december 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.

De basis van het stedenbouwkundig plan vormt een duurzaam ruimtelijk en functioneel organiserend principe. Dit past in de stad en geeft de verknoping van spoorwereld en stad duidelijk structuur en vorm. Hierbij ligt de nadruk op een kwalitatieve openbare ruimte gericht op de voetganger, fietser en groen. Het stedenbouwkundig plan vormt dan ook geen dichtgetimmerd blauwdrukplan, maar legt wel de cruciale structurerende lijnen vast. Het verbeeldt de sfeer, beeldkwaliteit, identiteit en samenhang op een wervende wijze. Er is duidelijk verbeeld welke elementen hard zijn en welke zacht, welke zeker en welke intentioneel. Dit maakt ook aan andere belanghebbenden en initiatiefnemers duidelijk wat het plan impliceert. Onderstaande figuren tonen een voorbeeldverkaveling rond het openbare ruimte raamwerk. Figuur 3 toont het totale plangebied en in figuur 4 is ingezoomd op het deelgebied Stationsgebied.



Figuur 3. Voorbeeldverkaveling totale plangebied



Figuur 4. Voorbeeldverkaveling uitsnede deelgebied Stationszone

Onderstaand is een samenvatting met de belangijkste uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan weergegeven. Het volledige stedenbouwkundige plan is als Bijlage 2 opgenomen.

Onbenut potentieel

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



Figuur 5. Onbenut potentieel

Poort van Hoorn opent de stad

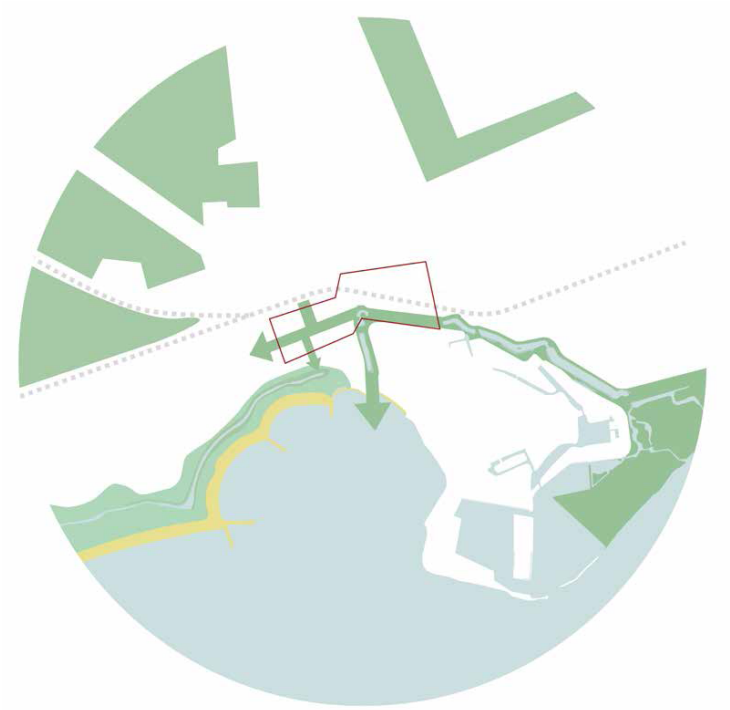
Een eerste uitdaging om het potentieel van het gebied te benutten, is het creëren van een duidelijke openbare hoofdstructuur, zowel landschappelijk als in een logische structuur van routes, plekken en stedelijk programma. Binnen deze structuur kan elk gebied zijn eigen kleuring en identiteit krijgen.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



Figuur 6. Poort van Hoorn opent de stad

Een duurzaam en ' Hoorns' visitekaartje

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



Figuur 7. Een duurzaam 'Hoorns' visitekaartje

Voortborduren op het bestaande netwerk van routes en plekken

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



Figuur 8. Voortborduren op het bestaande netwerk van routes en plekken

Verbindingen versterken, bestemmingen toevoegen en modern multimodaal mobiliteitsknooppunt

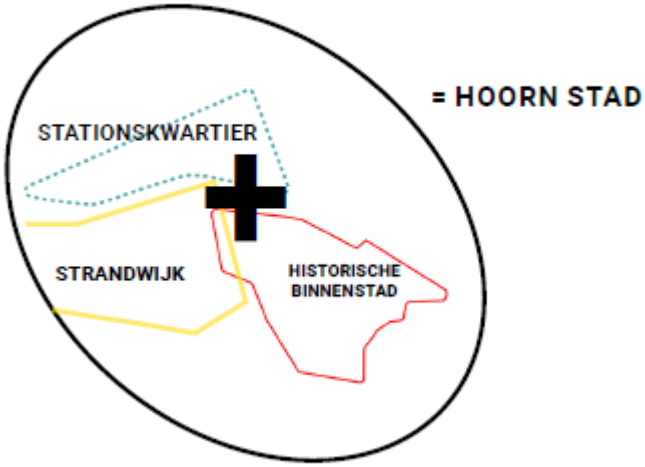
De Veemarkt wordt via een nieuwe traverse verbonden met de noordzijde van het station. De verbindingen met het nieuwe stadsstrand worden verbeterd. De Kleine Noord wordt beter verbonden met het stationsplein en als looproute naar het centrum. Binnen deze structuur is ruimte voor een dicht stratenpatroon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



Figuur 9. Verbindingen versterken, bestemmingen toevoegen en modern multimodaal mobiliteitsknooppunt

Meer stad maken

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



Figuur 10. Meer stad maken.

3.3 Verdieping stedenbouwkundig plan

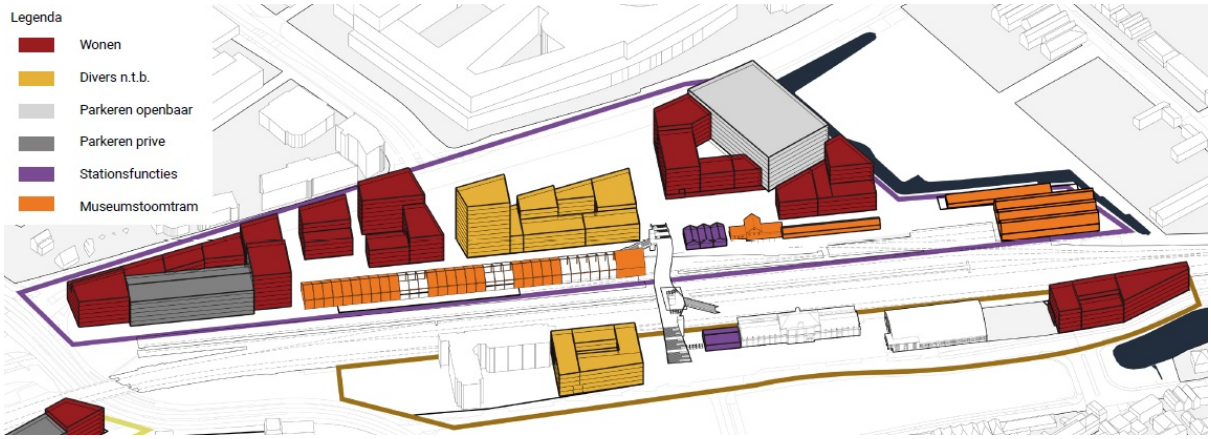
In 2021 is een nadere verdiepingsslag op het ontwerp van het stedenbouwkundig plan ingezet. Het doorontwikkelen en technisch verfijnen van het plan is noodzakelijk. Het stedenbouwkundig plan levert input en verwerkt input van onder meer: het bestemmingsplantraject (inclusief diverse onderzoeken), de hoogbouwvisie, verkenningen rondom duurzaamheid, de mobiliteitsvisie en een participatietraject met belanghebbenden.

In de verdiepingsslag is gezocht naar een logisch evenwicht tussen diverse belangen en invalshoeken. Vanuit bestaande bewoners ontstonden vragen over de voorgestelde structuur, met name hoogtes en hoogteaccenten waren belangrijke aandachtspunten. Daarnaast zijn gesprekken over de functionaliteit (ontsluiting, parkeren) en de kwaliteit (verblijfsplekken, programma) gevoerd.

In dit verdiepingstraject is vanuit het 'kneden met volumes' een verschuiving van het hoogteaccent richting het busstation plaatsgevonden. Dit visueel baken verscherpt de hiërarchie van het gebied door het zwaartepunt te verschuiven richting het kruispunt van diverse verkeersstromen. Tegelijkertijd zijn zichtlijnen van en naar dit punt onderzocht. De impact van het accent op deze locatie is positiever voor het gebied en de stad. Een belangrijke overweging is dat een hoogteaccent op maaiveld ook impact zal hebben. Op deze positie in het plan is het wenselijk een (semi) publieke lobby met voorzieningen in te richten. Dit versterkt de verblijfskwaliteit van het busstation en de 'museumstoomtram'-promenade. De meest recente doorontwikkeling van het stedenbouwkundig plan is als Bijlage 3 bijgevoegd. De meest recente indicatieve verbeelding is als Bijlage 4 bijgevoegd.

3.4 Woonmilieu stationsgebied

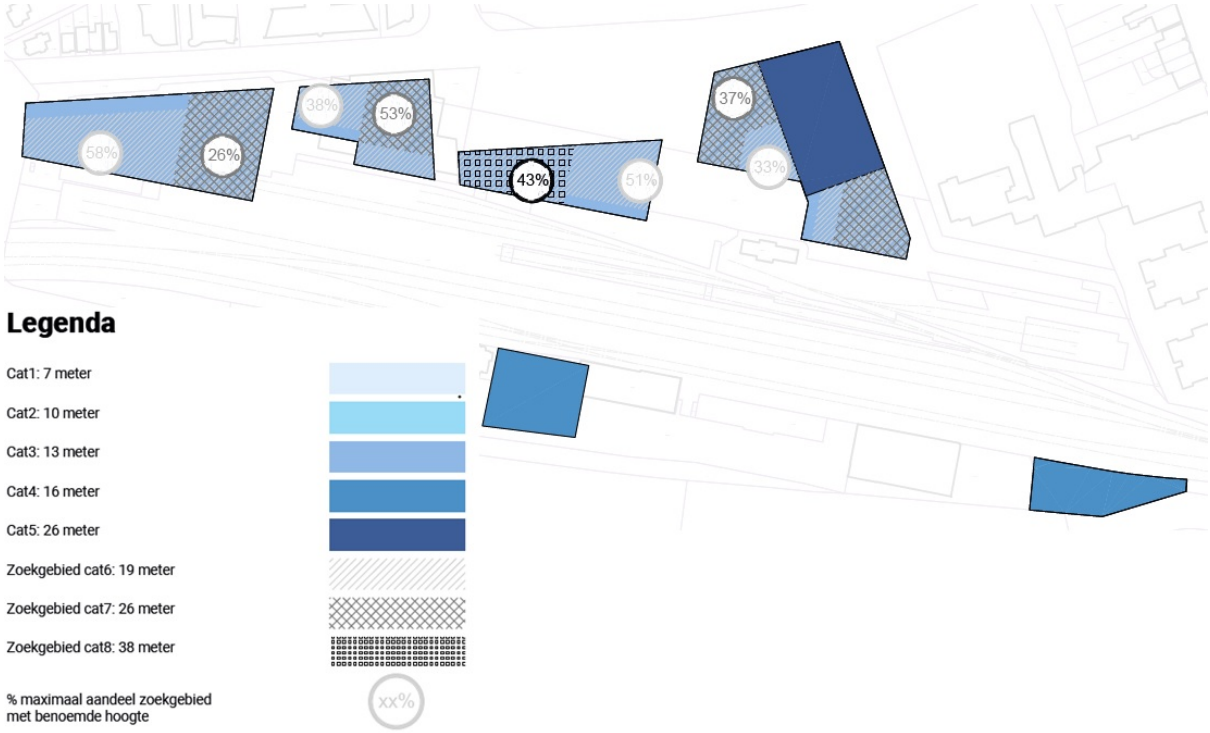
In het stedenbouwkundig plan heeft het stationsgebied een hoge bebouwingsdichtheid gekregen. Tegelijkertijd moeten de diverse stationsfuncties op een logische en toekomstbestendige wijze worden ingepast. Toekomstbestendig wil in dit kader zeggen dat groei en krimp in de toekomst goed kunnen worden opgevangen. Grote 'puzzelstukken' - zoals het autoparkeren, het fietsparkeren, spoorse installaties en het busstation - zijn al snel sfeerbepalend. De bouwvelden en de verschillende functies in het gebied zijn daarom zo gepositioneerd, dat het gebied een aangename en prettige sfeer heeft. Het doel is dat bewoners, bezoekers en gebruikers graag in het gebied willen zijn en zich er veilig voelen. Het streven is er ook op gericht om de Hoornse identiteit in het gebied zichtbaar te maken. De museumstoomtram is daarvoor een belangrijk aanknopingspunt.



Figuur 11. Indicatieve inrichting van een mogelijke inpassing op basis van een voorbeeldverkaveling

Het stedenbouwkundig plan kent aan de noordzijde van het station een aantal hoogteaccenten die functioneren als 'visuele bakens'. Er is goed nagedacht over de positionering van deze hoogteaccenten in relatie tot toegangswegen, looproutes en de binnenstad. Deze accenten zijn twaalf tot 14 bouwlagen hoog. Het stationsgebied is een knooppunt waar verschillende vervoerswijzen bij elkaar komen en is bij uitstek een plek voor stedelijke dynamiek en interactie. Om die reden is in de stationsgebieden noord en zuid voorzien in een gemengd programma: wonen, parkeren, werken en voorzieningen. In het totale programma is de woonfunctie het belangrijkste onderdeel van de mix.

In stationsgebied zuid is voor de strook langs de singelstructuur een hoogte van vijf tot zes bouwlagen voorzien. Mede gelet op de relatie met de binnenstad is een grotere hoogte stedenbouwkundig gezien niet wenselijk. Dit voorziet de singelstructuur op termijn van een monumentaal profiel en zorgt voor een goede overgang naar de hogere bebouwing aan de noordzijde van het spoor. Vanuit de huidige planvorming zal de singel met name een groene(re) uitstraling en invulling krijgen. Onderzocht wordt of deze groenstructuur verder met water(elementen) versterkt zou kunnen worden. Het programma van de twee bouwvelden in het zuidelijk stationsgebied bestaat uit fietsparkeren, woningen en bij voldoende marktruimte mogelijk een hotelfunctie met bijbehorende horeca. Het historische stationsgebouw en de busremise worden op termijn ingevuld met nieuwe functies die passen binnen het gebied.



Figuur 12. Indicatieve verbeelding van de maximale mogelijke bouwvolumes.

Het stationsgebied is met zijn bus- en treinverbindingen bij uitstek goed verbonden met de omgeving. Conform landelijke aanbevelingen voor stationsgebieden is daarom gekozen voor een gematigde parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Deze norm speelt in op de directe beschikbaarheid van het openbaar vervoer, op de behoeftes van doelgroepen die niet per se autobezit nastreven en houdt rekening met het gemeten autobezit van de huidige bewoners van de binnenstad van Hoorn. In het noordelijk stationsgebied wordt het parkeren voor bewoners vormgegeven in separate collectieve gebouwde parkeervoorziening(en).

3.5 Programma

3.5.1 Woningbouw

De gemeente Hoorn kent een sterke groei van de bevolking en het aantal huishoudens. Waar dat kan wordt de woningvraag opgevangen in de stad zoals in onderhavig plangebied. In het plangebied worden in stationsgebied noord ongeveer 450 tot 470 woningen voorzien. In stationsgebied zuid zijn ongeveer 40 tot 50 woningen beoogd. Het is van belang dat er een gedifferentieerd woningaanbod wordt aangeboden (eigendom, prijsklasse en verschijningsvorm). Door de planlocatie op deze wijze te ontwikkelen ontstaat een goed functionerende wijk, die het woningaanbod van (de gemeente) Hoorn op een krachtige wijze aanvult.

3.5.2 Voorzieningen

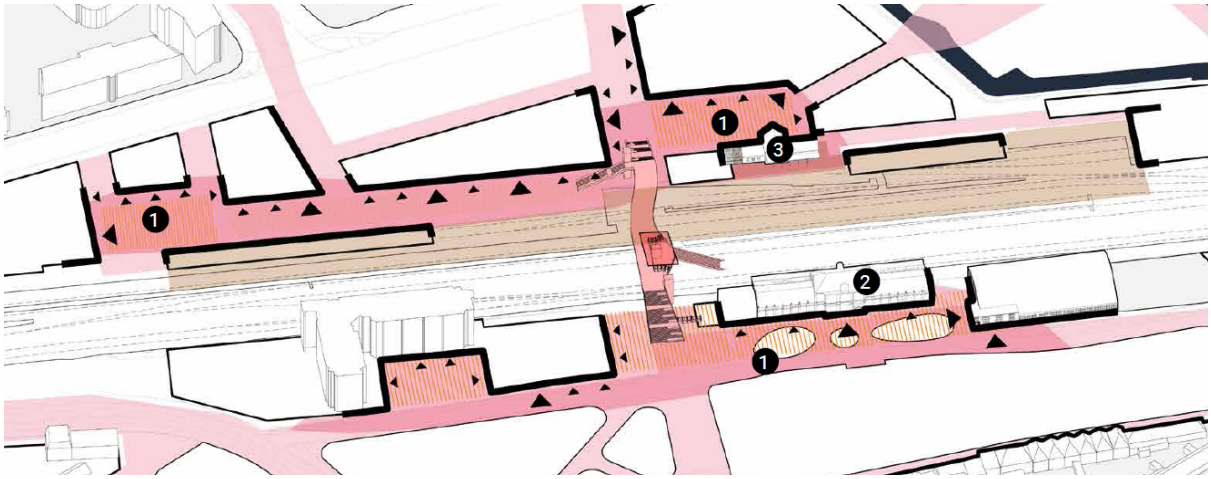
Bepalend voor het succes van de Poort van Hoorn is de mate van levendigheid. Alleen een aangenaam en aantrekkelijk stadsdeel trekt nieuwe bewoners en bezoekers. Een levendige stad is een stad waar veel te zien en te beleven is, waar veel mensen graag komen.

Voorzieningen in het gebied moeten de levendigheid verhogen. In het stedenbouwkundig plan is voor stationsgebied noord 15.000 m^2 gereserveerd voor maatschappelijke, culturele, commerciële of andere functies die bijdragen aan de levendigheid in het gebied. Deze mix van functies, centraal in stationsgebied noord, is van belang om een gebied te creëren dat de hele dag (en avond) een zekere levendigheid heeft.

De binnenstad begint als het ware hier - en dat gevoel bereik je niet met alleen een parkeergarage, een busstation en woningen. Bij voorkeur gaat het om functies met een regionale of zelfs bovenregionale betekenis. De diverse loopstromen in het gebied (scholieren, ziekenhuis, bezoekers binnenstad, etc.) maken het gebied voor allerlei partijen interessant. Daarnaast biedt het plan ruimte voor circa 500 m^2 aan stationsvoorzieningen en maximaal 700 m^2 voor een buurtsupermarkt. In het stationsgebied zuid is naast de traverse 5.000 m^2 tot 6.000 m^2 gereserveerd voor maatschappelijke, culturele. commerciële of andere functies die bijdragen aan de levendigheid. Gedacht wordt aan logies en fietsparkeren.

