GEMEENTE HOORN

Participatieverslag
Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn

Petra Schouten

September 2021

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Leeswijzer 3

2 STEDENBOUWKUNDIG PLAN 4
2.1 Opgave stedenbouwkundig plan 4
2.2 Aanpak 4
2.3 Planning 6
2.4 Communicatie 6

3 PARTICIPATIE IN UITVOERING 7
3.1 Gesprekken 7
3.2 Zorgen en overwegingen 7
3.2.1 Stationsgebied-Noord 8
3.2.2 Pelmolenpad 8
3.2.3 Stationsgebied-Zuid 9
3.3 Afwegingen 9
3.4 Gesprekken tussenstand 9
3.4.1 Stationsgebied Noord 10
3.4.2 Pelmolenpad 11
3.4.3 Stationsgebied Zuid 12
3.5 Haalbaarheid 12
3.6 Bestemmingsplannen 13
3.7 Conclusie 13

4 BIJLAGEN 15
Bijlage 1: Verslag 15
Bijlage 2: Overzicht input participatie en overwegingen 15
Bijlage 3: Brief met raakvlakken 15

1 Inleiding

In 2019 sprak de Hoornse gemeenteraad de ambitie uit om ‘meer stad’ te worden. Als voormalige groeikern vergrijst Hoorn sneller dan andere delen van ons land. Hierdoor komen voorzieningen, zoals winkels, scholen en horeca onder druk te staan. Daarom is het voor Hoorn extra belangrijk om jongeren, jonge professionals en jonge gezinnen in Hoorn te houden en aan te trekken. Daar zijn veel nieuwe woningen voor nodig. Om in de toekomst ook een levendige en aantrekkelijke stad te blijven, moet Hoorn daarom de komende jaren meer woningen bouwen, voor de juiste doelgroepen.
Tal van activiteiten en ontwikkelingen zijn opgestart door de gemeente Hoorn om zo toekomstbestendig ‘meer stad’ te worden. De ontwikkeling ‘Poort van Hoorn’ is één van deze ontwikkelingen en draagt bij aan de volgende 3 ambities.

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.

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.

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.

Om deze opgave zo goed mogelijk te laten aansluiten op de omgeving heeft de gemeenteraad ingezet op een intensief participatieproces.

1.1 Leeswijzer

Participatie is niet alleen nummers en feiten, het gaat over verwachtingen, vertrouwen en emoties. Daarom vooral tekst en beelden. In dit participatieverslag leest u hoe het proces van participatie is uitgevoerd alsook wat er inhoudelijk aan input is opgehaald en hoe dat verwerkt is in het stedenbouwkundig plan en de bestemmingsplannen..

Om de context te begrijpen leest u in hoofdstuk 2 een korte toelichting op de aanleiding en de opgave achter het stedenbouwkundig plan van Karres en Brands.

Daarna leest u hoe de participatie is aangepakt, de planning en hoe er gecommuniceerd is over de Poort van Hoorn door de gemeente Hoorn. Daarna vindt u hoe de uitvoering is gegaan en leest u wat er met de input is gedaan. Om het stuk leesbaar te houden vindt u in de bijlagen verslagen en afwegingen die als toelichting en onderbouwing dienen.

Tot slot leest u in de conclusie hoe het participatieproces is ervaren en wat er aan draagvlak is gecreëerd, danwel aan weerstand is te verwachten.

2 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Om deze ambities te realiseren heeft de gemeenteraad van Hoorn in december 2020 het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn unaniem vastgesteld.

De projectgroep heeft samen met ontwikkelpartners Provincie Noord-Holland, NS Stations en ProRail stedenbouwkundig bureau Karres en Brands aangetrokken om alle wensen en uitgangspunten om te zetten in een stedenbouwkundig plan. Daarbij heeft er naast sessie met de gemeenteraad, een aantal gesprekken plaatsgevonden met een klankbordgroep.
Dit heeft in december 2020 een vastgestelde stedenbouwkundig plan opgeleverd. Dit plan (dat daarna gedurende het participatieproces diverse keren is aangepast) is in februari 2021 via diverse informatieavonden gedeeld met bewoners van Hoorn en andere belangstellenden.

2.1 Opgave stedenbouwkundig plan (uitgangspunten en randvoorwaarden)

- Schaalbare openbare parkeervoorziening geschikt voor van minimaal 1.050 auto's;
- Fietsenstallingen ten noorden en ten zuiden van het station, bij elkaar geschikt voor ongeveer 3.700 fietsen;
- Een nieuwe traverse met verblijfskwaliteit, die zowel een functie heeft voor het station als voor het verbinden van de gebieden ten noorden en ten zuiden van het spoor;
- Een toekomstbestendig busstation in het noordelijk stationsgebied;
- Realisatie van ongeveer 15.000 m^2 programma ten behoeve van een nader te bepalen mix van maatschappelijke, culturele of andere functies, die bijdragen aan de levendigheid in het gebied;
- Realisatie van ongeveer 49.000 m^2 woonprogramma in de stationsgebieden noord en zuid, in combinatie met een daarbij passend mobiliteitsconcept en bijbehorende voorzieningen;
- Realisatie van minimaal 53.000 m^2 woonprogramma op de locatie Pelmolenpad/Prisma, in combinatie met een daarbij passend mobiliteitsconcept en bijbehorende voorzieningen.