De plint - de stad op ooghoogte - vervult een cruciale rol als het gaat om de levendigheid. Het op een passende wijze vormgeven en invullen van deze ruimtes is een complexe opgave, in het stedenbouwkundig plan is op flexibele wijze ruimte opgenomen voor diverse functies.

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



Figuur 13. Indicatieve verbeelding van zoeklocaties interactieve plinten op locatie stationsgebied

Onderstaande nummers hebben betrekking op de gebieden zoals weergegeven in figuur 13.

1. Clusteren van functies op brandpunten en hoofdassen van openbare ruimte. Bij voldoende massa in de Poort van Hoorn ontstaat een toenemende vraag naar winkels, horeca, culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Deze worden vooral voorzien in plinten rond brandpunten in de openbare ruimte. Brandpunten waar veel verschillende stromen samenkomen. Programma in de plinten versterkt de levendigheid in de openbare ruimte en is medeidentiteitsdrager van het gebied. Met name langs de hoofdstructuur en pleinen, zoals de stationspleinen, is dit essentieel om echt ruimtes voor de stad te creëren.
2. Rond het Stationsplein Zuid kan het historische stationsgebouw hergeprogrammeerd worden met bijvoorbeeld een horeca, tentoonstellingsruimte of een stationswinkeltje.
3. Rond Stationsplein Noord is naast de locatie van de huidige Museumstoomtram ruimte voor de entree van de fietsenstalling, openbare parkeergarage en toegang naar het busstation en stationsvoorzieningen. Het is een hoofdambitie om een aantrekkelijk stedelijke dynamiek te laten ontstaan in de Poort van Hoorn. De noordzijde moet ook als volwaardig onderdeel van de stad gaan functioneren. Voor een zogenaamde 18 uurse (18/24) dynamiek is een diversiteit aan functies nodig. Een invulling met bijvoorbeeld culturele betekenis, of andere ontmoetingsfuncties zouden in de mix met

goed ontworpen woning(entrees) mogelijk zijn.

3.6 Flexibiliteit

Het plan is zo ontworpen dat dit gefaseerd uitgevoerd kan worden waarbij de wijze van fasering wel ingegeven is door het feit dat het station ten alle tijden moet blijven functioneren. Er wordt een faseringsplan opgesteld en iedere plot heeft een beperkte tijd om te realiseren. Het stedenbouwkundig plan is geen vastomlijnde ontwikkeling. Het bestemmingsplan zal globaler van aard zijn dan het stedenbouwkundig plan, zonder dat dit ten koste gaat van de rechtszekerheid van de omgeving en de nieuwe bewoners. Het globale karakter is gewenst om in te kunnen spelen op actuele behoeftes. Het plan kan binnen de gestelde kaders aangepast worden. Bij de start van ieder deelplan zal nader bekeken moeten worden op welke wijze het deelplan binnen de kaders van het bestemmingsplan kan bijdragen aan de kwaliteit van het geheel.

Het bestemmingsplan wordt zodanig opgebouwd dat de structuurbepalende elementen worden vastgelegd. Het gaat hierbij om de hoofdinfrastructuur en de belangrijkste groenstructuren. Voor het overige worden grotere bouwvlakken opgenomen waarbinnen het programma kan worden gerealiseerd.

3.7 Beeldkwaliteit

Met het stedenbouwkundig plan wordt ook een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Op basis van het hiervoor beschreven stedenbouwkundig plan is een beeldkwaliteitsplan voor de architectuur en de openbare ruimte opgesteld, waarin gedetailleerd wordt ingegaan op richtlijnen en wensbeelden voor architectuur, materiaalkeuze en de inrichting van de openbare ruimte. Het beeldkwaliteitsplan wordt samen met het bestemmingsplan vastgesteld.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van andere overheden, is het Barro opgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. De beoogde ontwikkeling heeft geen raakvlakken met het beleid zoals benoemd in de NOVI.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 07-12-2011), ook wel bekend onder de naam Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) voorzien van juridische kaders, waarmee de doorwerking van de nationale belangen op ruimtelijk gebied is geborgd. Uit het Barro blijkt dat voor het planvoornemen en het projectgebied geen sprake is van specifieke aspecten van nationaal belang.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Artikel 3.1.6. lid 2 Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) schrijft voor dat de onderbouwing van een ruimtelijk plan, waar een nieuwe stedelijke ontwikkeling mee mogelijk wordt gemaakt, aan de Ladder moet voldoen. Per 1 juli 2017 is een vereenvoudigde Ladder van toepassing.

De tekst uit het Bro luidt als volgt: ''De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied'.

<u>Wonen</u>

Voor het planvoornemen is een ladderonderbouwing voor het aspect wonen opgesteld. In dit onderzoek is de behoefte aan woningbouw in de Poort van Hoorn, deelgebied Stationsgebied Noord en Zuid in beeld gebracht conform de eisen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. De ladderonderbouwing is als Bijlage 5 bijgevoegd.

Uit de ladderonderbouwing blijken de volgende conclusies:

- De geplande woningen passen binnen de geconstateerde woningbehoefte van 1.373 woningen in de periode 2021-2031 binnen het primair onderzoeksgebied. In de regio West-Friesland is een geconstateerde woningbehoefte van 3.465 woningen in de periode 2021-2031.
- Kwalitatief is in regio West-Friesland Ladderruimte voor 1.160 woningen in een stedelijk woonmilieu.

Daarnaast sluit het plangebied aan op de veranderende bevolkingssamenstelling en veranderende woningvraag. Ook kan het woningtekort deels worden teruggedrongen en speelt de ontwikkeling Poort van Hoorn in op de verkrapte woningmarkt in zowel Hoorn, de regio als de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Dit biedt genoeg kwalitatieve ruimte voor de 520 woningen in het plangebied.

Conclusie wonen

Voor de geplande woningen in een stedelijk woonmilieu op de locatie Stationsgebied noord en zuid, in de ontwikkeling Poort van Hoorn is op basis van de vereisten van de Ladder voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond. Daarmee past de ontwikkeling binnen de vereisten van de Ladder en is sprake van een zorgvuldige ruimtelijke ordening.

Publieksfuncties

Om een levendige stadswijk met een eigen identiteit waar te kunnen maken, is een mix van wonen met andere functies van belang. Enerzijds door wonen en werken te combineren, anderzijds dragen voorzieningen bij aan een succesvolle transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.

Omdat het exacte programma voor de nader te bepalen mix van publieksfuncties zoals maatschappelijke voorzieningen, cultuur, dienstverlening, horeca, detailhandel, verblijfsaccommodaties en commerciele sportvoorzieningen in beide plangebieden (Pelmolenpad en Stationsgebied) nog niet bekend is, is een quickscan ladderonderbouwingen uitgevoerd die voor beide plangebieden toegepast kan worden. Dergelijke quickscans zijn geen volledige maar verkorte ladderonderbouwingen. Bij een quickscan worden vraag en aanbod globaler in beeld gebracht. De quickscan ladderonderbouwingen publieksfuncties is als Bijlage 6 bijgevoegd.

Van de hiervoor benoemde functies zijn de belangrijkste en meest voor de hand liggende invullingen beladderd en is per invulling gekeken wat zowel de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte tot 2031 is. Voor de verschillende functies in de quickscans is de behoefte op verschillende schaalniveaus berekend. Voor functies op buurtniveau wordt gekeken naar het aantal inwoners in Poort van Hoorn, voor stedelijke functies wordt gekeken naar de gemeente Hoorn en voor regionale voorzieningen naar de Regio West-Friesland.

Uit de behoefte per functie blijkt dat er veel koppelkansen liggen tussen maatschappelijke/culturele functies, dienstverlening, horeca, detailhandel en verblijfsaccommodaties. Per functie kan dan worden uitgegaan van een iets beperktere omvang. Uitgaande van afzonderlijke exploitaties kan worden gekozen tussen de 22.500 m^2 en bijna 40.800 m^2 bvo aan ruimte voor onderzochte functies. Zoals hiervoor al aangegeven richt het onderzoek zich op de meest voor de hand liggende functies en niet op alle mogelijke invullingen.

Het ontwikkelgebied Poort van Hoorn wordt in twee bestemmingsplannen uitgewerkt. Het deelgebied Pelmolenpad met overwegend woningbouw en maximaal 1.500 m^2 aan publieksfuncties en het deelgebied Stationsgebied met een gemixt functieprogramma van in totaal 20.000 m^2 aan publieksfuncties.

Conclusie publieksfuncties

De behoefte aan de beoogde ontwikkeling van de Poort van Hoorn met maatschappelijke voorzieningen, cultuur, dienstverlening, horeca, detailhandel, verblijfsaccommodaties en commerciele sportvoorzieningen kan de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorstaan:

- De beoogde publieke functies voorzien in een (toenemende) behoefte, kwantitatief en/of kwalitatief;
- De ontwikkeling past binnen de beleidskaders en -ambities van de gemeente;
- Van structurele leegstand, aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat als gevolg van de invulling met de beoogde publieksfuncties zal geen sprake zijn. Sterker, de beoogde ontwikkeling draagt positief bij aan het woon- en leefklimaat van bewoners in de gemeente en regio, en aan versterking van de economie en het ondernemersklimaat.

Uitwerking bestemmingsplan
Met betrekking tot het aspect wonen is het maximaal aantal te realiseren woningen overeenkomstig de ladderonderbouwing opgenomen.

Met betrekking tot de publieksfuncties is aangeven dat in het Stationsgebied 20.000 m^2 aan publieksfuncties is toegestaan en de behoefte aan deze publieksfuncties moet blijken uit de quickscan ladderonderbouwingen publieksfuncties. Daarnaast is in de regels van het bestemmingsplan een afwijking opgenomen dat het ook mogelijk is andere publieksfuncties dan genoemd in de quicscan toe te staan onder voorwaarde dat het gebruik wel past in de bestemmingsomschrijving en de behoefte aan deze andere functies is aangetoond met een actuele ladderonderbouwing.

4.1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) is op 31 maart 2010 in werking getreden en is gericht op versnelling van infrastructurele projecten. Hieronder vallen grote bouwprojecten en projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie. Tevens beoogt de wet een economische impuls te geven aan de bouwsector ten tijde van de kredietcrisis.

De Chw versnelt enerzijds de procedures voor deze grote projecten, maar handhaaft anderzijds de noodzakelijke waarborgen voor zorgvuldige besluitvorming. De wet bevat een groot aantal wetswijzigingen, waarmee procedures worden ingekort, het aantal benodigde vergunningen wordt teruggedrongen en meer duidelijkheid wordt geschapen in bestuurlijke verantwoordelijkheden waarbij Europese en internationale regelgeving wel volledig van kracht blijft.

In december 2011 heeft de ministerraad ingestemd met een voorstel om de wet voor onbepaalde tijd te verlengen. Sinds 25 april 2013 heeft de Chw een permanent karakter gekregen.

In deze wet zijn categorieën projecten aangewezen waarvoor de procedurele aspecten van deze wet van toepassing zijn. In bijlage 1 van de wet is als besluit opgenomen het bestemmingsplan waarmee de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden wordt mogelijk gemaakt. Voor een dergelijk bestemmingsplan zijn de procedurele bepalingen van afdeling 2 van de Chw van toepassing. De bedoeling daarvan is om de bouwnijverheid als economisch vitale sector een stimulans te geven. Deze stimulans is gevonden in een vergaande stroomlijning en vereenvoudiging van besluitvormingsprocessen. Dit plan maakt de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk. De Chw is op het onderhavige bestemmingplan van toepassing.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De provincie streeft naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit. De provincie staat voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling: toekomstige generaties moeten ook profiteren van de keuzes die wij maken.

In de omgevingsvisie is het principe van 'lokaal wat kan, centraal wat moet' leidend. Hieruit komen een aantal hoofdthema's naar voren:

- Noord-Holland in beweging, op weg naar een economisch en duurzame toekomst;
- dynamisch schiereiland, benutten van een unieke ligging;
- metropool in ontwikkeling, vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem;
- sterke kernen, sterke regio's, sterke kernen houden regio's vitaal;
- nieuwe energie, economische kansen benutten van energietransitie;
- natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agri-foodsector.

Doel van de provincie met de omgevingsvisie is dat iedereen die in Noord-Holland woont, werkt en op bezoek komt een prettige leefomgeving aantreft. Nu, maar ook in de toekomst. De provincie stuurt aan op “balans tussen economische groei en leefbaarheid”, dat als leidend thema wordt gezien. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd.

Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is daarnaast voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Een economisch vitale provincie kan andersom weer bijdragen aan het welzijn en de leefbaarheid. In samenhang bekeken zijn in dit kader randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met grote thema's als klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, volkshuisvesting, bodemdaling en verminderde biodiversiteit. Uit de ambties en doelstellingen zoals opgenomen in de provinciale omgevingsvisie blijkt dat:

b. Wonen en Werken

Onze ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.

- De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes.
- Om de verschillende kernen en regio's te versterken worden op regionaal niveau afspraken gemaakt. Zo worden regionaal woningbouwafspraken gemaakt om de woningbouw af te stemmen op de vraag.

In paragraaf 1.60 wordt nader op ingegaan op de regionale afspraken. Het planvoornemen past binnen de gestelde doelstellingen en ambities in de provinciale omgevingsvisie.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld en deze is 17 november 2020 in werking getreden. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil ontwikkelingen als woningbouw en windenergie mogelijk maken en het waardevolle Noord-Hollandse landschap beschermen. Hierin wordt een evenwichtige balans gezocht tussen economische groei en leefbaarheid. De 21 nu geldende provinciale verordeningen zijn samengevoegd tot één verordening. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden. Bij de omgevingsverordening zit een digitale kaart waarbij de regels direct in beeld komen op een specifieke locatie. In deze verordening worden regels gegeven over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Op basis van artikel 6.3 van de Omgevingsverordening kan een bestemmingsplan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio

gemaakte schriftelijke afspraken. Dit artikel vormt een aanvulling op het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze toetsing aan het provinciaal beleid is verwerkt in de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. De voor dit bestemmingsplan relevante regionale afspraken zijn in paragraaf 4.3 toegelicht. In paragraaf 4.1.2 is getoetst aan de ladder. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling in lijn is met het provinciaal beleid.

4.2.3 Leidraad landschap en cultuurhistorie

De visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit is vastgelegd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland. Deze vernieuwde leidraad is een uitwerking van het in 2006 vastgestelde Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, dat werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen. Daarnaast bood het handreikingen aan gemeenten om landschap en cultuurhistorie als uitgangspunt te gebruiken bij planvorming.

De Leidraad geeft gebiedsgerichte én ontwikkelingsgerichte beschrijvingen en biedt zo toepasbare informatie over de manier waarop ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie beoogt met deze Leidraad om samen met bijvoorbeeld gemeenten, ontwikkelaars en initiatiefnemers te werken aan het behouden en versterken van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie.

De provincie Noord-Holland heeft 10 archeologische gebieden van provinciaal belang gedefinieerd. Het plangebied ligt in een dergelijk gebied: West-Friesland. Als in gebieden van provinciaal belang het maatschappelijk belang dusdanig groot is dat waardevolle archeologische vindplaatsen aangetast moeten worden, vraagt de provincie aan te geven op welke wijze archeologische waarden door compenserende maatregelen in het plan zijn ondergebracht. Bovendien vraagt de provincie de aanwezige waarden te benutten bij de inrichting van een gebied.

Het archeologiebeleid van de provincie Noord-Holland is primair gericht op het behouden van de archeologische waarden in de bodem. Dit is geheel in de 'geest' van het Verdrag van Malta.

In hoofdstuk 4 van het stedenbouwkundig plan (Bijlage 2) is gemotiveerd hoe is omgegaan met de landschappelijke en cultuurhistorie elementen in relatie tot het planvoornemen. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling in lijn is met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

4.2.4 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

In april 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. Doelstelling van de woonagenda is dat de provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De speerpunten van het provinciale woonbeleid zijn een woning voor iedereen, productie op peil: aanjagen woningbouwproductie, gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie en een kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod. De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

- De provincie streeft naar voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen.
- Wonen is onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave. De provincie geeft ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik.
- De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie.
- De vraag is leidend. De regionale programmeringen worden bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwantitatieve en kwalitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
- De provincie stelt geen limiet aan woningaantallen in binnenstedelijke projecten nabij een OV-knooppunt, of gelegen in een regio waar ook na 2030 een groei van de woningbehoefte is voorzien.

Gemeenten kunnen besluiten om hogere aantallen woningen te realiseren om zo het woningtekort in te lopen.

In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de speerpunten en de regionale afspraken.

4.2.5 Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015-2020

De provincie Noord-Holland wil ruimte blijven bieden aan de verdere ontwikkeling van detailhandel om ook op langere termijn een vitale, dynamische en concurrerende structuur te huisvesten. Er wordt niet uitsluitend tegen detailhandel aangekeken als een ruimtevragende sector, maar men ziet ook het economische en maatschappelijke belang. Maatschappelijke behoeftes veranderen. De provincie Noord-Holland wil een provincie zijn die meebeweegt met de veranderende maatschappij. Gestreefd wordt daarom naar een vitale en aantrekkelijke detailhandelstructuur die aansluit op de behoeftes van de bewoners en bezoekers aan de provincie.

Detailhandel heeft grote maatschappelijke en economische waarde. De werkgelegenheid is groot en groeit in zowel de fysieke winkels als in internetwinkels. Het gemiddelde leegstandpercentage van winkels is in Noord-Holland het laagste van alle provincies. Toch is in Noord-Holland in enkele gemeenten en winkelcentra sprake van een relatief hoog leegstandspercentage en groeit de leegstand. Noord-Holland moet daarom ook alert zijn op een toenemende leegstand in winkelgebieden. Een regiospecifieke benadering gekoppeld aan een lokale visie én een aanpak per winkellocatie is noodzakelijk.

Als leegstand op een locatie moet worden aangepakt, dan zijn primair de gemeenten aan zet. De gemeente is immers bevoegd gezag. De gemeente kan zorgen voor bestemmingsplanwijzigingen zodanig dat herstructurering en transformatie mogelijk zijn.

Bij het ontwikkelen van detailhandelsbeleid hebben overheden vaak een dilemma. Aan de ene kant is er de wens om de bestaande fijnmazige structuur te behouden en overaanbod te voorkomen die leegstand en verpaupering kan veroorzaken. Aan de andere kant moet de dynamiek van de markt de ruimte krijgen, om zo nieuwe impulsen een kans te geven.

Nieuwe impulsen zijn nodig om te voorkomen dat een winkelgebied juist verpaupert omdat het te statisch is en de winkeliers daardoor onvoldoende in staat zijn in te spelen op veranderende wensen en gedrag van consumenten. Ook in het provinciaal beleid gaat het om de juiste balans tussen het behouden van dat wat al sterk is, met name de centrumgebieden, en het accommoderen van vernieuwingsimpulsen.