2.2 Aanpak

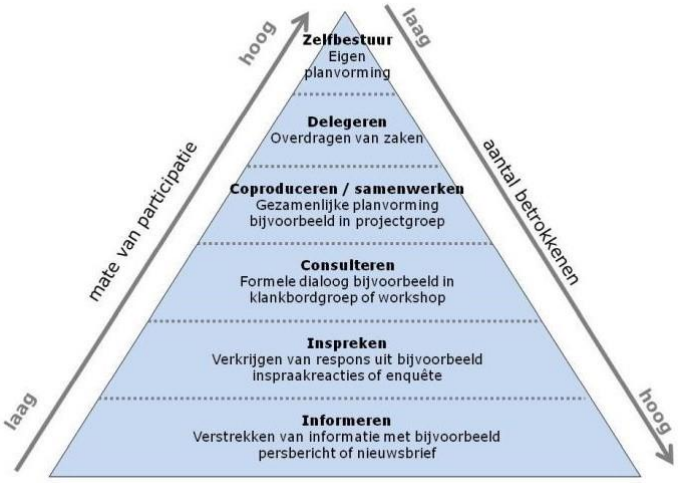
Het participatieproces is opgedeeld in verschillende fasen. In onderstaand schema een overzicht van deze fase met daarbij de toelichting.

Fase Stedenbouwkundig plan (…….tot december 2020)
Voorafgaand aan vaststelling stedenbouwkundig plan
Klankbordgroep Poort van Hoorn betrokken bij de plannen
Fase ophalen input (vanaf februari - april 2021)
Digitale bijeenkomsten om iedereen in en om de plangebieden te informeren
Verdiepende digitale gesprekken met groepen bewoners en anderen stakeholders
Doel: ophalen reacties, zorgen en wensen (vangnet)
Fase tussenstand (mei - juni 2021)
Digitale gesprekken met groepen bewoners en stakeholders
Doel: terugkoppelen wat er met input mogelijk is
Uitwerking tonen van mogelijke aanpassingen
Fase terugkoppeling (sept/okt 2021)
Definitieve terugkoppeling van stedenbouwkundige plan
Doel: iedereen informeren over het definitieve stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen door intensieve samenwerking met college en gemeenteraad, projectpartners en de klankbordgroep Poort van Hoorn. Vervolgens is het stedenbouwkundig plan, na vaststelling door de gemeenteraad, onderdeel van het participatie traject in het kader van de bestemmingsplanprocedure met alle directe omwonenden en stakeholders. Het participatietraject richt zich op de nieuw vast te stellen bestemmingsplannen, die als (juridische) onderlegger voor de ontwikkeling Poort van Hoorn dienen.

De participatie startte in februari 2021 na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan (december 2020) met informatiebijeenkomsten voor een zo breed mogelijke doelgroep waarna met kleine groepen bewoners uit de buurt (vervolg)-gesprekken hebben plaats gevonden. In verband met de beperkende COVID-maatregelen konden deze gesprekken alleen digitaal plaatsvinden.
Tijdens de gesprekken kregen bewoners de gelegenheid om te reageren op de het stedenbouwkundige plan. Zo konden zij hun zorgen en wensen kenbaar maken.

De activiteiten/uitwerking die er in het kader van participatie zijn gedaan komen overeen met *consulteren*. Er is volop ruimte voor inbreng tijdens gesprekken/workshops en beperkte ruimte om mee te bewegen met de wensen van de omwonenden.
De **boodschap** is: de opgave die door de raad is vastgesteld is een vast gegeven, hoe dat uitgevoerd gaat worden in het projectgebied is nog flexibel.
Het doel van de gesprekken is het stedenbouwkundig plan verder te ontwikkelen om zo te komen tot een kwalitatief beter plan, dat bijdraagt aan een win-win situatie voor de gemeente als de bewoners.



Alle wensen en zorgen worden verzameld en afgewogen op basis van haalbaarheid op technische, financiële en stedenbouwkundige aspecten en uiteraard wordt er getoetst of het past binnen de opgave van de ontwikkeling.
Indien mogelijk zijn de ‘wensen en zorgen’ door stedenbouwkundigen van Karres en Brands verwerkt in het stedenbouwkundig plan.

Om te toetsen of we op de goede weg zitten zijn de oplossingsrichtingen voor de ‘wensen en zorgen’ gedeeld met de gemeenteraad tijdens een informele Benen-op-tafel-sessie en daarna per deelgebied getoond aan de omwonenden. Dit om er zeker van te zijn dat de zorgen van participanten goed begrepen zijn en de input, voor zover mogelijk, op de juiste manier is verwerkt. Er wordt daarbij toegelicht waarom iets wel en waarom iets niet kon worden verwerkt Duidelijk is dat het nog steeds om conceptversies gaat aangezien de wijzigingen nog getoetst moeten worden op (financiële) haalbaarheid.

Tussen de overleggen/bijeenkomsten door worden er relaties opgebouwd met bewoners en ondernemers en de omgevingsmanager van de gemeente

Activiteiten voor de participatie zijn allemaal georganiseerd binnen de beperkende maatregelen rondom COVID. De kansen van persoonlijk contact via spoorcafé ’s en andere persoonlijke samenkomsten zijn niet mogelijk. Bijeenkomsten zijn digitaal waardoor het moeilijk is om de sfeer te beïnvloeden en aan te voelen. Er zijn geen één op één gesprekken mogelijk waardoor er weinig persoonlijke aandacht is om in te gaan op individuele zorgen. Hierdoor is de verbinding maken met mensen moeilijk. Naast de bijeenkomsten zijn er wel één op één/weinig gesprekken die pasten binnen de maatregelen, zoals op 1,5 meter afstand en het dragen van mondkapje.

2.3 Planning

De planning van het participatieproces loopt gelijk aan de planning van de bestemmingsplannen. Het participatieproces is ter onderbouwing van de bestemmingsplannen waarbij dit mogelijk leidt tot aanpassingen in het stedenbouwkundig plan.

Er worden twee bestemmingsplannen vastgesteld; één voor Pelmolenpad en één voor het stationsgebied als geheel. Voor de participatie is het stationsgebied opgedeeld in een noordzijde en een zuidzijde in verband met de specifieke aandachtspunten per deelgebied. Het gebied Pelmolenpad noemen we Pelmolenpad-Prisma.
Het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn is de directe onderligger voor het bestemmingsplan en vice versa, de verbeelding komt voort uit deze plannen.

Participatie is een informeel traject waar bewoners hun reactie kunnen geven. Na het vaststellen van de ontwerpbestemmingsplannen is er gelegenheid voor een formeel traject waar bewoners hun zienswijze en na vaststelling van bestemmingsplannen bezwaar kenbaar op kunnen maken, wat direct van invloed kan zijn voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn.



2.4 Communicatie

De ‘Poort van Hoorn’ beschikt over een eigen website (www.poortvanhoorn.nl) waar alle belangstellenden informatie kunnen vinden over de ontwikkelingen rondom het stationsgebied en Pelmolenpad-Prisma.
Naast deze website communiceert de gemeente de ontwikkelingen via de gemeentelijke website en via social media zoals Facebook. Regelmatig verschijnt er een digitale nieuwsbrief van de Poort van Hoorn en verder zijn, er indien nodig, fysieke nieuws- en bewonersbrieven. Nieuwsbrieven geven algemene informatie, bewonersbrieven zijn specifiek gericht op een bepaalde doelgroep. Uitnodigingen voor de participatiebijeenkomsten zijn per fysieke bewonersbrieven verstuurd waarna er een adressenlijst per email is ontstaan. Omdat er projecten zijn met veel raakvlakken voor de ‘Poort van Hoorn’ is er een uitgebreide brief met raakvlakken verspreid in de omgeving (bijlage 3).
Daarnaast is alle raadsinformatie openbaar en beschikbaar op de website.

Raakvlakken:
- Omgevingsvisie
- Intensiverings- en hoogbouw visie
- Mobiliteitsvisie

3 PARTICIPATIE IN UITVOERING

3.1 Gesprekken

Stationsgebied Noord

11 maart 2021	Bewoners Keern en Van Dedemstraat
14 april 2021	Stichting De Betrokken Poorter
Overige gesprekken	VVE Toren van Hoorn
	Stichting de Vrienden van begraafplaats Keern
	Vereniging Oud Hoorn
	Dijklander Ziekenhuis

Pelmolenpad-Prisma

16 maart 2021	Bewoners De Weel
24 maart 2021	Bewoners Kometenstraat
30 maart 2021	Bewoners Pelmolenpad en Keern (ten zuiden van het spoor)
	Intermaris en BPD

Stationsgebied Zuid

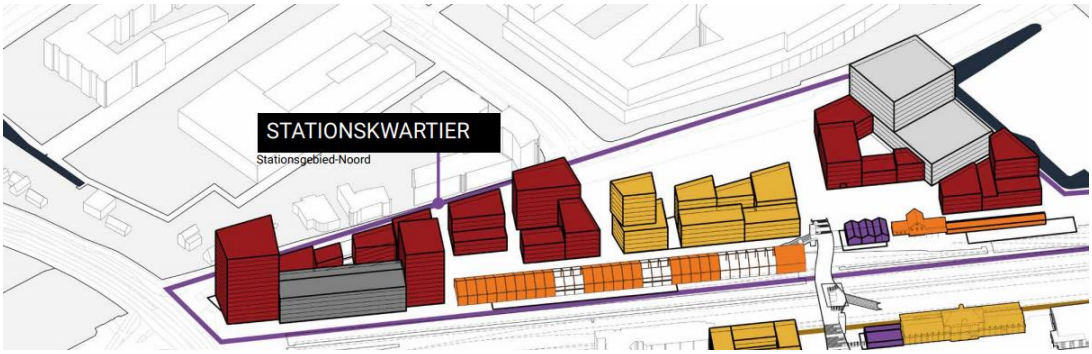
15 april 2021	Bewoners Stationsweg
15 april 2021	Bewoners Spoorsingel en Noorderstraat
Overige gesprekken	Vispaleis
	Ekoplaza
	Fietsen verkoop- en stalling De Ruiter