De missie van de provincie is ‘het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland’. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

a. een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
b. een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
c. een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Deze hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

1. prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;
2. voorkomen van extra leegstand;
3. internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;
5. primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

Realisatie van deze zes beleidsdoelen vindt plaats met inzet van de volgende instrumenten:

Regionale adviescommissie

Nieuwe detailhandelsontwikkelingen en uitbreidingsplannen vanaf 1.500 m^2 moeten aan deze commissie worden voorgelegd. Voor dit bestemmingsplan is vanwege de geringe omvang aan detailhandel geen advies van de commissie vereist.

Regionale visies

Het verplicht door de regio's opstellen van een detailhandelsvisie met daaraan verbonden inhoudelijke en procedurele eisen.

Structuurvisie en ruimtelijke verordening

Verankering van het ruimtelijke aspect van het detailhandelsbeleid vindt plaats in de structuurvisie en in de PRV.

Kennis- en informatievoorziening

Het uitvoeren van bijvoorbeeld marktruimte- en koopstromenonderzoek.

Conclusie

Regionale afspraken zien vooral op de grotere ontwikkelingen. In paragraaf 3.5.2 is toegelicht waarom in dit bestemmingsplan voorzieningen waaronder detailhandel mogelijk wordt gemaakt. De omvang van detailhandel binnen deze voorzieningen is beperkt en past binnen de provinciale regelgeving.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Woonakkoord 2020-2025 regio Westfriesland en Provincie Noord-Holland

De regio West-Friesland is een aantrekkelijke regio om te wonen. In de regionale woonvisie hebben de zeven Westfriese gemeenten hun ambities vastgelegd ten aanzien van het wonen in de regio in het Woonakkoord 2020-2025. Naast het aantrekkelijk houden van de regio als woonregio is dat bijvoorbeeld de ambitie om voldoende betaalbare woningen te hebben en om de bestaande woningvoorraad te verduurzamen. De regio heeft tot doel om de inwoners van West-Friesland naar wens en tevredenheid te laten wonen en een breed scala aan woonwensen binnen de regio te realiseren. De regio West-Friesland zet zich onder andere in op:

- Versnelling van de woningbouwopgave met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor iedere doelgroep. Tot 2025 dienen jaarlijks minimaal 800 – 900 woningen opgeleverd te worden;
- Het op peil houden en uitbouwen van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de bestaande voorraad;
- Leefbaar en bereikbaar West-Friesland tot in de kern;
- Onderscheidende en complementaire nieuwbouwproducten;

De regio en de provincie zetten in op versnelling, zodat de gewenste productie gehaald kan worden. De provincie levert hierbij (financiële) ondersteuning voor versnelling van binnenstedelijke projecten. De provinciale bevolkingsprognose stelt als indicatieve woningbehoefte 7.150 woningen voor de periode 2019-2030. Hiervoor dienen de komende 5 jaar jaarlijks 800-900 woningen te worden gebouwd. De regio gaat jaarlijks minimaal 900 woningen opleveren.

De regio heeft 8.000 woningen (hard en zacht) aan plannen tot 2030. Op papier is voldoende plancapaciteit aanwezig om te voldoen aan de woningbehoefte van 7.150 woningen en de jaarlijkse doelstelling van 900 woningen. Hierbij wordt rekening gehouden met vertraging en mogelijk planuitval. Harde plannen zijn plannen waarvan het bestemmingsplan is vastgesteld. Onduidelijk is wanneer zachte plannen hard gemaakt kunnen worden. Het is daarom belangrijk om een relatief grote hoeveelheid zachte plannen in de voorraad te hebben, voldoende zachte plannen op korte termijn tijd hard te maken en de plannen

voortvarend tot uitvoer te brengen.

Binnenstedelijke plannen

Uitgangspunt bij het zoeken naar nieuwe locaties in het binnenstedelijk gebied voor woningbouw voor de langere termijn is locaties rond OV knooppunten. Hoorn zet zich in om zich als stad verder te versterken, waardoor de regio een kloppend hart krijgt. Kansen liggen onder andere in de intensivering van wonen, werken en voorzieningen in de Poort van Hoorn.

De Poort van Hoorn biedt onderscheidende producten aan. Dit sluit aan op het regionaal beleid. De Poort van Hoorn is daarnaast een binnenstedelijke ontwikkeling, nabij een OV-knooppunt. Deze locatie is geschikt om hogere aantallen woningen te realiseren en het woningtekort in te lopen.

Het planvoornemen sluit aan op het regionale (maar ook het provinciale en gemeentelijke) beleid. De Poort van Hoorn voldoet aan de eisen die gesteld zijn.

4.3.2 Afwegingskader wonen Westfriesland 2019

Het Woonakkoord is grotendeels een procesdocument. Naast concrete afspraken over de ambities en nieuwbouwprogrammering 2020-2025 is een afwegingskader vastgelegd. In het regionaal 'Afwegingskader wonen Westfriesland 2019' is vastgelegd dat nieuwe plannen worden getoetst aan het afwegingskader. Daarin zijn de minimumvereisten vastgelegd waaraan elk plan moet voldoen (Westfriese basis). Aan de hand van de stappen in deze basis kan worden beoordeeld of een nieuwbouwplan wel of niet kan worden gerealiseerd. Hierin is onder meer van belang dat een plan moet passen in de vastgelegde woningbouwbehoefte. Daarnaast zijn er een aantal vereisten waar minstens voor de helft aan voldaan moet worden (Westfries vooruitdenken).

Het programma past binnen de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte en wordt binnen een krachtige kern, nabij het OV-knooppunt binnen bestaand stedelijk gerealiseerd. Het planvoornemen voldoet aan het afwegingskader en past daarmee in de provinciale omgevingsverordening.

4.3.3 Regionale detailhandelsvisie

In de regionale detailhandelsvisie West-Friesland (2015) wordt ingezet op (versterking van) de hoofdstructuur. Er wordt geen medewerking verleend aan initiatieven tot nieuwe clusters van detailhandel buiten de hoofdstructuur (met uitzondering van Bangert en Oosterpolder). Kort samengevat is het credo:

- initiatieven dienen bij te dragen aan versterking van de gewenste structuur
- nieuwe clusters van detailhandel buiten de genoemde hoofdstructuur niet gewenst zijn
- initiatieven die voorzien in realisering of uitbreiding van verspreid gevestigde bewinkeling niet gewenst zijn

Nieuwe detailhandelsinitiatieven buiten de winkelgebieden worden niet toegestaan. De in dit bestemmingsplan voorziene detailhandel is van geringe omvang en passend bij de functie van het gebied.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Hoorn

Op 10 juli 2012 is de Structuurvisie Hoorn vastgesteld. De structuurvisie is een uitwerking van de Stadsvisie uit 2005. De Structuurvisie onderscheidt acht belangrijke maatschappelijke opgaven:

- Bouwen en transformeren voor de vergrijzing.

- Vasthouden van jonge gezinnen.
- Ontwikkelen van aantrekkelijke stad in een complete regio.
- Bestaande woningvoorraad aantrekkelijk houden.
- Balans wonen en werken.
- Economie verbreden.
- Compleet pakket aan voorzieningen bieden.
- Branding en profilering van Hoorn verbeteren.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat Hoorn een andere fase in gaat: 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 de herstructurering en de inbreiding in de bestaande stad. De transformatie van het deelgebied Stationsgebied past hier uitstekend in. In de structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als ontwikkellocatie (nr. 3).

4.4.2 Structuurvisie Poort van Hoorn

Op 5 maart 2013 is de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. De Poort van Hoorn bestaat uit het gebied rondom het station van Hoorn en is onderverdeeld in zes deelgebieden. Pelmolenpad-Prisma is een van deze deelgebieden.

Het deelgebied heeft de potentie een echte binnenstedelijke woon- en werkbuurt te worden in een hoge dichtheid. Die dichtheid kan bereikt worden door het realiseren van grondgebonden stadswoningen met gebouwde parkeervoorzieningen. Het reserveren van atelierachtige ruimten op de begane grond levert een sfeer op van bedrijvigheid die goed past in een stationsomgeving. Het planvoornemen past binnen de kaders van deze structuurvisie.

4.4.3 Woonvisie Hoorn 2020-2025 (2020)

De Hoornse woningmarkt en de ambitie om meer stad te worden vragen om een nieuwe koers. Door de enorme krapte op de woningmarkt is de urgentie groot. De gemeente Hoorn wil zich blijven ontwikkelen. De huidige vergrijzing en ontgroening (jongeren die de stad verlaten) heeft een negatief effect op de leefbaarheid en vitaliteit van de stad en daarmee een negatief economisch effect. Een divers aanbod van woningen, werkgelegenheid, zorg-, onderwijs- en recreatievoorzieningen is van groot belang voor een dynamische stad. Daarnaast zet de gemeente in op een samenleving waarin iedereen meedoet, met duurzame, toekomstbestendige en betaalbare woningen.

De vraag naar woningen is groot. Daarom stimuleert de gemeente het bouwen van extra woningen. Met een nieuwbouwprogramma, zowel op nieuwe locaties als binnen bestaande buurten ('inbreiden' en verdichten). In de woonvisie zijn voor de komende vijf jaar onderstaande vier kernpunten benoemd.

1. Versnelling en ontwikkeling
2. Wonen, zorg en welzijn
3. Duurzaam wonen
4. Sociale huurmarkt, woonwagenbewoners en buitenlandse werknemers

Het planvoornemen voorziet in diverse woningen voor verschillende doelgroepen en levert een kwalitatieve aanvulling op de huidige woningvoorraad van Hoorn.

Uitgangspunt bij nieuwbouw is dat projecten kwalitatief aansluiten bij de vraag van woningzoekenden. Het regionale kwalitatieve afwegingskader (zie paragraaf 4.3) is hierbij leidend.

Doelgroepenverordening
Op 23 april 2019 heeft de gemeenteraad van Hoorn de verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur Gemeente Hoorn vastgesteld zodat de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen kan sturen op categorieën woningbouw die ondervertegenwoordigd zijn in de gemeente Hoorn.

In de verordening is een balans gezocht tussen de mogelijkheden van woningzoekenden die het moeilijk hebben op de woningmarkt en de aantrekkelijkheid voor ontwikkelaars om in Hoorn woningen te realiseren. De eisen uit de verordening gelden bij nieuwe ontwikkelingen. Met de doelgroepenverordening kan de gemeente in ruimtelijke plannen en exploitatieplannen eisen opnemen voor het realiseren van sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en middenhuurwoningen. Bij nieuwbouwplannen kan dit leiden tot gevarieerdere ontwikkelingen. Binnen een ontwikkeling zullen ook sociale woningen en middenhuurwoningen gerealiseerd moeten worden nadat de gemeente de eisen uit de verordening heeft opgenomen in een ruimtelijk plan. Het gebruik van de doelgroepenverordening maakt integraal onderdeel uit van de woonvisie.

De Wro biedt gemeenten de mogelijkheid om in ruimtelijke plannen te eisen dat een bepaald percentage sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en/of middenhuurwoningen gerealiseerd moet worden, mits er een doelgroepenverordening is.

Op basis van de doelgroepenverordening dient binnen het plangebied te worden voldaan aan de volgende woningdifferentiatie:
d. minimaal 15% van het totaal aantal maximum toegestane wooneenheden in de categorie sociale koopwoningen conform het bepaalde in de Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur gemeente Hoorn d.d. 6 juni 2019;
e. minimaal 5% van het totaal aantal maximum toegestane wooneenheden in de categorie geliberaliseerde woning voor middenhuur laag conform het bepaalde in de Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur gemeente Hoorn d.d. 6 juni 2019;
f. minimaal 5% van het totaal aantal maximum toegestane wooneenheden in de categorie geliberaliseerde woning voor middenhuur hoog conform het bepaalde in de Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur gemeente Hoorn d.d. 6 juni 2019.

Deze woningdifferentiatie is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.

Conclusie
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de ambities in de woonvisie.

4.4.4 Detailhandelsnota Gemeente Hoorn 2020 - 2025

De detailhandelssector ondergaat grote veranderingen. Veel fysieke winkels en winkelgebieden hebben het moeilijk. De veranderingen in het koopgedrag van mensen is gewijzigd. Zeker als gevolg van de coronacrisis en de daarbij horende maatregelen. Om de detailhandel toekomstbestendig te houden zijn beleidskeuzes nodig. De belangrijkste daarvan is het concentreren van winkelaanbod. Dit geldt zeker voor de binnenstad. De aantrekkelijkheid van de binnenstad wordt overigens niet alleen bepaald door detailhandel, maar ook door kunst, cultuur en andere publieksaantrekkende functies. Er moet sprake zijn van een samenhangende vertaling van deze nota in combinatie met het beleid op andere terreinen die van belang zijn voor het aantrekkelijk houden van de binnenstad. Om de ontwikkeling van de Poort van Hoorn mogelijk te maken, moet Albert Heijn uit de Van Dedemstraat verplaatst worden.

Bij het opstellen van de detailhandelsvisie is met betrekking tot de ontwikkeling Poort van Hoorn rekening gehouden met onderstaande ambitiets en uitgangspunten.

- De gemeente Hoorn wil 'meer stad' worden. Op grond van provinciaal en gemeentelijk beleid wordt minstens 50% van de nieuwe woningen gerealiseerd binnen 1.200 meter rond OV-knooppunten, waarvan een groot deel in de Poort van Hoorn. Om dit te realiseren is een verplaatsing van Albert Heijn noodzakelijk.*
- In stationsgebied-noord, stationsgebied-zuid en Pelmolenpad/Prismalocatie wordt uitgegaan van een beperkte omvang aan detailhandel, passend bij het functioneel profiel van deze gebieden.* Voorwaarde is daarnaast dat er geen onevenredige concurrentie mag zijn met de bestaande detailhandel in de binnenstad en dat de marktruimte kan worden aangetoond. In paragraaf 4.1.2 is hier nader op ingegaan.
- In stationsgebied noord wordt uitgegaan van een kleine binnenstadsupermarkt (500 a 700 m^2 bvo), vooral gericht op lokale bewoners en bus- en treinreizigers*.

* zie Raadsbesluit Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn - 24-09-2019

4.4.5 Beleid verblijfsruimte toeristen

De gemeente Hoorn richt zich op het stimuleren van toerisme. Een belangrijk onderdeel daarvan is de beschikbaarheid van voldoende verblijfsruimten voor toeristen om aan deze vraag te voldoen. Attracties, horeca en detailhandel zijn voor een deel afhankelijk van het verblijfstoerisme. Daarbij stimuleert toerisme het voorzieningenniveau en draagt het, zowel direct als indirect, bij aan werkgelegenheid.

De gemeente wil ook consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten in woningen stimuleren. Onderdeel hiervan is het bieden van de mogelijkheid aan bewoners om verblijfsruimten aan toeristen te kunnen bieden. In de notitie worden de voorwaarden bepaald die gesteld worden aan pensions en bed & breakfasts om de belangen van bewoners te waarborgen.

Ten aanzien van pensions kan geen algemeen geldend beleid worden ontwikkeld, omdat de situaties te veel verschillen en dit juist te beperkend zou werken. De beoordeling of een pension wel of niet passend is op een bepaalde locatie, wordt per geval afgewogen en waar nodig worden hier voorwaarden aan verbonden.

In tegenstelling tot een pension, is de impact van een bed & breakfast beperkt. Een bed & breakfast is daarom aanvaardbaar binnen de woonbestemmingen. De impact van een bed & breakfast is relatief gering en ondergeschikt aan het wonen. Mits de woonfunctie als hoofdfunctie behouden blijft en eventuele overlast voor de omgeving wordt beperkt, kan medewerking worden verleend aan de vestiging van een bed & breakfast. De voorwaarden zoals opgenomen in de beleidsnotitie zijn als uitgangspunt genomen in het voorliggende bestemmingsplan.

4.4.6 Bomenbeleidsplan

In 2009 is het Bodembeleidsplan opgesteld dat voor een deel steunt op het groenbeleidsplan. Het Bomenbeleidsplan draagt de titel “Ruimte voor bomen”, waarmee wordt benadrukt dat bomen in het toekomstige gemeentelijk beleid een meer prominente plaats krijgen in ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente wil dat Hoorn een groene stad is en blijft. Centraal in het bomenbeleidsplan staat het beschermen van het huidige en toekomstige bomenbestand en het scheppen van voorwaarden voor een optimale ontwikkeling en verzorging van bomen. Via het principe “niet kappen, tenzij…” wordt het gemeentelijke bomenbestand zoveel mogelijk beschermd.



Figuur 14. Kaartfragment Bomenbeleidsplan

De bomenkaart vormt de onderlegger voor het bomenbeleidsplan. De belangrijke huidige en gewenste boomstructuren zijn vastgelegd op een kaart, onderverdeeld in hoofdstructuur, secundaire structuur en parkgroen. De hoofdstructuur valt grotendeels samen met de ontsluitingsstructuur vanuit de wijken en de stad. De secundaire structuur bestaat uit een aantal lange routes door de wijk langs wegen, fietspaden en watergangen. Langs deze routes staan beeldbepalende boomrijen. Hoorn zet zich in voor het handhaven en optimaliseren van deze boomstructuren. In bovenstaand figuur is de structuur ter plaatse van het plangebied weergegeven.

Langs het Keern loopt de hoofdstructuur. Deze eindigt bij het spoor. De Van Dedemstraat is aangemerkt als een secundaire structuur. Ook de Spoorsingel aan de zuidzijde is als secundaire structuur aangemerkt. Het stedenbouwkundig plan heeft geen effect op de aanwezige boomstructuur en het plan biedt voldoende mogelijkheden om de bestaande groenstructuren te versterken.

Nb. Voor extra bescherming van het huidige bomenbestand gebruikt Hoorn een aantal instrumenten. Bij bouw- en aanlegwerkzaamheden moet een Bomen Effect Analyse worden uitgevoerd voordat de werkzaamheden kunnen plaatsvinden. Met de Bomen Effect Analyse wordt uitgezocht wat de gevolgen zijn van de werkzaamheden op de aanwezige bomen. Van daaruit kan men nagaan of het zin heeft om deze bomen op die locatie te handhaven, en zo ja, hoe ze in stand kunnen worden gehouden. De Bomen Effect Analyse moet worden uitgevoerd bij ieder bouw- of aanlegplan in Hoorn waarbij bomen betrokken zijn.

4.4.7 Groenvisie Hoorn 2019 - 2029

Meer groene verbindingen door de stad, een beter gebruik van groen en grotere biodiversiteit. Dat zijn de speerpunten van de Groenvisie die inwoners samen met de gemeente Hoorn hebben opgesteld. Onder de titel ‘Verbindend groen’ is een visie voor het Hoornse groen in 2030 gemaakt.

In de Groenvisie maakt de stad voor de komende tien jaar keuzes voor het beheer, inrichting en gebruik van het groen. Groen kleedt de openbare ruimte in Hoorn aan. Parken, plantsoenen en bermen zorgen voor sfeer en beleving. Ook dragen de groene gebieden bij aan klimaatbestendigheid en een gezonde leefomgeving. Daarnaast brengt groen inwoners bij elkaar. Onderstaande vijf pijlers dragen de Groenvisie.

1. Samen met de stad

Het groen in Hoorn is van ons allemaal. De gemeente wil de samenwerking met de stad versterken door communicatie, educatie en participatie. Voor inwoners moet duidelijk zijn waar en waarom grote werkzaamheden plaatsvinden.

2. Biodiversiteit

Dankzij de verschillende soorten leven blijft de natuur in evenwicht. We gaan het beheer en onderhoud waar mogelijk natuurlijk uitvoeren, zodat dieren en planten de ruimte krijgen. Biodiversiteit bevorderen we door meer gevarieerde planten in de groene verbindingen, bermen, oevers en bosplantsoenen. Bomen die in de toekomst waardevol kunnen zijn, beschermen we.

3. Gebruik van groen

Groen is van groot belang voor recreatie. Je kunt er spelen, sporten, wandelen, de hond uitlaten of luieren. We gaan functies toekennen aan de grote groengebieden om daarmee de kwaliteit te vergroten en het gebruik te spreiden. Ook geven we aan waar plek is voor eetbaar groen en stimuleren we stadslandbouw. Er komen (natuurlijke) verbindingen tussen groengebieden, zodat er een groen netwerk ontstaat door de gemeente.

4. Identiteit en beleving

Groen geeft identiteit aan plekken en gebieden. De gemeente Hoorn wil de beleving en identiteit van de openbare ruimte vergroten. Het groen wordt diverser: we voegen kleur en fleur toe aan de stad. Per wijk dragen planten en hun kleuren bij aan een positieve uitstraling. Planten als heesters en bomen krijgen de kans zich te ontwikkelen doordat ze op de juiste plek staan.

5. Klimaatbestendig en duurzaam

Hoorn wil binnen tien jaar een duurzamere gemeente zijn die beter bestand is tegen klimaatverandering. We gebruiken duurzame materialen en brandstoffen in het groen. In aansluiting op het groene netwerk komen in plantsoenen, parken en pleinen plekken waar mensen prettig kunnen verblijven als het warm is. De gemeente Hoorn zet zich in voor minder verstening in de openbare ruimte en tuinen.

Bomen worden gekoesterd op de plaatsen waar ze tot hun recht komen en een optimale bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen. Dit betekent ook dat bomen in de openbare ruimte in principe niet weggehaald worden voor zonnepanelen. Als een grote meerderheid van de direct omwonenden overlast van bomen ervaart, wordt gezocht naar maatwerkoplossingen. Ook kan het college ervoor kiezen om de mening van de gemeenteraad te vragen.

In het stedenbouwkundig plan is ingegaan op de inrichting van de openbare ruimte, waarbij ook groenvoorzieningen een belangrijke rol spelen (zie paragraaf 3.2 en Bijlage 2). Het planvoornemen is in lijn met de Groenvisie.

4.4.8 Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (2020)

De overheid laat steeds meer activiteiten aan de markt over. Bij nieuwe ontwikkelingen in de gemeente ontwikkelt een initiatiefnemer niet alleen privaat terrein, maar vaak ook de openbare ruimte zoals dat ook in het onderhavige plangebied het geval zou kunnen zijn. Bij deze werkwijze neemt de gemeente de openbare ruimte over in beheer en eigendom nadat deze gereed is. In dergelijke gevallen is het belangrijk dat de gemeente vooraf kan aangeven welk kwaliteitsniveau zij wenst. Om tijdens de contractvorming al inzicht te hebben in de wensen van de gemeente ten aanzien van de te ontwikkelen openbare ruimte, is een Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) opgesteld.

Naast voornoemde werkwijze bestaat de mogelijkheid dat de gemeente direct opdrachtgever kan zijn voor de realisatie van het openbaar gebied waarbij ook de eisen uit de LIOR gevolgd moeten worden. Voor het stationsgebied ligt het voor de hand om deze werkwijze toe te passen.

4.4.9 Archeologiebeleid

In 2012 heeft Archeologie Erfgoed VVH een nieuwe Beleidskaart Archeologie van de gemeente Hoorn vervaardigd. Deze is vastgesteld op 12 maart 2013, samen met de Erfgoedverordening 2013 van de gemeente Hoorn. Op basis van aanvullend bureauonderzoek, getoetste verwachtingen in het veld en kaartanalyse is een nieuwe kaart vervaardigd met andere vrijstellingsgrenzen dan de oude Beleidskaart Archeologie uit 2007.

De herziene Monumentenwet verplicht gemeenten om 'rekening te houden met aanwezige of te verwachten archeologische waarden'. Het bestemmingsplan staat hierbij centraal. Hierin worden bouw- en aanlegvoorschriften opgenomen. Indien belangrijke archeologische waarden als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen niet in de bodem behouden kunnen blijven, dient de informatie te worden veiliggesteld d.m.v. een opgraving. De Monumentenwet gaat hierbij uit van een algemene vrijstelling voor ingrepen tot 100 m^2, maar biedt de gemeente ook de nodige beleidsruimte om haar eigen afweging te maken. De gemeente Hoorn wil van deze mogelijkheid gebruik maken.

Ter bescherming van de archeologische waarden kunnen burgemeester en wethouders, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd. De bescherming van archeologische waarden wordt geregeld via een dubbelbestemming.

Deze dubbelbestemming geldt voor die locaties die op basis van de Beleidskaart Archeologie een hoge archeologische waarde of een hoge archeologische verwachting hebben.

Het bestemmingsplangebied kent op de Beleidskaart Archeologie de volgende dubbelbestemmingen:

- Waarde-Archeologie 1: archeologisch belang betrekken bij alle bodemingrepen die dieper reiken dan 30 cm –Mv;
- Waarde-Archeologie 2: dit betreft de historische molenplaatsen, huisplaatsen, en de overige dijken. De meeste terreinen zijn m.b.v. kaartanalyse (historisch kaartmateriaal) nader begrensd. Voor deze terreinen geldt dat bij voorgenomen bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm –Mv rekening gehouden dient te worden met de aanwezige archeologische waarden.

4.4.10 Kadernotitie Intensiverings- & Hoogbouwvisie

Intensivering en hoogbouw hebben langdurig en in grote mate invloed op de uitstraling van de stad. Om een kader te hebben waaraan getoetst kan worden, zodat iedere situatie in de stad volgens dezelfde kwalitatieve standaard wordt bekeken heeft de gemeenteraad op 20 april 2021 ingestemd met de kadernotitie Intensiverings- & Hoogbouwvisie. Op basis van deze kadernotitie wordt de uiteindelijke hoogbouwvisie opgesteld. In de notitie wordt voorgesteld een wijze van intensiveren te kiezen die past bij Hoorn. Dat betekent dat nieuwe hoogbouw moet passen bij de directe omgeving, maar ook dat die geïnspireerd is op het leefmilieu in de binnenstad. Een gevarieerde programmatische invulling en bouwhoogte. En intensief betekent ook veel ruimte voor water of groen.

Intensiveren van stedelijke gebieden is een kans om de gewenste woningen en voorzieningen toe te voegen om de stad leefbaar en vitaal te houden. Door die nieuwe woningen in een meer stedelijke omgeving te maken, zijn ze aantrekkelijk voor bijvoorbeeld de jongere woningzoekers, of ouderen die op zoek zijn naar

een levendige woonomgeving. Door iets meer dan nu de hoogte op te zoeken, kunnen woningen toegevoegd worden aan de stad, zonder dat dat ten koste gaat van openbare ruimte. Het is niet het doel om de stad vol te bouwen, maar juist om woningen toe te voegen en ook meer bruikbare groene ruimte.

Definitie hoogbouw

De definitie van hoogbouw is voor velen verschillend, dat hangt ook af van verhoudingen tot andere gebouwen en het standpunt waarvandaan je die hoogbouw beleeft. Gemeenten in Nederland hanteren dus ook verschillende definities voor de grens waarboven een gebouw hoogbouw genoemd wordt.

Hoorn ligt aan het water en in een plat landschap, waardoor het silhouet van met name de oude stad en de omliggende dorpen (met nog mooie monumentale kerkjes) met relatief lage hoogbouw behoorlijk kan veranderen. Daarom wordt uitgegaan van een hoogbouwdefinitie die per gebied verschilt.

In Hoorn worden drie definities van de basishoogte, met bijbehorende accenten en uitschieters gehanteerd.



Figuur 15. Drie definities van basishoogte zoals opgenomen in de kadernotitie Intensiverings- & Hoogbouwvisie

De gebieden waar dynamisch stedelijk gebied wordt voorzien, zijn gelegen binnen een cirkel van 1200 meter vanaf een station. Het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn is het eerste intensiveringsgebied met uitgangspunten voor de hoogte van 5 tot 6 lagen voor de basishoogte, met enkele hogere delen tot 8 lagen. Daarbij is aangegeven dat een aantal hoogteaccenten mogelijk zijn. In het gebied Pelmolenpad past een kleinstedelijke intensivering: Iets lagere bebouwing, voornamelijk met een woonbestemming.

Poort van Hoorn geeft een goed beeld van de kansen van intensivering, en daar is breed draagvlak voor, hoewel er in de nadere verdieping van het stedenbouwkundig plan over de plaatsing van de hoogteaccenten nader overleg heeft plaatsgevonden met onder andere de omgeving (zie ook paragraaf 7.1 waarin is ingegaan op het participatietraject). Mede naar aanleiding van het participatietraject is de plaatsing van de hogere gebouwen aangepast ten opzichte van het in 2020 vastgestelde stedenbouwkundige plan. In paragraaf 3.4 is ingegaan op de stedenbouwkundige motivering van de hoogteaccenten in het plangebied.

Er wordt gekozen voor een wijze van intensiveren die past bij Hoorn. Dat betekent dat nieuwe hoogbouw moet passen bij de directe omgeving, maar ook dat die geinspireerd is op het leefmilieu in de binnenstad: Met een gevarieerde programmatische invulling en bouwhoogte. En intensief betekent ook veel ruimte voor water of groen.

4.4.11 Welstandsnota 2020

Op 4 februari 2020 is de Welstandsnota 2020 van de gemeente Hoorn vastgesteld. De welstandsnota is het toetsingsinstrument voor nieuwe ontwikkelingen in Hoorn. Het planvoornemen ligt in plangebied 5c Buitenstad. Hiervoor geldt een regulier welstandsregime. In de reguliere gebieden ligt de focus bij de beoordeling vooral op het bewaren van de eenheid in complexmatige bebouwing.

De welstandsnota bevat geen welstandscriteria voor grotere (her)ontwikkelingsprojecten die de bestaande ruimtelijke structuur en karakteristiek doorbreken. In sommige gevallen kan dan worden volstaan met het verwijzen naar criteria van naastgelegen of andere vergelijkbare gebieden in de gemeente. In andere gevallen wordt bij de beoordeling teruggegrepen op de algemene criteria. Ook kan de gemeenteraad besluiten in het kader van de planvorming nieuwe welstandscriteria vast te stellen als aanvulling op de welstandsnota.

Voor het plangebied wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie paragraaf 3.7). In het beeldkwaliteitskader staan de criteria met betrekking tot de plaatsing, massa, aanzichten/detaillering, opmaak en diverse andere zaken voor het op te richten programma. Het beeldkwaliteitskader vormt, samen met het voorliggende bestemmingsplan, na de uiteindelijke vaststelling door de gemeenteraad, de basis voor de aan te vragen (eventueel collectieve) omgevingsvergunning(en) voor het bouwen. Het beeldkwaliteitskader doorloopt een eigen procedure en wordt apart van het bestemmingsplan vastgesteld.

Hoofdstuk 5 Omgevingstoets

Om de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan te toetsen, is het noodzakelijk dat verschillende onderzoeken worden uitgevoerd.

5.1 Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van het college en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan.

Hierbij moet worden opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel moet worden voorkomen.

Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. In veel gevallen zal historisch onderzoek inzake de betreffende verdachte locatie kunnen uitwijzen of er voldoende aanleiding is om ook bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met een oriënterend bodemonderzoek en/of een nader bodemonderzoek kan worden vastgesteld of inderdaad sprake is van bodemverontreiniging, en zo ja, in welke mate en van welke omvang. Op basis van een nader onderzoek kan de provincie bepalen of er een noodzaak is tot gedeeltelijke of gehele sanering van de locatie en of er beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen. Daarbij zal ook de huidige en/of toekomstige bestemming en het gebruik van de locatie een rol spelen uit welke saneringsvarianten kan worden gekozen.

Onderzoek

In 2017 en 2018 zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd voor zowel de noord- en zuidzijde van het stationsgebied. Door de gemeente Hoorn zijn de verontreinigingssituaties naar aanleiding van deze onderzoeken in kaart gebracht (Bijlage 7). Uit het onderzoek blijkt dat op diverse vlekken ernstige, maar niet spoedeisende, vormen van bodemverontreining aanwezig is. De onderzoeksresultaten vormen milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen voor de toekomstige bestemming van de locatie. Door middel van een sanering kunnen deze gronden gebruikt worden voor de beoogde functies. Er kan op basis van de beschikbare informatie niet worden gegarandeerd dat plaatselijk de bodem altijd geschikt is voor de huidige en/of gewenste functie. Bij bouwactivteiten/ontwikkelingen binnen het gebied moet daarom altijd een extra toets op bodemgeschiktheid worden gedaan.

Voor de geplande saneringswerkzaamheden (inclusief de werkzaamheden in het stationsgebied) wordt overwogen om te werken met een raamsaneringsplan. Dit geeft de mogelijkheid om gefaseerd te saneren en om eenvoudiger om te gaan met onverwachte lokale verontreinigingsspots in het dempingmateriaal op terreindelen waar geen sterke verontreinigingen in de diverse bodemonderzoeken naar voren zijn gekomen.

Conclusie

Het planvoornemen is wat betreft het aspect bodem uitvoerbaar.

5.2 Ecologie

In het kader van de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming en gebiedsbescherming. Dit is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb), de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Voor het totale plangebied Poort van Hoorn is een ecologische beoordeling uitgevoerd. Dit onderzoeksrapport is als Bijlage 8 toegevoegd aan deze toelichting.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Indien vliegroutes of verblijfplaatsen van de Meervleermuis aanwezig zijn, kan een negatief effect optreden op het instandhoudingsdoel van de Meervleermuis in de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer. Om te bepalen of dit het geval is, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd wanneer werkzaamheden plaatsvinden waarbij gebouwen gesloopt worden of wanneer er lichtbronnen nabij bomen, bestaande gebouwen of watergangen worden gerealiseerd.

Overige gebiedsbescherming

Op overige beschermde gebieden (NNN, Weidevogelgebieden) zijn door uitvoering van de geplande werkzaamheden geen negatieve effecten te verwachten.

Stikstof

Een AERIUS- berekening van de stikstofuitstoot van het planvoornemen moet uitwijzen of er negatieve effecten in het kader van de Wnb beschermde gebieden zullen optreden. Op basis daarvan kan worden bepaald of vervolgstappen nodig zijn, zoals het aanvragen van een vergunning van de Wnb. Op 7 juni 2021 is de berekening stikstofdepositie voor de bestemmingsplannen 'Poort van Hoorn - Stationsgebied' en 'Pelmolenpad' uitgevoerd. Omdat de plangebieden aan elkaar grenzen en de realisatie deels tegelijk plaats vindt is er voor gekozen om voor de twee bestemmingsplannen een gezamenlijke AERIUS-berekening uit te voeren. De berekeningen met AERIUS genereren een rekenresultaat en een pdf bestand waarin wordt geconstateerd dat er geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn met een overschrijding van een projectbijdrage van meer dan 0,00 mol N/ha/jaar. De berekening met bijlagen is als Bijlage 9 bijgevoegd.

Er treedt door de stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wnb beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig.

Soortenbescherming

Vogels

Door uitvoering van de plannen ontstaat mogelijk een conflict met de Wnb indien broedende vogels en hun nesten worden verstoord.

Vleermuizen

Wanneer men gebouwen sloopt of bomen met holtes kapt kunnen er verblijfplaatsen van vleermuizen verloren gaan. Er dient dan aanvullend onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen te worden uitgevoerd. Aanvullend onderzoek naar vleermuizen bestaat uit meerdere onderzoeksrondes, die verspreid over de periode mei tot en met oktober plaatsvinden. Vanwege de nabijheid van het Markermeer zal er extra aandacht besteed moeten worden aan de Meervleermuis tijdens dit onderzoek.

Steenmarter

Wanneer gebouwen gesloopt worden kunnen verblijfplaatsen van Steenmarter verloren gaan. Mochten gebouwen gesloopt worden dan dient eerst onderzoek plaats te vinden naar de aanwezigheid van Steenmarter in de betreffende gebouwen.

Overige beschermde soorten

Door uitvoering van de plannen zal geen conflict met de Wnb ontstaan ten aanzien van overige beschermde soorten. Wel dient ten aanzien van vrijgestelde amfibieën en zoogdiersoorten de zorgplicht in acht genomen te worden, door de dieren de gelegenheid te geven het plangebied te verlaten.

Conclusie

Het nader onderzoek naar de vleermuizen en meervleermuis en de steenmarter wordt uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen te zijner tijd worden verwerkt. Omdat de verwachting is deze onderzoeken nog niet (volledig) zijn uitgevoerd ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan is er voor gekozen om de verplichting tot een onderzoek vast te leggen in de regels door middels van een voorwaardelijke verplichting. Voor het overige wordt rekening gehouden met de zorgplicht en is het planvoornemen niet in strijd met het gestelde binnen de Wnb.

5.3 Erfgoed

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de cultuurhistorie in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het betreft dan:

1. Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
2. Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
3. Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Zaken zoals het certificeringsstelsel en de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten blijven in de Erfgoedwet.

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenwet doorgevoerd via een wijziging van artikel 3.6. lid 2 van Besluit ruimtelijke ordening. In de toelichting van een bestemmingsplan moet voortaan het volgende worden opgenomen: Een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierdoor dienen cultuurhistorische waarden dus uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Gemeenten zullen een inventarisatie moeten (laten) maken van alle cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied, dus niet alleen de archeologische waarden. Daarnaast moeten ze aangeven welke conclusies ze daaraan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan. Dit is één van de pijlers van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo).

De Rijksdienst helpt gemeenten om hieraan te voldoen met de Handreiking erfgoed en ruimte. Hierin staat hoe gemeenten zo'n inventarisatie en analyse kunnen uitvoeren. Ook wordt in deze handreiking aangegeven op welke wijze gemeenten cultuurhistorische waarden kunnen opnemen in een bestemmingsplan, compleet met voorbeeldbepalingen.

5.3.1 Cultuurhistorie

Ten behoeve van de ontwikkeling van Stationsgebied Noord is in 2018 een herziene versie van het cultuurhistorisch advies opgesteld[1]. In juni 2020 is door Bureau Erfgoed een cultuurhistorische inspiratiekaart aangeleverd (Bijlage 10). Deze kaart is gebaseerd op een cultuurhistorisch advies voor het Stationsgebied Zuid (conceptversie) dat in juni 2018 is aangeleverd[2] (Bijlage 11).

Het plangebied wordt in het westen begrensd door het Keern, in het noorden door de van Dedemstraat, in het oosten door een waterpartij die de bebouwing langs de Koepoortweg begrensd. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de Stationsweg en de Noorderveemarkt.