Mensen reageren positief over het feit dat de gemeente plannen heeft om dit stukje stad rondom het station aantrekkelijker te maken en zo bijdraagt aan het woningtekort in de stad en regio. Men geeft aan grote behoefte te hebben en te zien aan veel betaalbare woningen.
Door de jaren heen zijn er meerdere ontwikkelingen aangekondigd en plannen getoond voor het stationsgebied. Mensen zijn ook in het verleden actief betrokken bij de plannen en mochten hun input inbrengen tijdens fysieke bewonersbijeenkomsten. Bewoners zijn erg positief over deze ervaring.
Deze eerdere plannen zijn, door het ontbreken van draagkracht, niet doorgegaan. Bij veel participanten was dit niet altijd even helder, waardoor die eerdere beelden nog aanwezig zijn. De impact van het huidige stedenbouwkundig plan is voor een aantal bewoners groter op hun woonomgeving dan de eerdere plannen. Dit verschil in verwachtingen maakt dat een aantal bewoners moeite heeft om de gemeente als een betrouwbare partner te zien en het kostte tijd en veel aandacht om het vertrouwen te winnen.
Daarbij geldt voor het plangebied Pelmolenpad-Prisma dat er al jaren sprake is van een mogelijke nieuwe toegangsweg door het gebied naar de binnenstad. Deze telkens terugkerende discussie heeft bij een aantal bewoners in het gebied Pelmolenpad-Prisma impact op het vertrouwen in de gemeente, voornamelijk op bestuurlijk niveau.
In stationsgebied noord heeft een aantal bewoners zich verzameld in een stichting (De Betrokken Poorter) om zo gezamenlijk met een kritische en constructieve blik mee te kijken naar de gemeentelijke plannen.

3.2 Zorgen en overwegingen

Tijdens de gesprekken zijn er naast complimenten voor het grote plaatje en de uitbereiding van het (betaalbare) woningaanbod ook zorgen en overwegingen geuit. De zorgen gaan vooral over zaken die direct impact hebben op het woongenot van de bewoners.
Er is veel gelegenheid voor betrokkenen om hun zorgen te uiten, er wordt toegezegd dat de zorgen worden bestudeerd en indien mogelijk verwerkt. Het is waarschijnlijk niet mogelijk om alle zorgen en wensen te verwerken en op te lossen. Verslagen van alle gesprekken zijn terug te vinden in bijlage 1.
In onderstaande alinea's per deelgebied de opgehaalde zorgen.

3.2.1 Stationsgebied-noord (afbeelding uit stedenbouwkundig plan december 2020)



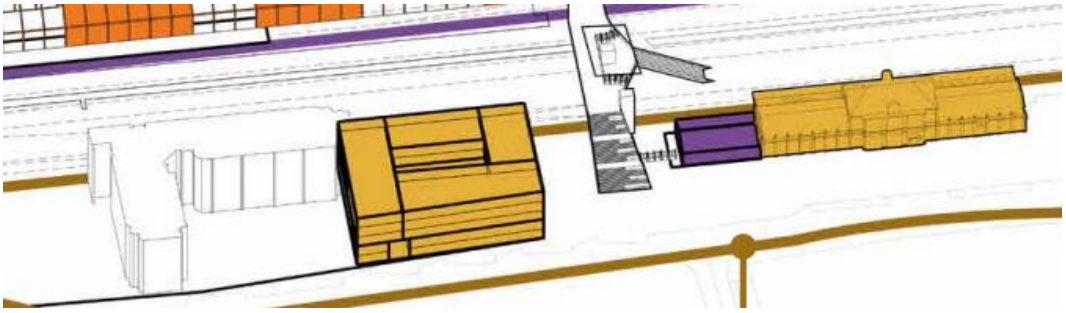
- Impact van woontoren hoek Keern/Van Dedemstraat op woningen in directe omgeving op - daglicht, - bezonning, - privacy en - uitzicht
- Impact van woontoren op uitzicht van bewoners Toren van Hoorn
- Zorgen om beperkte groen in het gebied

3.2.2 Pelmolenpad (afbeelding uit stedenbouwkundig plan december 2020)



- Impact van grote woonblokken op arbeiderswoningen op Pelmolenpad
- Impact van bebouwing achter de woningen aan De Weel op - zonlicht, - uitzicht en - privacy
- Impact van 8 verdieping hoge appartementencomplex op woningen en tuinen van de Kometenstraat op - privacy, - zonlicht en - uitzicht
- Zorgen om verdwijnen van groen en speelplaats in Kometenstraat
- Zorgen dat de Kometenstraat een drukke doorgaande straat wordt
- Bereikbaarheid en auto parkeren

3.2.3 Stationsgebied-zuid (afbeelding uit stedenbouwkundig plan december 2020)



- Impact van gebouw naast appartementencomplex Stationsweg op – privacy, dag- en zonlicht, -uitzicht
- Wijziging verkeerssituatie waarbij verkeer over de Stationsweg gaat, dicht langs het appartementencomplex
- Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers Stationsweg
- Bereikbaarheid en zichtbaarheid van Ekoplaza (en andere ondernemers)

3.3 Afwegingen

Alle zorgen, wensen en overwegingen zijn verzameld in een schema en getoetst op technische, financiële en stedenbouwkundige haalbaarheid en uiteraard wordt er getoetst of het past binnen de opgave van de ontwikkeling. Deze matrix is te lezen in bijlage 2.