Het plangebied ligt deels binnen en deels buiten de historische stadskern van Hoorn. Het is een gebied waarin vanaf de 12de eeuw is ontwikkeld. In de 12de en 13de eeuw was dit weideland met een binnendijkje, het Keern. Het Keern vormde de scheiding tussen de Westerpolder en Oosterpolder (figuur 16).

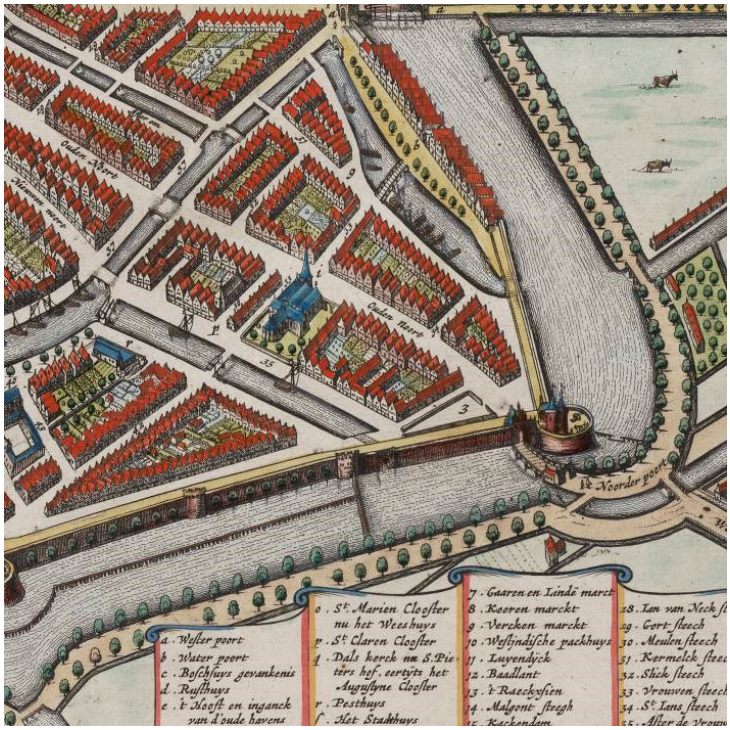
Rond 1426 werd een stadsomwalling met stadsgracht aangelegd rondom het Kleine Noord. De wal en gracht volgden de Veemarkt, Noorderveemarkt, Scharloo en Vale Hen. Het water dat ter plekke van het huidige parkeerterrein Vale Hen aanwezig was, was een restant van de stadsgracht. Ergens ter hoogte van het kruispunt van het Keern, Noorderveemarkt, De Weel en Hoge Vest stond de eerste Noorderpoort, die toen nog van hout was. De precieze locatie is onbekend.

In 1508 vond een stadsuitbreiding plaats, waarbij een nieuwe stadsgracht met poorten en torens werd aangelegd. In plaats van de oude houten Noorderpoort verscheen een stenen Noorderpoort. Deze ligt in de huidige situatie onder de locatie waar het Keern aansluit op het kruispunt met de Noorderveemarkt, De Weel en Hoge Vest. In 1513 werden twee stadstorens gebouwd. Vervolgens werd gefaseerd een stadsmuur opgetrokken en in 1552 rondom de Noorderpoort een rondeel gebouwd. Hiernaast werd een nieuwe Noorderpoort gebouwd en het Keern werd in een bocht hierheen verlegd. Bij een deel van de stadswal is nooit een stadsmuur gerealiseerd. Op de oudste stadsplattegrond van de stad uit 1560 is de situatie goed te zien.



Figuur 16. Stadsplattegrond van Van Deventer uit 1560 (noorden boven)

In de 17de eeuw werd het gebied verder ontwikkeld. Vanaf 1594 werden buiten de stadsgrachten fraaie met bomen beplante singels gemaakt (figuur 17). Hier kon men rondom de stad wandelen. Vanaf 1618 werd een rij huizen aan de Hoge Vest gebouwd. Hier ligt nu de rijweg Hoge Vest en parkeerterrein Vale Hen. In 1624 werd onder het volledige Nieuwe Noord een bakstenen overkluizing gemaakt, die aansloot op het water rondom het rondeel. Als scheidingen tussen zoet en zout water werden bakstenen beren in de stadsgracht gemaakt. De situatie in de 17de eeuw is goed te zien op de stadsplattegrond van Blaeu, die werd uitgegeven in 1649 (figuur 17).



Figuur 17. Stadsplattegrond van Blaeu uit 1649

In de 18de eeuw vonden weinig wijzigingen plaats in de inrichting van het gebied. Wel vernemen we in de historische bronnen van herstelwerkzaamheden aan bijvoorbeeld de muur rondom het rondeel.

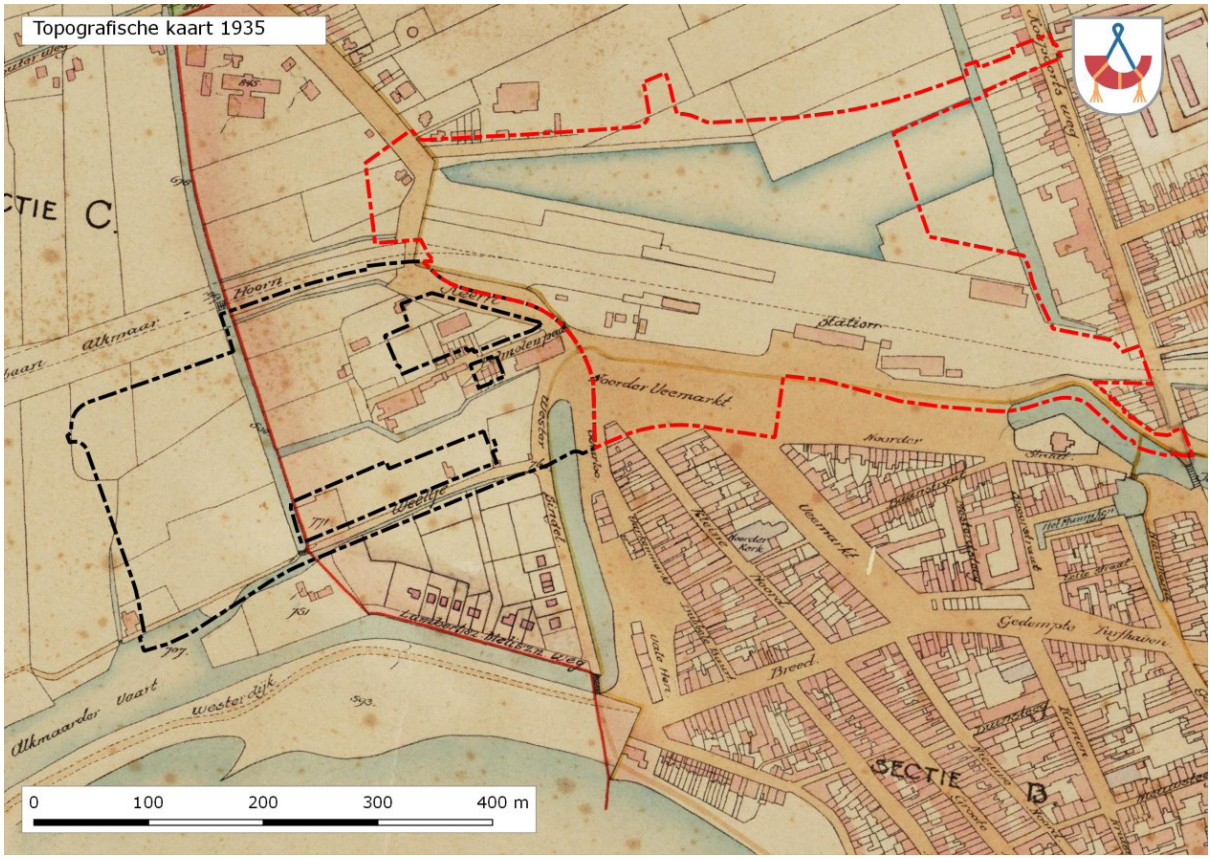


Figuur 18. Stadsplattegrond van Doesjan uit 1794

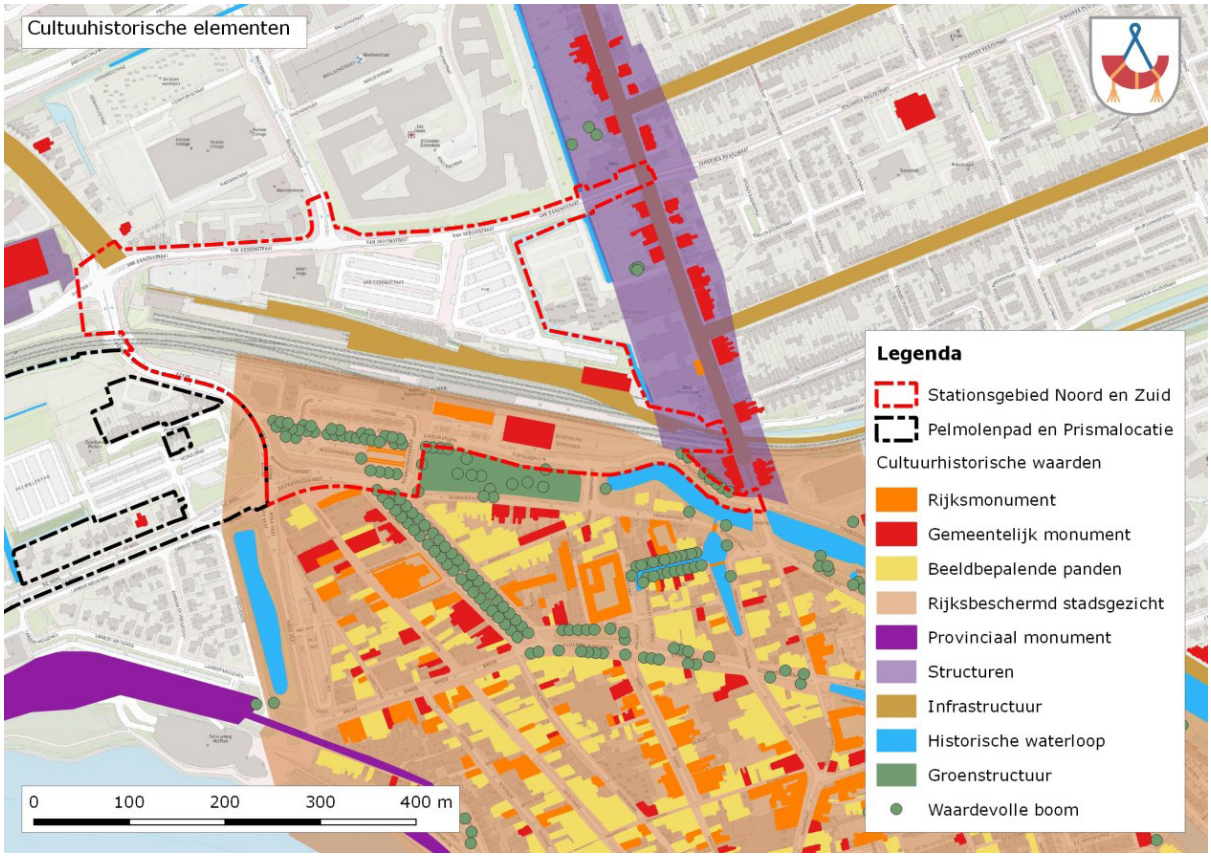
In de loop van de 18de eeuw zette een economische en demografische neergang van de stad in wat resulteerde in de afbraak van veel huizen. Op de oudste kadastrale kaart uit 1823 zijn de meeste structuren en gebouwen nog aanwezig. Duidelijk te zien zijn bijvoorbeeld het rondeel, de loop van de stadsgracht en de stadstorens. In de 19de eeuw volgde een grootschalige afbraak van de stadspoorten, torens, omwallingen en ook huizen. De volledige bebouwing aan de Hoge Vest is uiteindelijk verdwenen. Een deel van de stadsgracht werd bovendien gedempt. Vanaf het einde van de 19de eeuw werd het gebied nieuw ingericht. Vooral de aanleg van de spoorlijn en bouw van het station veroorzaakten een ingrijpende verandering (figuur 19).



Figuur 19. Ligging plangebied op landgebruik van de kadastrale Minuut uit 1823 (bron: HISGIS).



Figuur 20. Ligging plangebied stationsgebied Noord en Zuid (rode stippellijn) en plangebied Pelmolenpad-Prismalocatie (zwarte stippellijn) op een topografische kaart uit 1935.



Figuur 21. Plangebied op de cultuurhistorische inventarisatiekaart.

Aan de oostkant grenst het plan deels aan De Tocht, de ten westen van en evenwijdig aan de Koepoortsweg gelegen waterloop die in het noorden uitmondt in De Groene Wijzend. De Tocht is waarschijnlijk een gegraven afwatering uit de tijd van de ontginning van dit gebied in de late twaalfde eeuw. De Tocht is voor Hoorn van groot historisch belang, omdat de stad ontstaan is rond de monding van deze waterloop, waar deze via een sluis uitmondde in de Zuiderzee (deze sluis lag volgens Velius aan de oostkant van de Roode Steen). De Tocht zorgde niet alleen voor de ontwatering van het veenontginningsgebied, maar was ook een belangrijke aan- en afvoerroute voor producten uit het achterland. Voor de ontwatering van de perceelsloten van het veengebied waren zowel de Tocht als de sloot langs de Holenweg in gebruik. Vanuit het Westfriese achterland werden goederen per boot via De Tocht aangevoerd om in Hoorn verkocht te worden. Mede hierdoor werd Hoorn een belangrijke marktplaats. De Tocht vormde eeuwenlang een van de belangrijkste verbindingen tussen de stad en het achterland; tot in de twintigste eeuw maakten tuinders tot Andijk aan toe gebruik van deze vaarroute om hun producten per schuit aan te voeren naar de groente- en fruitmarkt op het Nieuwland en, later, het stationsemplacement. Op de westoever van De Tocht bevond zich een beklinkerd paadje voor de schuitentrekkers. De opkomst van de veilingen in Zwaag en Blokker betekende het einde voor de Hoornse groente- en fruitmarkt en daarmee verloor De Tocht zijn functie als aanvoerweg voor agrarische producten. Hoewel aan het eind van de 19e eeuw water is aangelegd, is dit nu niet meer in het plangebied aanwezig, met uitzondering van een kleine watergang aan de oostzijde van het plangebied die in contact staat met de (oorspronkelijke loop van de) Tocht (figuur 21).

Op bovenstaande afbeelding (figuur 21) is te zien dat het plangebied deels ligt in het beschermd stadsgezicht van Hoorn. Dat betekent dat het gehele gebied binnen de begrenzing van het beschermd stadsgezicht de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie moet krijgen.

De volgende elementen in het plangebied dienen ook de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie te krijgen.

In 1839 werd de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem geopend door de Hollandsche IJzeren Spoorweg - Maatschappij (HIJSM). Daarna ontwikkelde het railvervoer in Nederland zich snel. In 1884 werd de spoorlijn Amsterdam- Zaandam-Hoorn geopend. Deze werd in 1885 doorgetrokken naar Enkhuizen, waarna men verder naar het noorden kon door een bootdienst over de Zuiderzee. Ook Medemblik wilde een spoorverbinding. Dit leidde in 1887 tot een **tramverbinding**. De lijn kende de volgende stations: Medemblik, Opperdoes, Twisk, Midwoud-Oostwoud, Abbekerk-Lambertschaag, Benningbroek-Sijbekarspel, Wognum-Nibbixwoud, Zwaagdijk, Zwaag, Westerblokker en Hoorn. Begin jaren '20 kreeg de lokaaltrein naar Medemblik concurrentie van de autobus die de dorpen beter kon bereiken en goedkoper was. Dit was meteen het begin van het einde van de stoomtram. In 1935 werden de stoomtrams ten behoeve van het personenvervoer gestaakt. Uitzondering hierop waren de treinen die tijdens de Tweede Wereldoorlog nog even naar Medemblik reden omdat door de brandstofschaarste de bussen niet meer reden. In 1968 werd de Museumstoomtram in het leven geroepen. De **rijtuigenloods** aan de Van Dedemstraat 8 is gemeentelijk monument.

Aan de zuidzijde van het spoor bevinden zich het **station**, rijksmonument, en de **bussengarage**, gemeentelijk monument. Het station uit 1884 is opgetrokken in neo-renaissance. Hoewel in die tijd er een standaardisering van stations was, was geen enkel station hetzelfde en werd station Hoorn in opdracht van de Staat door ingenieur Jan Dionijs Evers ontworpen.

De **bussengarage** staat naast het monumentale stationsgebouw van Hoorn. Het Stationsplein is in opzet tot stand gekomen na de demping van de Noorderpoortsgracht en de aanleg van het Noorderplantsoen in 1885. Het spoorwegemplacement, gelegen ten oosten van het stationsgebouw en het Stationsplein, was destijds ingericht voor opslag en onderhoud van treinmaterieel. Op het emplacement stonden onder andere een locomotievenloods, een waterreservoir, een draaischijf voor het keren van de locomotieven en er was plek voor kolenopslag. Nadat het gebruik voor stoomlocomotieven in 1939 eindigde werd de locomotievenloods vanaf 1941 als garage, werkplaats en kantoor gebruikt door WACO, de Westfriese Autocar Onderneming uit Hoorn. Op 27 juni 1953 werd door N.V. Naco, de Nederlandse Auto Car Onderneming uit Alkmaar, vergunning aangevraagd voor het slopen van de bestaande locomotievenloods en de bouw van een nieuwe bussengarage met kantoor en woonhuis naar ontwerp van Ringers Bouwbureau N.V. uit Alkmaar.

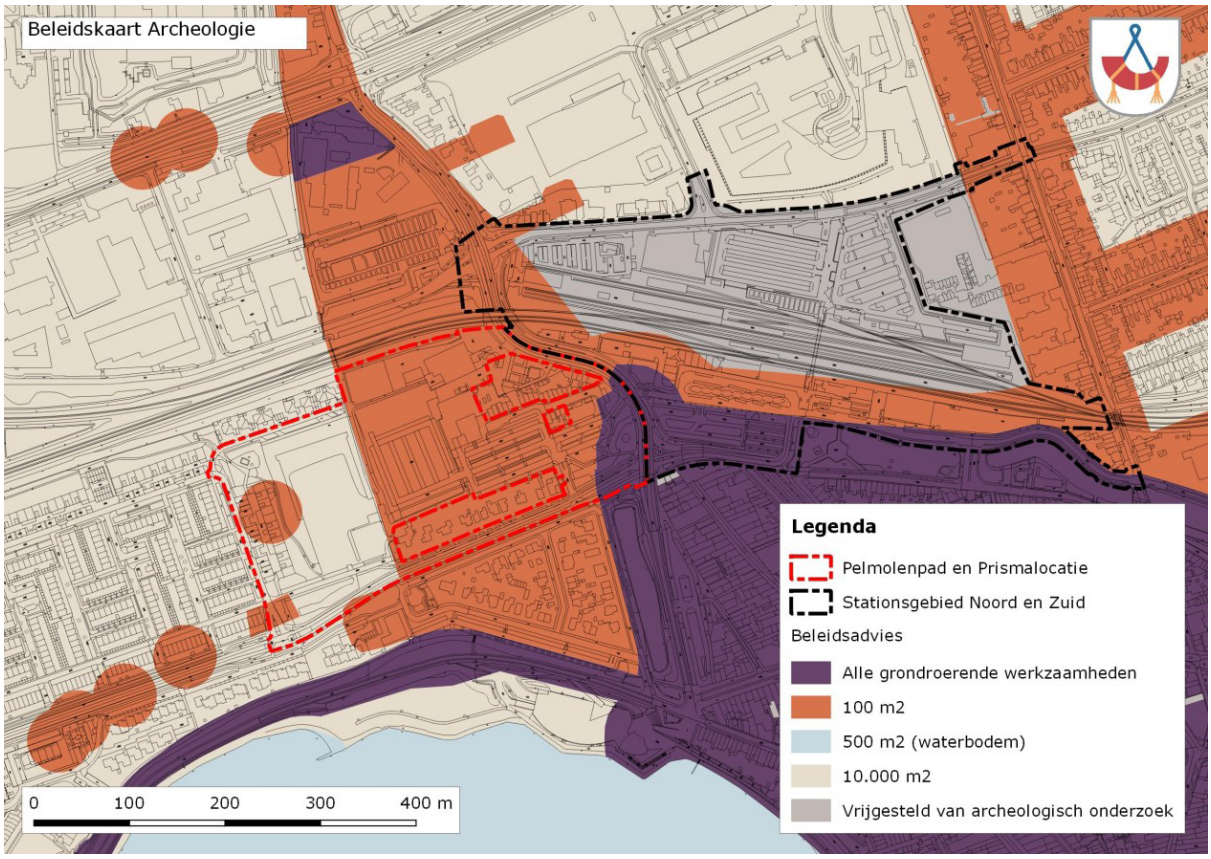
Aan de zuidwest zijde van het station ligt de **Noorderveemarkt**. Dit gebied bleef vanaf het midden van de 16de eeuw onbebouwd. In 1656 werd een stalling voor de nieuwe paardenmarkt gemaakt tussen de Noorderpoort en de St. Janssluis. In 1772 werd de markt van stenen palen voorzien en werd het terrein vergroot door het slechten van de vestingwal tussen de Noorderpoort en de huidige Veemarkt. Het terrein werd gebruikt als koeien- en paardenmarkt. De gracht werd omstreeks 1880 gedempt. Aan het eind van de 19de eeuw werd een deel van het terrein voorzien van gietijzeren palen ten behoeve van de Veemarkt. Het gebied van de Noorderveemarkt vormt een open ruimte tussen de binnenstedelijke bebouwing en de bebouwing langs de spoorlijn. Door deze ruimte blijft de historische structuur van de omgrachting van de stad afleesbaar. Behoud van een open en ruimtelijke zone is dan ook wenselijk. Op de Noorderveemarkt bevinden zich tevens diverse monumentale bomen.

5.3.2 Archeologie

Voor grote delen van het plangebied zijn al archeologische bureauonderzoeken of quickscans vervaardigd. Hierin is een gespecificeerde verwachting opgesteld en aangegeven hoe om te gaan met de aanwezige archeologische waarden[3].

Op de beleidskaart archeologie (figuur 22) staan verschillende vrijstellingsgrenzen aangegeven. De historische stadskern is in paars aangegeven. De overige historische bebouwing staat in oranje weergegeven.

Voor het plangebied geldt dat de meest zuidelijke begrenzing binnen het rijksbeschermd stadsgezicht van Hoorn ligt. De overige historische bebouwing geldt een hoge archeologische waarde. Het noordelijke deel (ingeklemd tussen de historische bebouwing) is in een advies uit het verleden al vrijgegeven met betrekking tot het aspect archeologie vanwege de aanleg van de spoorlijn en de grote waterpartij.



Figuur 22. Ligging plangebied op de beleidskaart archeologie

Het bestemmingsplangebied kent op de Beleidskaart Archeologie de volgende dubbelbestemmingen:

- Waarde-Archeologie 1: archeologisch belang betrekken bij alle bodemingrepen die dieper reiken dan 30 cm –Mv;
- Waarde-Archeologie 2: dit betreft de historische molenplaatsen, huisplaatsen, en de overige dijken. De meeste terreinen zijn m.b.v. kaartanalyse (historisch kaartmateriaal) nader begrensd. Voor deze terreinen geldt dat bij voorgenomen bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm –Mv rekening gehouden dient te worden met de aanwezige archeologische waarden.

Conclusie

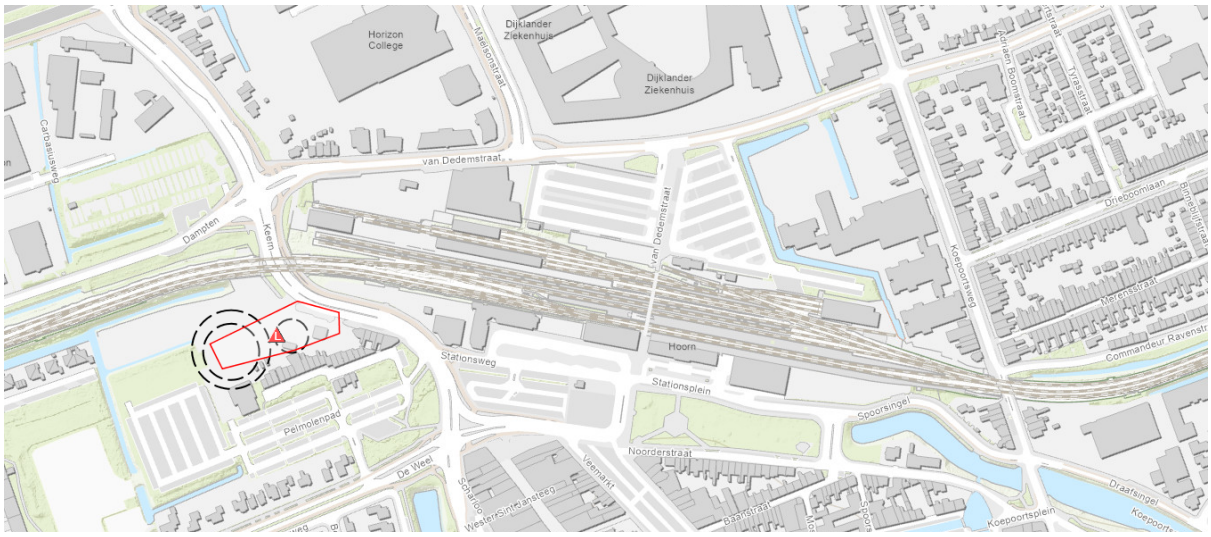
Het archeologisch onderzoek voor stationsgebied Zuid wordt uitgevoerd en de uitkomsten worden te zijner tijd verwerkt in het bestemmingsplan. Stationsgebied Noord is vrijgesteld van archeologisch onderzoek. Wat betreft het aspect cultuurhistorie is het planvoornemen uitvoerbaar.

5.4 Externe veiligheid

De overheid heeft de afgelopen jaren veiligheidsnormen vastgelegd die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Onderdeel van het veiligheidsbeleid is dat de afwegingen, ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben, duidelijk zichtbaar moeten worden gemaakt en niet langer onbewust of impliciet plaatsvinden.

Onderzoek

Landelijk is de zogenoemde professionele risicokaart ontwikkeld. Hierop is onder andere informatie over risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen opgenomen. Om na te gaan of bij het planvoornemen ook aandachtspunten op het vlak van externe veiligheid aanwezig zijn, is de Risicokaart geraadpleegd. In de hiernavolgende figuur is een fragment van deze risicokaart weergegeven.



Figuur 23. Fragment risicokaart.

Over het aanwezige spoor vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Over de Provincialeweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Deze weg heeft geen 10-6/j en 10-7/j contour voor het plaatgebonden risico (PR). Het plan voldoet aan de normen voor het PR. De 10-8/j contour ligt circa 52 meter van het hart van de weg. Dit heeft geen effect op de voorgenomen ontwikkeling.

Uit de risicokaart blijkt dat er in het plangebied geen risicobronnen aanwezig zijn. Direct buiten het plangebied is tankstation Keern gesitueerd. De veiligheidsafstanden met betrekking tot het aanwezige tankstation Keern liggen buiten het plangebied. Voor het overige zijn er geen risicobronnen aanwezig die van invloed zijn op het planvoornemen. Het planvoornemen zelf maakt geen risicovolle inrichtingen mogelijk die van invloed zijn op de omgeving.

Conclusie

Het planvoornemen is wat betreft het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

5.5 Milieuhinder geluid weg- en railverkeer

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidshinder. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidshinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. De Wgh bepaalt dat de geluidsbelasting op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. Voor wegverkeer bedraagt deze waarde 48 dB, voor het spoor 55 dB.

Overschrijdingen, in binnenstedelijk gebied tot een maximale ontheffingswaarde van 63 dB bij wegverkeerslawaai en 68 dB voor spoorweglawaai, zijn middels het doorlopen van een procedure hogere waarde mogelijk waarbij - voor zover mogelijk - maatregelen (bron, overdracht, ontvanger) dienen te worden getroffen. Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is het van belang dat de binnenwaarde als

gevolg van de te verwachten geluidshinder acceptabel is. In het Bouwbesluit is opgenomen dat nieuwe woningen geïsoleerd moeten worden tot een binnenwaarde van 33 dB.

Onderzoek

De ligging van het plangebied is geluidsbelast vanwege wegverkeer door een aantal (drukke) wegen en vanwege railverkeer door de ligging aan een doorgaand spoor en het treinstation Hoorn. Voor dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek naar geluidshinder als gevolg (spoor)weginfrastructuur relevant.

In het kader van het voorliggende planvoornemen is de te verwachten geluidshinder vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai door bureau Peutz onderzocht. De onderzoeksrapportage is als Bijlage 12 bijgevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van zowel het weg- als het railverkeer niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Daarentegen wordt voor beide bronnen voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Om deze reden dienen er hogere waarden te worden aangevraagd. De exacte hoogte en aantallen aan te vragen hogere waarden is afhankelijk van de locaties van de te realiseren geluidgevoelige bestemmingen. Een procedure om hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan te worden doorlopen. Alvorens dit bestemmingsplan vast te stellen, moet de hogere waarde zijn vastgelegd.

Daarnaast blijkt dat voor een deel van de geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting meer dan 53 dB bedraagt. Met een standaard gevel met een geluidwering van 20 dB wordt voor deze geluidgevoelige bestemmingen niet voldaan aan de eis uit het Bouwbesluit van een maximaal binnengeluidniveau van 33 dB. Om deze reden zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderzoek naar de geluidwering van de gevel uitgevoerd moeten worden. Dit onderzoek moet aantonen dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Bouwbesluit voor het binnengeluidniveau. Indien voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Bouwbesluit is sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat binnen.

Conclusie

Door het vaststellen van een hogere grenswaarde en het uitvoeren van een onderzoek naar de geluidwering ten tijde van de aanvragen omgevingsvergunningen kan worden geconcludeerd dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor het bestemmingsplan Pelmolenpad te Hoorn.

5.6 Milieuhinder trilling

Door te bouwen naast het spoor bestaat de mogelijkheid van hinderoverlast vanwege trillingen door treinverkeer. In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Het bestaande wet- en regelgevende kader biedt verschillende handvatten voor de omgang met trillingshinder bij nieuwbouw. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. Ondanks dat geen sprake is van wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen dient dit aspect wel te worden beoordeeld vanuit het wettelijke criterium van een 'goede ruimtelijke ordening'. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

Onder meer in de "Handreiking nieuwbouw en spoortrillingen (mei 2019, Ministerie van Waterstaat en Infrastructuur, hierna "Handreiking") wordt in hoofdstuk 5 aangegeven hoe omgegaan dient te worden met trillingen langs het spoor bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Hierin wordt gesteld dat bij een plangebied gelegen op een afstand < 100 meter van het spoor aandacht aan het aspect trillingen dient te worden geschonken.

Toetsing

Het plangebied wordt centraal doorsneden door de spoorlijn en het station Hoorn. Op dit spoortraject rijden uitsluitend reizigerstreinen. De beoogde woonbestemmingen en gemengde functies zijn tot op circa 5 meter van het spoor beoogd. Deze afstand is zodanig dat trillinghinder niet op voorhand uitgesloten is en valt tevens binnen de 100 meter als genoemd in de Handreiking, derhalve is door Peutz onderzoek uitgevoerd (Bijlage 13).

Doel van het onderzoek is om aan te geven of trillingen veroorzaakt door treinpassages een hinderlijke situatie kunnen veroorzaken en op welke afstand van het spoor dit te verwachten is. Metingen zijn op diverse posities op 5 tot 30 meter naast het doorgaande spoor verricht op maaiveldniveau. Daarnaast zijn ter controle van de trillingafname over afstand ter hoogte van twee van de meetposities metingen verricht op een grotere afstand van het spoor.

De trillingniveaus zijn getoetst aan de grenswaarden uit de "Trillingen: meet- en beoordelingsrichtlijn, hinder voor personen in gebouwen" (Hierna: SBR-B). Getoetst is aan de grenswaarden voor nieuwe situaties en de grenswaarden voor bestaande situaties. Daarbij is getoetst aan de grenswaarden voor verschillende gebruiksfuncties en voor herhaald voorkomende trillingen gedurende langere tijd, waar bij treinpassages sprake van is.

Onderzoek

Uit het onderzoek is het volgende gebleken:

- Op maaiveldniveau op de bouwgrens worden de grenswaarden voor een deel van de woningen in nieuwe situaties aan de noordzijde nabij de spoorwegovergang overschreden;
- Op maaiveldniveau op de bouwgrens worden de grenswaarden voor een deel van woningen in nieuwe situaties aan de zuidzijde overschreden;
- De grenswaarden voor hetzij woningen in bestaande situaties, hetzij kantoorfuncties in nieuwe situaties, worden uitsluitend overschreden aan de zuidzijde nabij het station;
- De grenswaarden voor kantoren in bestaande situaties worden in zijn geheel niet overschreden;
- Op grotere afstand (60 meter aan de noordzijde en 45 meter aan de zuidzijde) wordt op maaiveldniveau voldaan aan de grenswaarden voor nieuwe situaties en alle functies;

De trillingniveaus kort op het spoor aan de zuidzijde van het gebied en dicht nabij de spoorwegovergang aan de noordzijde van het gebied zijn relatief hoog te noemen, echter is de afname in trillingniveaus over afstand in voorliggende situatie groot, waarbij op 45 meter afstand ten zuiden van het spoor geen sprake meer is van overschrijding van de grenswaarde voor nieuwe situaties. Dit geldt eveneens op 60 meter afstand aan de noordzijde van het spoor.

Aldus kan worden gesteld dat woningen en gezondheidszorg in nieuwe situaties vanaf 45 meter afstand ten zuiden van de spoorbaan en vanaf 60 meter afstand ten noorden van de spoorbaan nabij de spoorwegovergang kunnen worden gerealiseerd zonder additionele maatregelen.

Voor bestaande situaties en/of kantoorfuncties in nieuwe situaties is slechts sprake van overschrijding van grenswaarden aan de zuidzijde nabij het station op korte afstand van het spoor.

In het bestemmingsplan wordt een aandachtsgebied trillingen opgenomen. Een aandachtsgebied is een gebied langs het spoor waar trillingen op basis van de metingen nadere aandacht vragen. Dit wordt ook zo benoemd in de Handreiking nieuwbouw en spoortrillingen. Dit zijn feitelijk de gebieden waar op maaiveld een overschrijding is te constateren.

Deze zone wordt opgenomen op de verbeelding en krijgt zijn doorwerking in de regels door middel van een voorwaardelijke verplichting trillingen overeenkomstig de handreiking. Deze voorwaardelijke verplichting bepaald dat het bouwen van bouwwerken binnen de zone alleen is toegestaan mits uit berekeningen blijkt

dat voldaan wordt aan de richtwaarden.

Conclusie
Met het opnemen van een aandachtsgebied trillingen en daarbij behorende voorwaardelijke verplichting wordt voldaan aan de Handreiking. Bij afdoende trillingreducerend vermogen van bebouwing binnen de aandachtsgebieden wordt eveneens voldaan aan de richtlijn SBR-B. Hiermee is het aspect trillingen geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

5.7 Milieuhinder bedrijven

Op grond van de Wet milieubeheer zijn bedrijven en instellingen verplicht te voldoen aan de eisen van een AMvB, dan wel een milieuvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf, waarbij rekening gehouden dient te worden met de omliggende woonbebouwing. Door middel van de milieuwet- en regelgeving wordt (milieu)hinder in woongebieden zoveel mogelijk voorkomen.

Uit de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en hinder-gevoelige objecten, zoals woningen, om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken.

Er dient te worden aangetoond dat het plan buiten de invloedssfeer van bedrijvigheid in de nabije omgeving valt. Tevens dient te worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor de nabijgelegen functies.

Onderzoek
Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Dit zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies krijgen en dat nieuwe milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden.

De beoogde ontwikkeling omvat onder andere de realisatie van woningen, welke als milieugevoelig kunnen worden aangemerkt. In de omgeving van de beoogde ontwikkeling is daarnaast sprake van de aanwezigheid van een aantal bedrijven. Daarnaast biedt het nieuwe bestemmingsplan ook mogelijkheden voor de realisatie van overige functies, zoals OV-gerelateerde bedrijvigheid, een parkeergarage en dienstverlening. Er zal zorg voor gedragen moeten worden dat daarbij sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Door bureau Peutz is beoordeeld of sprake is van een inpasbare situatie ten aanzien van milieugevoelige functies en bedrijvigheid.

Conclusie
Uit het uitgevoerde onderzoek (Bijlage 14) volgt dat een aantal bedrijfsactiviteiten om nadere aandacht vragen. Met name het spoorwegemplacement en de Museumstoomtram leiden tot hoge geluidbelastingen ter plaatse van de gevels van de beoogde milieugevoelige functies. Hier zullen maatwerkvoorschriften en/of maatregelen benodigd zijn. Mogelijk zullen er daarnaast randvoorwaarden in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden om te komen tot een inpasbare situatie. Dit zal daarom nader onderzocht moeten worden.

Ook het Dijklander Ziekenhuis en de parkeergarage vragen in voorliggende situatie om aandacht. Ter plaatse van zowel bestaande als beoogde milieugevoelige functies – al dan niet rekening houdend met

aanvullende maatregelen – zal echter naar verwachting sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Bij de verdere uitwerking van het plan dient rekening gehouden te worden met het op een passende afstand situeren van nieuwe milieubelastende en milieugevoelige functies. Indien nodig zullen hier eveneens maatwerkvoorschriften en/of (bouwkundige) maatregelen aan de orde zijn.

De benodigde aanvullende onderzoeken worden thans uitgevoerd. De uitkomsten en eventuele maatwerkvoorschriften en/of maatregelen zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan.