onderwerp	argumenten/belang betrokkenen	overweging beleid/opgave	overweging stedenbouw	overweging techniek	overweging financieel

Met deze overwegingen heeft Karres en Brands aanpassingen aangebracht in het stedenbouwkundig plan. Na toetsing bij de gemeenteraad zijn deze teruggekoppeld als tussenstand van het stedenbouwkundig plan

3.4 Gesprekken tussenstand

Na de eerste ronde met gesprekken heeft Karres en Brands veel wensen en zorgen verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Deze oplossingsrichtingen zijn gedeeld per deelgebied met alle bewoners die hebben deelgenomen aan eerdere gesprekken over hun direct omgeving. Doel van deze gesprekken was te toetsen of deze oplossingsrichtingen overeenkwamen met de verwachtingen van de participanten. Hieronder een korte samenvatting van de oplossingsrichting en de reacties uit de bijeenkomst.

Stationsgebied-noord	25 mei 2021
Pelmolenpad	25 mei 2021
Stationsgebied-zuid	26 mei 2021

3.4.1 Stationsgebied-noord (afbeelding uit presentatie oplossingsrichtingen mei 2021)



Wijzigingen:

- Het verlagen van de toren op de hoek Keern/Van Dedemstraat.
  Deze vierkante meters woonoppervlak zijn verdeeld over andere appartementencomplexen aan de noordkant van station en Pelmolenpad gebied. In plaats van de hoge toren is er een woonblok met 4 woonlagen aan de straatkant en 6 woonlagen aan de spoorzijde.

Reacties zijn overwegend zeer positief en bewoners voelen zich gehoord en gerespecteerd in het proces.

De 4 woonlagen (a la plan 2019) wordt alsnog door enkele bewoners van de Van Dedemstraat als fors ervaren, al is het een grote verbetering van hun woonkwaliteit ten opzichte van het plan van december 2020.

De participanten uit de woontoren Toren van Hoorn maken zich alsnog zorgen over hun uitzicht en vragen om een smalle slanke vorm (net als Toren van Hoorn zelf) zodat de zichtlijn richting Markermeer zo veel mogelijk in tact blijft. Dit kan als aandachtspunt mee gegeven worden bij de nadere invulling.

Het Dijklander Ziekenhuis geeft aan dat zij de nieuwbouw tussen station en ziekenhuis geen positieve bijdrage vindt aan een ‘healing environment’ van de patiënten. Zij ziet voor hun patiënten liever het uitzicht over de oude stad en het Markermeer dan de toevoeging van levendige pleinen en woningen.

3.4.2 Pelmolenpad (afbeelding uit presentatie oplossingsrichtingen mei 2021)

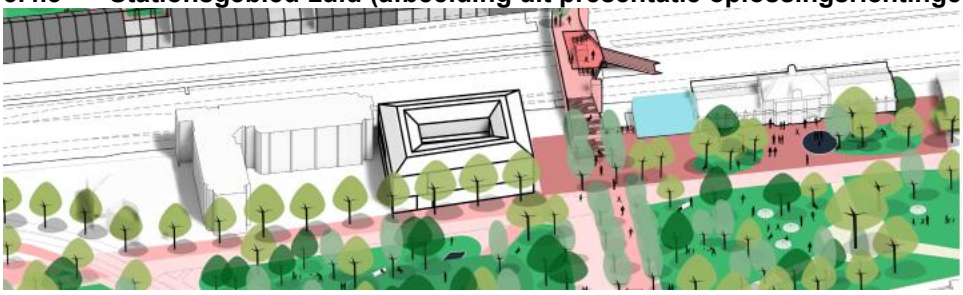


Wijzigingen:

- Het behoud van een groen speelveld in Kometenstraat
- De Kometenstraat blijft doodlopend voor fiets en autoverkeer in definitieve situatie
- Meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw langs De Weel
- Meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw langs Kometenstraat
- Aanpassing in hoogte rondom bestaande woningen Pelmolenpad
- Het verplaatsen van het hoogteaccent (van achter Kometenstraat naar richting Pelmolenpad)

Bijna alle bewoners van De Weel zijn positief over de wijzigingen en voelen zich gehoord en gerespecteerd.
Bewoners van Pelmolenpad en Keern (zuidzijde spoor) zijn positief en blij met de aanpassingen en het proces.
De Kometenstraat is positief over de inzet van en de verbetering ten opzichte van het plan december 2020. In eerste instantie hadden de bewoners van de Kometenstraat het standpunt dat er onvoldoende bestaand groen werd behouden. Een verdiepend overleg met meer details van het voorstel stedenbouwkundig plan heeft meer inzicht gegeven in de inpassing van groen en woningbouw en de daarbij de argumenten van de gemeente. Dit heeft geleid tot een positief inzicht en tot draagvlak voor de plannen.
Waar zij negatief over zijn, is de alternatieve ontsluiting (doorgaande weg) langs hun straat. Het getoonde groen in het stedenbouwkundig plan vinden zij misleidend. De alternatieve ontsluiting is echter geen onderdeel van de participatie/project.

3.4.3 Stationsgebied-zuid (afbeelding uit presentatie oplossingsrichtingen mei 2021)



Wijzigingen:

In Stationsgebied zuid zijn geen aanpassingen mogelijk om beter aan te sluiten bij de wensen en zorgen van de bewoners.
Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een gebouw tussen traverse en bestaand appartementencomplex een goede randbebouwing van het Stationsplein dat zo ontstaat. Het gebouw draagt bij aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied en bedient daarnaast functies die zo dichtbij het station gesitueerd moeten worden.
Ook vinden de bewoners de weg die voor het appartementencomplex langs gaat een verslechtering ten opzichte van hun huidige situatie. Echter door de nieuwe indeling zal de verkeersintensiteit sterk afnemen en zelfs minder zijn dan in de huidige situatie.

Reacties van de bewoners zijn hierop negatief. Zij kunnen zich niet vinden in de argumenten en overwegingen van de gemeente en voelen zich daardoor niet gehoord en gerespecteerd.

3.5 Haalbaarheid

De oplossingsrichtingen van het stedenbouwkundig plan zijn afgewogen, doorgerekend en getoetst op haalbaarheid.

Getoetst is er op basis van

- Belang individuele bewoner – belang maatschappelijk
- Beleid en opgave
- Stedenbouwkundige inpassing
- Technisch uitvoerbaar
- Financieel, binnen budget

De input van het participatieproces, alsook nieuwe inzichten, heeft geleid tot diverse aanpassingen in het stedenbouwkundig plan.
Niet alle wensen en zorgen konden worden verwerkt in het stedenbouwkundig plan.

- Het behouden van <u>al het groen</u> aan de Kometenstraat kon niet worden verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Net als het niet vrijhouden van alternatieve ontsluiting naar de binnenstad.
- Het gebouw aan de zuidzijde van het spoor met als bestemming hotel wordt door bewoners van de Stationsweg ervaren als een beperking van hun woongenot en privacy en zou daarom niet op deze wijze moeten worden ingepast. In het stedenbouwkundig plan is geen mogelijkheid om aan deze wens te voldoen.

De uitwerking van de input en afwegingen zijn opgenomen in bijgevoegde matrix (bijlage 2).

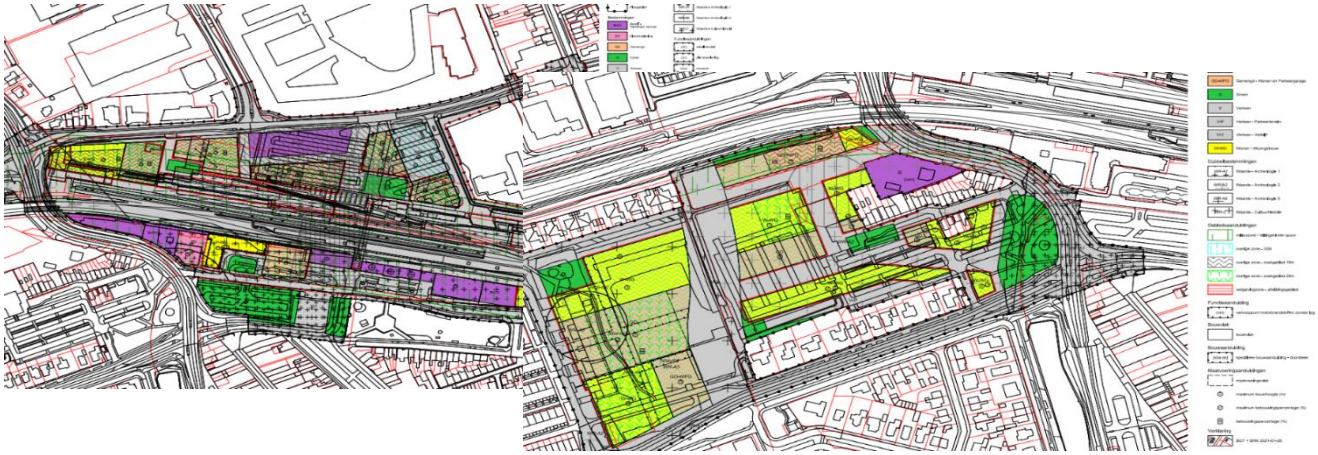
Wijzigingen die doorgevoerd zijn n.a.v. nieuwe inzichten en participatieproces:

<u>Pelmolenpad</u>
- *behoud van groen en speelveld Kometenstraat*
- *meer ruimte tussen bestaande bouw en nieuwbouw bij De Weel en Kometenstraat*
- *aanpassing hoogte rondom bestaande woningen Pelmolenpad*
- *het verplaatsen van het hoogteaccent van achter de Kometenstraat richting Pelmolenpad*

<u>Stationsgebied</u>
- *het verlagen van de toren op de hoek Keern-Van Dedemstraat en het verdelen van deze vierkante meters woonoppervlak over andere woongebouwen aan de noordkant van het station en over het Pelmolenpad*

3.6 Bestemmingsplannen

De participatie over het stedenbouwkundig plan is parallel gezet aan de totstandkoming van het juridisch kader. De resultaten vanuit het participatieproces kunnen derhalve optimaal geïntegreerd worden. Hierdoor wordt toegewerkt naar ontwerpbestemmingsplannen.



afbeelding ter illustratie: verbeelding van bestemmingsplan

In het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan is een ruimtereservering gedaan voor het aanleggen van een noord-zuid verbinding (Carabsius tracé zoals de bewoners het noemen). Bestemming heet verkeer en verblijf voor functies als onder andere woonstraten, paden, groenvoorzieningen waterpartijen. Als besloten wordt om deze verbinding te realiseren, kan deze ruimtereservering daarvoor worden aangewend. Hiervoor zal op dat moment een separate ruimtelijke procedure worden gevolgd. Zolang het tracé niet wordt aangelegd, zal het (tijdelijk) als openbaar gebied worden ingericht.