5.8 Windhinder

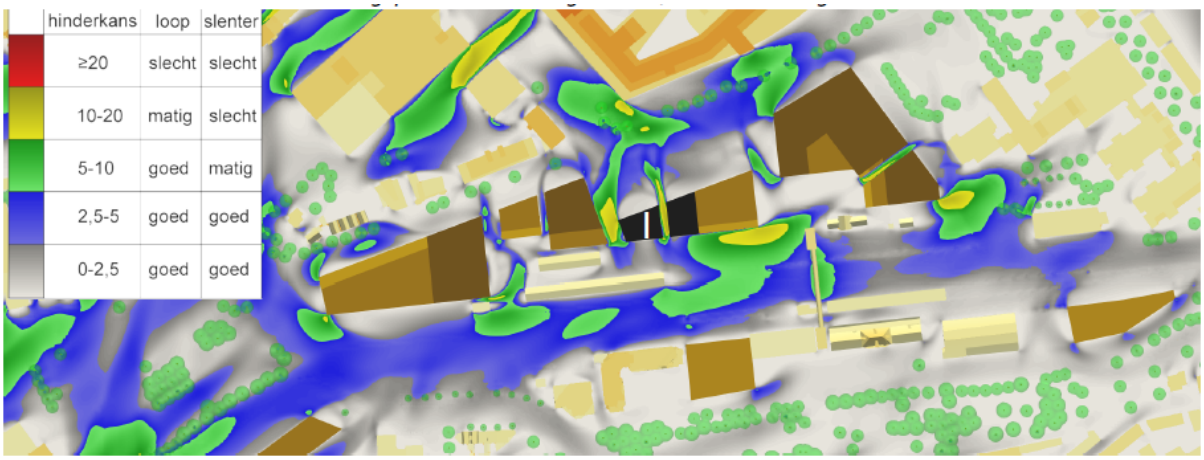
In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in artikel 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar nodig.

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD- of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht. Gezien de geplande bouwhoogte van 38 meter, wordt het uitvoeren van een windklimaatonderzoek als noodzakelijk beschouwd.

Onderzoek

Met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatsituatie rondom de mogelijke bebouwing voor de Poort van Hoorn. Doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing en het geven van adviezen ter verbetering van het windklimaat. Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.* Het onderzoek is als Bijlage 15 bijgevoegd.

In figuur 24 wordt in een horizontale doorsnede op hoofdhoogte (1,75 meter boven plaatselijk maaiveldniveau) de berekende hinderkans met kleurcontouren voor de geplande bebouwingssituatie weergegeven. De kleuren zijn afgestemd op de beoordelingscriteria uit de NEN 8100. Bij de beoordeling van het windklimaat wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën doorlopen en slenteren. Het criterium voor slenteren is van toepassing bij de gebouwentrees, verder wordt het criterium voor doorlopen gehanteerd. In slentergebieden wordt een hinderkans van minder dan 5%, overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd. Het criterium voor langdurig zitten is niet toegepast.



Figuur 24. Het te verwachten windklimaat in de geplande bebouwingssituatie, beoordeeld volgens de NEN 8100

Uit de resultaten blijkt dat het windklimaat op een aantal plekken in de twee plangebieden matig voor doorlopen is (geel in figuur 24). Gezien de bouwhoogte en de ligging dicht bij open water is dat ook begrijpelijk.

Verbeteren van het windklimaat is mogelijk door het verkleinen van het aangestroomd oppervlak van de verschillende bouwdelen vanuit het zuidwesten, de richting waaruit de meeste wind komt. Ook het creëren van een laagbouwvoet aan deze gevels is mogelijk, bijvoorbeeld bij de westgevel van de hoogbouw bij markering I in de figuur.

Het matige windklimaat in de doorgang in het hoogbouwblok bij het station is het gevolg van drukverschillen tussen de noord en zuidgevel. Om dit matige windklimaat te voorkomen zou er weerstand voor de doorstromende wind gecreëerd moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld door de doorgang niet in een rechte lijn te laten lopen of door het plaatsen van begroeiing of schermen in de doorgang.

Bij de inrichting van het gebied kan rekening gehouden worden met het windklimaat door windgevoelige functies in gebieden te leggen waar het windklimaat gunstiger is, kan hinder worden voorkomen. Ook is het plaatsen van begroeiing in de gebieden met hogere hinderkansen een mogelijkheid om het windklimaat in deze gebieden te verbeteren.

Binnen het plangebied is er geen beperkt risico op windgevaar of overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

Opgemerkt dient te worden dat het windremmende effect van eventuele geplande begroeiing, gezien het beperkte effect bij jonge aanplant, niet in de berekening is meegenomen. Na een bepaalde groeiperiode kan de vastgestelde hinderkans als gevolg van de afschermende werking van de begroeiing in de praktijk afnemen. Daarnaast kan aan de hand van de resultaten van het onderzoek worden vastgesteld op welke plaatsen het afschermende effect van begroeiing gewenst is.

Verder moet opgemerkt worden dat doordat de volumes nu allemaal maximaal ingevuld zijn, het windklimaat in een werkelijke ontwerpsituatie anders zal zijn dan berekend. Hierbij kan het windklimaat, doordat er minder hoogbouw is, gunstiger uitvallen, maar kan bijvoorbeeld door het wegvallen van een laagbouwvoet het windklimaat ook ongunstiger worden. Er wordt dan ook geadviseerd om bij de verdere planvorming, met name bij de ontwikkeling van bouwdelen van meer dan 30 meter hoog, opnieuw aandacht te besteden aan het windklimaat rond de plannen.

Conclusie

Bij de verdere planuitwerking wordt rekening gehouden met de adviezen ter verbetering van het windklimaat. Hiermee is het aspect windhinder geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

5.9 Verkeer en parkeren

Voor een ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een planvoornemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Door bureau GoudAppel is het vekeersonderzoek Poort van Hoorn uitgevoerd. In het onderzoek worden de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Poort van Hoorn beschreven. Het gaat hierbij zowel om de effecten op de omliggende wegen en kruispunten als om de invloed op het parkeren die het plan tot gevolg heeft.

De effecten zijn berekend met het vigerende verkeersmodel van de gemeente Hoorn. Het onderzoek geeft een beeld van het planeffect en zal onderdeel uitmaken van de ruimtelijke procedures.

Het ontwikkelgebied Poort van Hoorn wordt in twee bestemmingsplannen uitgewerkt. Het deelgebied Pelmolenpad met overwegend woningbouw en deelgebied Stationsgebied met een gemixt functieprogramma en daarnaast een parkeerprogramma.

Omdat het afzonderlijk in beeld brengen van de verkeerseffecten voor de separate plannen een onrealistisch verkeersbeeld zal geven, is besloten één verkeersonderzoek uit te voeren. Het totale effect van het plan Poort van Hoorn op bestaande en nieuwe wegen wordt in beeld gebracht. Hiermee wordt voorkomen dat een onderschatting van de verkeerseffecten zal optreden als gevolg van het opknippen in deelplannen. Het volledige verkeersonderzoek met bijlagen is als Bijlage 16 bijgevoegd.

Verkeer

De functionele verandering die het plangebied zal ondergaan, behelst een verdichting van ruimtelijke functies. En ondanks de zeer gunstige ligging ten opzichte van een multimodale mobiliteitsknoop zal dit leiden tot een toename van het autoverkeer. Het onderzoek is overwegend gericht op de verkeerseffecten van dit autoverkeer.

Voor het rijdende autoverkeer zijn zowel de effecten op wegvakken als op kruispunten in beeld gebracht. Belangrijk daarbij is dat het gaat om het planeffect ten opzichte van een autonome situatie (zonder Poort van Hoorn).

De verkeerseffecten van de Poort van Hoorn hebben slechts in zeer beperkte mate effect op wegen buiten het studiegebied. Het studiegebied is daarmee maatgevend voor de effectbepaling.

De intensiteit op de wegvakken neemt binnen het studiegebied op veel wegen toe maar blijft binnen intensiteitscriteria die passend zijn bij het type weg (conform Duurzaam Veilig). De intensiteit op de Hoge Vest overschrijdt deze in de autonome situatie en neemt als gevolg van het plan weliswaar toe maar slechts in beperkte mate (3%).

Op diverse kruispunten en wegvakken in het studiegebied worden maatregelen genomen om de verkeersafwikkeling in de toekomst te verbeteren. Deze maatregelen vloeien voort uit diverse studies die in het verleden rondom het Plan Poort van Hoorn zijn uitgevoerd. Deze hebben uiteindelijk geleid tot de

plansituatie.

Deze plansituatie is getoetst aan de autonome situatie. Ondanks de toegenomen intensiteit, maar dankzij de genomen verkeersmaatregelen is in de plansituatie op de meeste kruispunten sprake van een goede verkeersafwikkeling.

Het kruispunt Provincialeweg - Maelsonstraat heeft een matige afwikkeling. Voor het kruispunt Provincialeweg - Keern geldt dat de verkeersafwikkeling slecht is. De hoeveelheid verkeer kan niet goed verwerkt worden.

Maatregelen zoals scheiding van langzaam verkeer en snelverkeer levert een verbetering op van de afwikkeling maar in onvoldoende mate. Vereenvoudiging van de kruising tot een T-aansluiting geeft een matige maar acceptabele afwikkeling. Voor het langzaam verkeer is een ongelijkvloerse verbinding een belangrijke kwaliteitsverbetering.

Het huidige en toekomstige knelpunt is in beeld bij de gemeente Hoorn. Meerdere oplossingsrichtingen zijn in onderzoek. Deze zullen moeten leiden tot een vermindering van de verkeersdruk bij het Keern om een vlotte afwikkeling te kunnen garanderen.

Voor de stilstaande auto zijn in het plan duidelijke ambities en randvoorwaarden geschetst. Het gaat daarbij om zowel de parkeernormen voor bewoners en bezoekers als voor de ligging en de toegankelijkheid van de parkeervoorzieningen.

Parkeren

Op basis van de opgestelde parkeerbalans blijkt dat binnen de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente Hoorn een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.

Conclusie

Met het oplossen van de huidige en toekomstige knelpunten wordt de verkeersdruk bij het Keern vermindert en zal er sprake zijn van een vlotte afwikkeling. Hiermee is het aspect verkeer en parkeren geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

5.10 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin ter bescherming van mens en milieu onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) zijn vastgesteld.

De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Onderzoek

Door bureau Peutz is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer ter plaatse van de nieuwe ontwikkelingen in het Pelmolenpad in het gebied De Poort van Hoorn. Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ten gevolge van de omliggende wegen geen sprake is van overschrijdingen van grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit is als Bijlage 17 bijgevoegd.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen vormt voor het wijzigen van het bestemmingsplan.

5.11 Water

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets. Het doel van de watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van de watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect.

Onderzoek

Er vinden gesprekken plaats met het Hoogheemraadschap. De uitkomsten worden te zijner tijd verwerkt in het bestemmingsplan.

Conclusie

pm.

5.12 Duurzaamheid

De gemeente Hoorn heeft een duurzame, toekomstbestendige ontwikkeling hoog in het vaandel. De gemeente Hoorn erkent het belang van het klimaat- en energievraagstuk omdat dit bijdraagt aan een leefbare samenleving in de breedste zin van het woord. Hoorn heeft zichzelf de ambitie gesteld om op Hoorns grondgebied in 2030 een CO2-reductie te behalen van 49% ten opzichte van het CO2-niveau in 1990. Doel is om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Voor deze onderdelen zijn kaders en ambities uitgewerkt om de ambitie van Hoorn te kunnen waarmaken.

Voor het maken van plannen werkt Hoorn aan de Nota van Uitgangspunten en Ambities Duurzaamheid. De uitgangspunten zijn uitgewerkt in een aantal onderwerpen, namelijk:

- Energietransitie;
- Mobiliteit;
- Circulaire economie en materiaalgebruik;
- Klimaatadaptatie.

Hierbij is elk van deze punten ondergebracht in één van de volgende categorieën:

- De context en aanleiding waaruit de kaders zijn ontstaan,
- De uitgangspunten (wettelijk kader en aanvullende eisen) waaraan het plan minimaal dient te voldoen en,
- de ambities die echt een stap verder gaan en waaruit we kunnen putten om het plan extra kleur te geven.

Voor zolang de ambities uit dit document nog niet in beleid zijn vertaald zal al wel in de geest van dit beleid gekeken worden naar de diverse plannen.

Op 24 september 2019 heeft de gemeenteraad van Hoorn ingestemd met de uitgangspunten voor de Poort van Hoorn en is expliciet ingegaan op de duurzaamheidsambitie voor de Poort van Hoorn: er wordt gestreefd naar een energiepositieve balans. Dat zou betekenen dat in het gebied Poort van Hoorn meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken (met uitzondering van de mobiliteit). Of deze doelstelling haalbaar is, zal uit het vervolg van het project moeten blijken. De ambitie is in ieder geval duidelijk. De daadwerkelijke uitwerking zal plaatsvinden bij de (deel) uitwerkingen van de diverse plannen.

Duurzaamheid is een breed thema en gaat zowel over sociale, fysieke als organisatorische elementen. Het stedenbouwkundig plan geeft hier fysiek uiting aan door het plan op te bouwen vanuit het landschap, openbare ruimte naar bebouwing.

Het stedenbouwkundig plan is beoordeeld aan de hand van de Nota en hieruit blijkt dat er weinig directe belemmeringen zijn. Aan de hand van de Nota wordt voorgesteld om vooral te sturen op een energieconcept voor het gehele gebied zodat duidelijk wordt of energieleverend haalbaar is. De rest van de uitgangspunten in de Nota kunnen door middel van nadere uitwerking binnen de al vaststaande kaders een plek worden gegeven. In de nadere planuitwerking wordt het aspect duurzaamheid verder meegenomen en bij deze nadere uitwerking wordt rekening gehouden met de gestelde eisen uit de Nota. Planologisch levert dit geen problemen op in het bestemmingsplan.

Conclusie
Het aspect duurzaamheid staat uitvoering van het planvoornemen niet in de weg.

5.13 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen.

5.14 Milieueffectrapportage

Een plan-m.e.r. is een in de Wet milieubeheer (Wm) vastgelegde procedure waarmee voor de m.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen van een ruimtelijk plan de milieugevolgen op basis van een zekere bandbreedte worden beoordeeld. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Op het planvoornemen is de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkeling, D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., van toepassing.
D 11.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

Deze drempelwaarde wordt met de ontwikkeling uit dit bestemmingsplan niet overschreden. Conform het gewijzigde Besluit m.e.r. dient voor activiteiten die wel in de D-lijst zijn opgenomen, maar niet aan de daar genoemde drempelwaarden voldoen, een toets aan 'Bijlage III van de Europese richtlijn milieubeoordeling

projecten' te worden uitgevoerd, een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Aard, omvang en ligging zijn begrippen die bij deze beoordeling centraal staan. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet in de meeste gevallen worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie (artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r.). Dit is niet het geval wanneer het bevoegd gezag tevens degene is die de activiteit onderneemt.

De gemeente Hoorn heeft een voortrekkersrol in het op gang brengen van de projectontwikkeling. De gemeente is initiatiefnemer voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan en is in dezen ook het bevoegd gezag. Er hoeft dan ook geen aanmeldnotitie te worden opgesteld.

In onderstaande tabel worden de mogelijke milieueffecten behandeld. Eerst wordt een beschrijving gegeven van de kenmerken van de activiteit en de plaats van de activiteit. Vervolgens wordt ingegaan op de kenmerken van de gevolgen van de activiteit. Hierbij wordt gekeken of er mogelijk (belangrijke) nadelige milieugevolgen ontstaan en of er mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om eventueel het milieueffect te verminderen of teniet te doen.

Criteria	**Beschrijving van mogelijke effecten**
Hoofdthema 1: Kenmerken van het project	
De omvang van het project.	Het plangebied is circa 11,7 hectare groot en voorziet in de realisatie van circa 520 woningen en ruim 16.000 m^2 aan voorzieningen en parkeervoorzieningen. Het project blijft ver onder de drempelwaarde van 100 hectare, 2.000 woningen en 200.000.
De cumulatie met andere projecten.	Direct ten oosten van het plangebied is het Pelmolenpad in het kader van de Poort van Hoorn in voorbereiding. Dit plan voorziet in de realisatie van circa 634 woningen en 1.500 m^2 aan voorzieningen. Beide projecten leiden in totaal niet tot negatieve effecten.
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen.	Voor de bouw worden reguliere natuurlijke hulpbronnen gebruikt als bouwmateriaal (beton, hout, grond).
De productie van afvalstoffen.	Enkel relevant tijdens de bouw.
Verontreiniging en hinder.	Tijdens de aanlegfase is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouw- en sloopwerkzaamheden. Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn echter niet aan de orde, hetgeen blijkt uit de natuurtoets en de uitgevoerde Aerius-berekening. Ten aanzien van de toekomstige gebruiksfase kan op basis van de uitgevoerde omgevingsonderzoeken worden geconcludeerd dat er geen onevenredige verontreiniging en hinder zullen optreden. Zie voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk
Het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering.	Binnen en nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen waarvan de plaatsgebonden risicocontour of het invloedsgebied over het plangebied gesitueerd is. Daarnaast is geen sprake van transportroutes met vervoer van gevaarlijke stoffen die van invloed zijn op het plangebied. Met het planvoornemen worden geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.
Risico's voor de menselijke gezondheid.	Het planvoornemen maakt geen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk met effecten op de volksgezondheid (zoals hinderveroor-zakende objecten/activiteiten). Een goed ontwerp van de toekomstige woon- en leefomgeving op de planlocatie kan juist in positieve zin bijdragen aan de gezondheid van toekomstige bewoners.
Hoofdthema 2: Plaats van het project	

Het bestaande grondgebruik	De stationszone is een gebied met twee gezichten; een 19e eeuwse singel-zijde met een monumentaal stationsgebouw en diverse bebouwing aan de zuidzijde en een noordzijde met veel parkeerplaatsen, een grote supermarkt en de Museumstoomtram. Met name aan de zuidzijde is in en om het plangebied groen aanwezig.
Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied.	Door middel van flora- en faunaonderzoek is beoordeeld of sprake is van beschermde natuurwaarden in het plangebied. Met inachtneming van de zorgplicht kan het plan worden uitgevoerd zonder significant negatieve effecten op de flora en fauna. Het plangebied heeft door het huidige gebruik geen hoge ecologische waarde. De Natura 2000-gebieden die het dichtst bij het plangebied zijn gelegen, zijn Markermeer & IJmeer en Polder Zeevang. Deze gebieden zijn gelegen op een afstand van respectievelijk circa 1 en 5 km van het plangebied. Geconstateerd kan worden dat gebieden met (hogere) natuurwaarden op een behoorlijke afstand van de planlocatie liggen en derhalve door het planvoornemen niet negatief zullen worden beïnvloed. Er bestaat namelijk geen directe ecologische relatie tussen de planlocatie, aard van het plan (woningbouwvoornemen met uitsluitend lokale effecten) en de soorten- en gebiedsbescherming van Natura 2000-gebieden in de regio.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden.	Vanwege het huidige gebruik heeft het plangebied geen hoge ecologische waarde. Het planvoornemen leidt niet tot significant negatieve effecten op bijvoorbeeld Natura 2000-gebieden, het NNN of weidevogelleefgebied. De uitgevoerde ecologische toetsing (Bijlage 8) bevestigt dit. Het plangebied is verder in een gebied gesitueerd met diverse archeologische verwachtingswaarden aan de zuidzijde van het station. Archeologisch onderzoek wordt momenteel uitgevoerd. De uitkomsten zullen te zijner tijd worden verwerkt in het bestemmingsplan. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er voor wat betreft archeologie geen belemmeringen zullen ontstaan. Voor de cultuurhistorische waardevolle elementen en het beschermd stadsgezicht is de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie opgenomen in het bestemmingsplan.
Hoofdthema 3: Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	De potentiële negatieve effecten zijn beperkt en uitsluitend lokaal van aard. Daarnaast is een tijdelijk effect gedurende de aanlegfase mogelijk. Gelet op de aard van de omgeving, waarbij gevoelige, waardevolle en woongebieden niet binnen het bereik van de potentiële effecten gelegen zijn, is het bereik van het potentiële effect zeer beperkt te noemen.
Het grensoverschrijdende karakter van het effect.	Geen

De intensiteit en de complexiteit van het effect.	De potentieel aanzienlijke effecten op de directe woon- en leefomgeving wijzigen niet significant als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied. Het effect is beperkt tot het plangebied en nabije omgeving. De relevante milieuaspecten zijn onderzocht waaruit geen redenen blijken om aan te nemen dat sprake is van onoverkomelijke belemmeringen voor planontwikkeling op deze planlocatie.
De waarschijnlijkheid van het effect.	Van onevenredige negatieve effecten voor de omgeving is geen sprake
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	De bouwfase levert tijdelijke effecten op. Na de bouwfase verdwijnen deze effecten. In de gebruiksfase treedt een permanent effect op ten aanzien van verkeer en luchtkwaliteit. De effecten van verkeer op de luchtkwaliteit en geluid zijn beperkt.