Het bijbehorende beeldkwaliteitsplan komt tot stand met stedenbouwkundige input en welstandscommissie en wordt ter informatie met de bewoners gedeeld.

3.7 Conclusie

Het doel van de participatie was om het stedenbouwkundig plan zodanig te ontwikkelen dat er draagvlak is voor deze plannen en voor de bijbehorende bestemmingsplannen. We kunnen stellen dat dat doel op een enkel punt na zeker behaald is.

De ontwikkeling Poort van Hoorn is omvangrijk en van grote betekenis voor Hoorn. De impact op het woongenot van diverse bewoners in het projectgebied is groot. Er is daarom zo zorgvuldig mogelijk gehandeld. Het resultaat is een goed doordacht stedenbouwkundig plan dat past bij de maat en schaal van Hoorn in de bestaande en nieuwe situatie. Het is mooi te zien dat onder andere de participatie een goede en constructieve inbreng heeft gehad in de uiteindelijke plannen. Desondanks dat zijn niet alle participanten tevreden met het resultaat.

Participatie is niet alleen nummers en feiten, het gaat veelal over verwachtingen en vertrouwen. Tijdens het gehele proces is daar rekening mee gehouden en is er met groot respect omgegaan met de inbreng van de bewoners. Er is getracht zoveel mogelijk te verbeelden om de gevolgen inzichtelijk te maken. Er is open en transparant gecommuniceerd over het proces en de keuzes die genomen konden worden. Alle inbreng is waardevol en draagt bij aan een kwalitatief beter stedenbouwkundig plan. Veel mensen voelen zich dan ook gerespecteerd en gehoord.

De beperkende maatregelen rondom COVID hebben grote invloed op het betrekken van mensen. Er is gevoelsmatig een gat tussen gemeente en bewoners door het ontbreken van persoonlijk contact. Bezoeken aan de straat worden wel gewaardeerd, maar gemist worden bijeenkomsten waarbij je naast

de plenaire gedeeltes een één-op-één gesprek hebt met een bewoner. Deze kleine gebaren dragen normaliter eenvoudig bij aan het opbouwen van vertrouwen en maken van verbinding.

Gedurende het proces was er voldoende ruimte voor de direct omwonenden om deel te nemen aan de participatie en ook veel mensen hebben dat gedaan. Er zijn veel wensen en zorgen ingebracht die allen overwogen en besproken zijn. Een belangrijk deel van de input kon worden verwerkt tot een beter stedenbouwkundig plan. Niet alle zorgen konden worden weggenomen en niet alle wensen konden worden verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Daarnaast worden diverse wensen en zorgen genoteerd om in een latere fase (in ontwerp- of uitvoeringsfase) alsnog mee te nemen in de uitwerking.

Participatie geeft betrokkenen een mogelijkheid om informeel deel te nemen aan de ontwikkelingen en daar is volop gebruik van gemaakt. Indien men vindt dat er na participatie nog niet wordt voldaan aan de wensen staat het een ieder vrij om het formele proces aan te gaan. In geval van Poort van Hoorn is het te verwachten dat er enkele bewoners zijn die een zienswijze indienen danwel bezwaar aantekenen tegen het bestemmingsplan Stationsgebied. Enkele bewoners aan de zuidzijde kunnen zich niet vinden in de plannen vanwege de impact op hun directe woonomgeving. Het is aan de gemeenteraad om hier afwegingen in te maken.
Voor het bestemmingsplan Pelmolenpad geldt dat de gemeente en de bewoners dichterbij elkaar zijn gekomen waarmee de belangrijke bezwaren en zorgen zijn weggenomen.

4 BIJLAGEN

Bijlage 1: Verslagen

Bijlage 2: Overzicht input participatie en overwegingen

Bijlage 3: Brief met raakvlakken

Bijlage 1: Verslagen

SAMENVATTING STATIONSGEBIED (noord en zuid)
Maart 2021

In het kader van de participatie zijn er in maart en april 2021 gesprekken geweest met bewoners en ondernemers van het Stationsgebied. Gestart is met een gesprek met bewoners van de hoek Keern/Van Dedemstraat, later met bewoners van de Stationsweg en ten slotte met Spoorsingel en Noorderstraat. In dezelfde periode zijn er enkele één op één gesprekken met ondernemers geweest. Met dit verslag zijn alle punten (zorgen en ideeën) die de bewoners ons mee willen geven samen gevat.