Conclusie

De boordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van de relevante criteria die staan opgenomen in de Wet milieubeheer en bijlage III bij Richtlijn 2014/52/EU (waarmee Richtlijn 2011/92/EU is gewijzigd). Dit betekent dat gekeken is naar de kenmerken van de activiteit, de locatie van de activiteit en de gevolgen van de activiteit voor het milieu.

Het project is in zekere zin onomkeerbaar, maar heeft in vergelijking met de drempelwaarde van een stedelijk ontwikkelingsproject een relatief geringe omvang. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu, is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

Gezien de te verwachten effecten kan worden geconcludeerd dat het gezien de aard van de activiteit en de zorgvuldigheid waarmee het plan kan worden ingepast en gerealiseerd, is uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen met zich mee zal brengen voor het milieu. Omdat er geen sprake is van relevante effecten, zijn er geen redenen gezien die het doorlopen van een m.e.r.- procedure zinvol maken. Nadere analyse in een MER/m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het beleid en de planuitgangspunten, zoals verwoord in de vorige hoofdstukken, hebben in de regels van dit bestemmingsplan hun juridische vertaling gekregen in de vorm van bestemmingen. Deze paragraaf bespreekt de juridische vormgeving van het bestemmingsplan. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bevat de regeling voor de opzet en de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is deze regeling verder uitgewerkt. Het bestemmingsplan bestaat uit:

- een verbeelding van het bestemmingsplangebied zowel analoog (bestaande uit een kaartblad, schaal 1:1.000 met bijbehorende legenda en verklaring) als digitaal, waarin alle bestemmingen van de gronden worden aangewezen;
- de regels waarin de bestemmingen worden beschreven en waarbij per bestemming het doel wordt of de doeleinden worden genoemd.

Daarnaast is het bestemmingsplan voorzien van een toelichting, op grond van artikel 3.1.6 van het Bro is het verplicht om een bestemmingsplan te vergezellen met een toelichting. Deze toelichting geeft aan welke gedachte aan het plan ten grondslag ligt, wat de uitkomsten van verrichtte onderzoeken zijn, wat het resultaat is van de overleggen en tot slot doet het verslag van de georganiseerde inspraak bij het plan. Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wro en het Bro. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen volgens de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens deze standaarden.

Het bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting wordt langs elektronische weg vastgelegd en ook in die vorm vastgesteld, tegelijk met een analoge versie van het bestemmingsplan. Als de digitale en analoge versie tot interpretatieverschillen leiden, is de digitale versie leidend. Hieronder worden de aanwezige bestemmingsregels puntsgewijs besproken.

6.2 Toelichting op de bestemmingen

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken:

- hoofdstuk 1. Inleidende regels
- hoofdstuk 2. Bestemmingsregels
- hoofdstuk 2. Algemene Regels
- hoofdstuk 3. Overgangs- en slotregels

In de Inleidende regels zijn de begrippen opgenomen die op dit bestemmingsplan betrekking hebben.
Verder is in hoofdstuk 1 de wijze van meten opgenomen.

De overgangs- en slotregels bevatten de standaard regels voor het overgangsrecht bouwen en gebruik. De slotregel bevat de naam van het plan (citeertitel).

Onderstaand volgt een toelichting op de bestemmingsregels en de algemene regels.

Bedrijf - Openbaar vervoer

In deze bestemming zijn de bestaande voorzieningen ten behoeve van het openbaar bus- en trein vervoer geregeld. Daarnaast omvat deze bestemming een fietsenstalling en spoorgerelateerde voorzieningen ten behoeve van het treinonderhoud en een onderstation. Deze bestemming met de daarbij behorende regels is voor het grootste deel overgenomen uit het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad'.

In het bestemmingsplan zijn daarnaast twee zoekgebieden opgenomen voor de toekomstige voorzieningen, te weten een zoekgebied voor het busstation met de daarbij behorende voorzieningen ('overige zone - zoekgebied openbaar vervoer') en een zoekgebied voor een loopbrug met bijbehorende aanlandingen en stationsgerelateerde voorzieningen 'overige zone - zoekgebied podium en stationsfuncties'. Deze aanduidingen zijn opgenomen in de 'Algemene aanduidingsregels'.

Dienstverlening

De bestemming 'Dienstverlening' met de daarbij behorende regels zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad'.

Gemengd en Wonen - Woongebouw

Bestemmingsomschrijving

In de bestemming 'Gemengd' zijn naast de functie wonen ook maatschappelijke voorzieningen, kantoren, dienstverlening, horeca, indoor sportvoorzieningen en detailhandel bij recht toegestaan.

Wel is het zo dat de totale gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de bovengenoemde functies samen, met uitzondering van het wonen, niet meer mag bedragen dan 20.000 m^2, ook is als voorwaarde opgenomen dat de bruto oppervlakte per specifieke gebruiksfunctie is aangetoond in de quickscan ladderonderbouwing.

Via een afwijking van de gebruiksregels is flexibiliteit ingebouwd voor een afwijkende bruto vloeroppervlakte of een afwijkende functie, mits de functie passend is binnen de bestemmingsomschrijving, de totale bruto vloeroppervlakte niet wijzigt en de ruimtebehoefte is aangetoond met een actuele ladderbouwing.

In de bestemming 'Wonen - Woongebouw' zijn uitsluitend woningen toegestaan. Een uitzondering geldt voor een bestaand woongebouw aan de Stationsweg, waarvan de regeling is overgenomen uit het bestemmingsplan 'Binnenstad' en waar op de begane grond detailhandel en dienstverlening zijn toegestaan. Hiervoor zijn aanduidingen op de verbeelding opgenomen.

Maximum aantal woningen

Het maximum aantal woningen in het plangebied voor de bestemmingen 'Gemengd' en 'Wonen - Woongebouw' tezamen bedraagt 520. Dit is vastgelegd in het artikel 'Algemene bouwregels'.

Bouwregels

Alle bebouwing moet in het bouwvlak worden gebouwd. Per bouwvlak is aangegeven wat de standaard maximum bouwhoogte is en wat het maximum percentage bebouwd oppervlak is. In de regels is de maximum bouwhoogte aangegeven met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' en het maximum percentage bebouwd oppervlak is aangegeven met de aanduiding 'overige zone - GSI' en de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)'.

Voor een aantal bouwvlakken (of gedeeltes van bouwvlakken) geldt dat er hoogteaccenten mogelijk zijn.

In de regels is dit aangegeven met de aanduiding 'overige zone - zoekgebied 19 m', 'overige zone - zoekgebied 26 m' of 'overige zone - zoekgebied 38 m'. Ter plaatse van deze aanduiding mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan de aangeduide hoogte.

Dit geldt dan niet voor het hele zoekgebied, maar tot maximaal het percentage dat is aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'bebouwingspercentage(%).

De regelingen voor de aanduidingen 'overige zone - GSI' en de 'overige zone - zoekgebied' zijn terug te vinden in de 'Algemene aanduidingsregels'.

In Bijlage 3 is dit gevisualiseerd.

Doorsteken

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - doorsteek' moeten in het plangebied doorsteken binnen een bestemmingsvlak worden gerealiseerd. Deze hebben elk een breedte van tenminste 8 m.

Ook mogen er in totaal twee extra doorsteken in het plangebied worden gerealiseerd, (zie 'Algemene bouwregels').

Afwijkingsbevoegdheid voor overschrijding bouwvlak

Op een aantal plaatsen mag het bouwvlak van de bestemmingen 'Gemengd' en 'Wonen - Woongebouw' worden overschreden. Deze margezone is aangeduid als 'Wetgevingzone - afwijkingsgebied' (zie 'Algemene afwijkingsregels').

Woningdifferentiatie

In de 'Overige regels' zijn regels opgenomen voor de verplichte woningdifferentiatie in het plangebied.

Beperkingen in verband met trillingshinder

In verband met de aanwezigheid van de spoorwegverbinding is onderzoek gedaan naar trillinghinder. Uit dit onderzoek vloeit voort dat er binnen een bepaalde zone vanaf het spoor wel woonfuncties zijn toegestaan, maar dat dan wel moet worden voldaan aan bepaalde voorwaarden.

De zone waarvoor deze beperkingen gelden is aangeduid als 'Milieuzone - trillingshinder spoor'. Zie 'Algemene aanduidingsregels'.

Voorwaardelijke verplichting onderzoek geluidwering gevels

Voor geluidgevoelige bestemmingen waarvan de gecumuleerde geluidbelasting op de gevel meer dan 53 dB bedraagt, moet bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen een onderzoek naar de geluidwering van de gevels worden ingediend, waaruit bljkt dat wordt voldaan aan een maximaal binnengeluidniveau van 33 dB. Deze verplichting is opgenomen in de 'Algemene bouwregels'.

Groen

Ter plaatse van de bestemming 'Groen' zijn groenstroken toegestaan. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' regelt de wegen die hoofdzakelijk gericht zijn op de afwikkeling van het doorgaande verkeer.

Verkeer - Parkeergarage

De bestemming 'Verkeer - Parkeergarage' regelt de bouw van een parkeergarage ten behoeve van het auto- en fietsparkeren.

Verkeer - Railverkeer

In de bestemming 'Verkeer - Railverkeer zijn de spoorwegvoorzieningen, met inbegrip van de spoorverbinding geregeld.
In deze bestemming staan ook de gebouwen en voorzieningen van de Museumstoomtram. Deze zijn aangeduid met de aanduiding 'museum'.

Verkeer - Verblijf
De bestemming 'Verkeer - Verblijf ' regelt de wegen die hoofdzakelijk gericht zijn op de afwikkeling van het bestemmingsverkeer.

Waarde - Archeologie 1 en 2
In het plan zijn twee dubbelbestemmingen voor de bescherming van archeologische waarden opgenomen. De dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' voorzien in een vlakdekkende invulling van het archeologiebeleid. Deze bestemmingen zijn een aanvulling op de andere bestemmingen. Voor het bouwen van bouwwerken met een oppervlakte die de van de bestemming afhankelijke drempelwaarde overschrijdt, moet een omgevingsvergunning voor het bouwen worden gevraagd. Hierbij moet een rapport over de archeologische waarde van de gronden worden overlegd. Op grond van dat rapport kan het bevoegd gezag voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbinden.

Voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, is een omgevingsvergunning vereist. De vergunning is niet vereist voor het normale onderhoud, gebruik en beheer. Onder voorwaarden kan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden worden verleend.

Waarde - Cultuurhistorie
Deze dubelbestemming waarborgt het behoud, herstel en de uitbouw van de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het gebied en zijn bebouwing.

Voor zover de bestemming betrekking heeft op gemeentelijke monumenten moet de bestaande bouwvorm worden gehandhaafd. Via een afwijkingsbevoegdheid kan hiervan onder voorwaarden worden afgeweken.
Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden geldt een omgevingsvergunningplicht.

Tenslotte is een omgevingsvergunningplicht opgenomen voor het slopen van cultuurhistorisch waardevolle bouwwerken.

Zoekgebieden
Naast de zoekgebied voor openbaar vervoer en podium en stadsfuncties zijn ook zoekgebieden voor parkeren ondergronds en museum opgenomen.

Parkeren en laden & lossen
Voor het parkeren geldt voor woningen een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Voor de overige functies moet worden voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in het beleid "Parkeernormennota Hoorn" zoals vastgesteld op 28 juni 2018, dan wel het vastgestelde parkeerbeleid, zoals dat geldt op het tijdstip van indiening van de aanvraag voor een omgevingsvergunning. Het parkeren en laden & lossen is geregeld in de 'Overige regels'.

Aanvullend ecologisch onderzoek voorafgaand aan sloop van gebouwen en kap van bomen
In de 'Algemene gebruiksregels' is een vooorwaardelijke verplichting opgenomen dat de bestaande bebouwing niet mag worden gesloopt en de bomen met holtes worden gekapt, vóórdat aanvullend ecologisch onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van: verblijfplaatsen van vleermuizen in deze

bebouwing en bomen en steenmarter in de bestaande bebouwing.
Zie ook paragraaf 5.2 van de toelichting.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

De Poort van Hoorn is een omvangrijk project waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is opgesteld tussen de gemeente Hoorn, de Provincie Noord-Holland, NS Stations en ProRail. Daarmee is een basis gelegd voor concretiseren van het stedenbouwkundig plan zoals dat in december 2020 door de raad is vastgesteld.

Gelet op de omvang en impact van het plan is in februari 2021 gestart met een intensief participatieproces. Er zijn centrale informatiebijeenkomsten gehouden (via digitale weg vanwege de corona-maatregelen) en ook zijn verdiepende sessie met kleinere groepjes bewoners en belanghebbenden gehouden. Van deze sessies waarin naast positieve respons ook zorgen worden geuit, wordt verslag gemaakt. Daar waar nodig en mogelijk zijn aanpassingen in het plan doorgevoerd. Dit heeft onder meer geleid tot verlaging van het hoogteaccent op de hoek Keern – Dedemstraat. Verslagen van deze bijeenkomsten zijn te lezen op https://www.poortvanhoorn.nl/participatie

Verfijning van de oogst uit het participatieproces wordt verwacht gereed te zijn bij het in procedure brengen van het ontwerp bestemmingsplan.

Gezien de uitgebreide vorm van participatie die plaats vindt, heeft geen afzonderlijke inspraak plaatsgevonden over het voorontwerp.

Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een ruimtelijk plan, daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Artikel 3.1.6 Bro bepaalt daarnaast dat in de toelichting de uitkomsten van dit overleg worden beschreven.

Het bestemmingsplan is gelijktijdig met het bestemmingsplan voor het Stationsgebied aan diverse instanties voorgelegd met de mogelijkheid om deel te nemen aan het vooroverleg. Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

1. Provincie Noord Holland;
2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
3. Prorail.

Daarnaast is het plan ter beoordeling voorgelegd aan de stichting Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) als zijnde partner in het plangebied.

Een samenvatting van de overlegreacties en de gemeentelijke reactie daarop is opgenomen in Bijlage 18 van deze toelichting. De volledige reacties zijn opgenomen in Bijlage 19.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld moet gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd.

Voor het onderhavige plan zal minimaal gelijktijdig met de vaststelling van dit bestemmingsplan tevens aan

de gemeenteraad een grondexploitatie ter vaststelling worden aangeboden. Daarnaast geldt dat een aantal onderdelen van het bestemmingplan, buiten de grondexploitatie Stationsgebied om, vanuit de al ingestelde Reserve Poort van Hoorn worden gefinancierd. Naast de dekkingsbronnen grondexploitatie Stationsgebied en de ingestelde reserve Poort van Hoorn heeft de gemeenteraad zich in december 2020 ook uitgesproken het te verwachten positieve resultaat van de grondexploitatie Pelmolenpad in te zetten voor het stationsgebied. Voor dit laatste aandeel zal de bestaande Algemene bedrijfsreserve Grondzaken zo nodig als zekerheidsstelling dienen.

De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Stationsgebied is aangetoond via de gemeentelijke grondexploitatie, de inzet van de reserve Poort van Hoorn en de inzet van het exploitatieresultaat Pelmolenpad voor het onderhavig plan. De grondopbrengsten vanuit de gronduitgifte en andere genoemde dekkingsbronnen zijn naar verwachting voldoende om de kosten van grondexploitatie af te dekken.

De grond in het plangebied is voor een groot deel in eigendom bij de gemeente Hoorn. Het kostenverhaal voor deze gronden is dan ook verzekerd middels gronduitgifte. Een ander groot deel van de percelen is echter nog in eigendom van derden. De Grondexploitatiewet, als onderdeel van de Wro, stelt echter de verplichting van een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen.

Over deze nog te verwerven percelen vinden nog gesprekken plaats om te komen tot anterieure overeenkomsten waardoor de inbreng van deze gronden is voorzien. Gelet hierop is er op dit moment geen directe aanleiding voor een kostenverhaal anderszins en hoeft er vooralsnog geen exploitatieplan te worden opgesteld omdat het kostenverhaal anderszins verzekert lijkt te worden. In dat geval zal de gemeenteraad expliciet besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Mocht het sluiten van genoemde anterieure overeenkomsten onverhoopt niet mogelijk zijn dan stelt de gemeenteraad, op grond van artikel 6.12 Wro, uiterlijk gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan, wel een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Wat onder een bouwplan moet worden verstaan, is in artikel 6.2.1 Bro aangegeven. Op basis hiervan wordt het planvoornemen van dit bestemmingsplan als bouwplan aangemerkt.

Eindnoten

1. Bex & Soonius 2018

2. Bex, Meijers, Schrickx & C. Soonius 2018

3. Bex, B.E.R. & C.M. Soonius, 2018. Cultuurhistorisch Advies (herzien) Stationsgebied Noord, gemeente Hoorn. Adviesnummer 16151 (26-03-2018). Bureau Erfgoed, Hoorn.
Bex, B, P. Meijers, C. Schrickx & C. Soonius, 2018. Cultuurhistorisch advies Stationsgebied Zuid. Conceptversie. Adviesnummer 17080 (07-06-2018). Bureau Erfgoed, Hoorn.
Gemeente Hoorn, 2012. Beleidskaart Archeologie (vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2013).
Soonius, C.M. & M.H. Bartels, 2012. Toelichting Beleidskaart Archeologie Gemeente Hoorn, Archeologie Erfgoed VVH, Hoorn.
Redengevende omschrijving Bussengarage, 2018, Team Erfgoed gemeente Hoorn
Redengevende omschrijving Rijtuigenloods, 2017, Team Erfgoed gemeente Hoorn
Westfries Archief