Algemene informatie ter introductie (ongeveer gelijk bij drie bijeenkomsten)
In februari 2021 zijn tijdens een aantal digitale informatiesessies de plannen van de Poort van Hoorn gedeeld. Het stationsgebied wordt een levendige, stedelijke omgeving met hoogbouw voor woningen ten behoeve van diverse doelgroepen als starters, 1- persoons huishoudens en senioren. Tevens komen er wat andere functies als een locatie voor culturele en maatschappelijke activiteiten en mogelijk een hotel. Daarbij wordt het station een belangrijke mobiliteits-verkeersknooppunt met daarbij behorende faciliteiten als auto- en fiets parkeren.

Het gebied krijgt een eigen bestemmingsplan waar formele inspraak op mogelijk is. De participatie richt zich op dit moment op deze bestemmingsplannen. Via de gesprekken die gehouden worden maakt de gemeente inzichtelijk waar privéruimte is en waar openbare ruimte, waar verkeer bestemd is en waar groen en ook waar bouwvlakken komen met daarbij de volumes, hoogte en functies. Het stedenbouwkundig plan is de onderlegger om te onderzoeken op welke wijze de ambities van de gemeente in de openbare ruimte kunnen worden ingepast. De plannen zijn een verzameling vlakken en blokken die nog niet geheel definitief is. De opgave van de functies, woningen en volumes ligt vast, hoe dat wordt ingepast in de openbare ruimte nog niet. Daarom gaan we dan ook graag in gesprek om te horen waar er zorgen over zijn en waar mogelijk de plannen verbetering nodig hebben.

Tijdens het eerst gesprek zijn er beelden getoond van de huidige schetsen met daarbij een bezonningstudie van een toren met verschillende hoogten. Tijdens andere gesprekken zijn eerder getoonde beelden uit het stedenbouwkundig plan als toelichting gebruikt. Over het algemeen zijn de mensen positief over de uitbreiding rondom het station. Men deelt de mening dat er veel kwaliteit te winnen is in het gebied en staat erg open voor de woningen die worden toegevoegd in een stedelijk karakter. Daarnaast zijn tijdens deze gesprekken ook de volgende aandachtspunten en zorgen gedeeld door de bewoners:

<u>Hoek Keern /Van Dedemstraat</u>
− De bewoners van de hoek Keern en Van Dedemstraat vinden een toren van 16-20 hoog zo dichtbij hun woningen zeer ongewenst.
− De bewoners vinden de impact van zo'n toren zo dichtbij hun woningen een inbreuk op hun welzijn.
− Bewoners maken zich grote zorgen over het licht dat aan hun woningen wordt onttrokken.
− Bewoners vinden het onacceptabel dat er bijna geen zonlicht meer schijnt aan de voorkant, maar ook niet in hun tuinen aan de achterzijde.
− Bewoners hebben zorgen over de inbreuk op hun privacy en over hun uitzicht.
− Bewoners kunnen zich vinden in de eerder voorgestelde (plan 2017) 4 lagen woningen. Dat was al fors en wordt daarom genoemd als maximum. Ze zien nog liever grond gebonden woningen tegenover hun eigen woningen.

Overige gesprekken
- Bewoners van een VVE Toren van Hoorn spreken zicht negatief uit tegen een toren van 16-20 hoog op die locatie. Deze heeft impact op het uitzicht richting het Markermeer.
- Bewoners vinden dat er onvoldoende groen is voor de grote hoeveelheid nieuwe bewoners (die misschien ook nog een hond hebben)

- Bewoners maken zich zorgen of er voldoende aanbod aan winkels blijft in de directe omgeving. Ze zouden graag zien dat de AH of een andere supermarkt blijft in het gebied.
- De vrienden van begraafplaats Keern maken zich zorgen over impact van de toren op de begraafplaats.

Stationsweg

− Bewoners van het appartementencomplex zien zo'n groot gebouw tussen de traverse en hun complex niet zitten.
− Bewoners maken zich zorgen over de impact van het gebouw op hun privacy, uitzicht en lichtopbrengst.
− Bewoners denken dat de ruimte tussen hun appartementencomplex en het nieuw te bouwen gebouw hangjongeren aantrekt waardoor er overlast ontstaat.
− Bewoners vragen waarom het gebouw zo anders is dan een aantal jaar geleden is (eerdere planvorming). –
Bewoners willen weten waar de behoefte van 1700 fietsparkeerplaatsen aan de stadskant vandaan komt.
− De bewoners maken zich zorgen over het verkeer dat dichterbij het appartementencomplex langs komt.
− De bewoners maken zich zorgen over beschikbare parkeerplaatsen voor zichzelf en hun bezoek.

Ekoplaza
− De Ekoplaza vindt het belangrijk dat hun winkel goed bereikbaar blijft voor klanten en bevoorrading.
− De Ekoplaza heeft behoefte aan parkeerplaatsen voor klanten, kort parkeren is voldoende.
− De Ekoplaza heeft behoefte aan voldoende fietsparkeerplaatsen voor klanten.
− De Ekoplaza vindt het belangrijk dat de winkel goed zichtbaar blijft.

Stationsplein
− Ondernemers willen graag een plek behouden in de toekomstige situatie.
− Ondernemers willen graag een onderdoorgang in plaats van een traverse in combinatie met een fietsparkeerplaats.

Spoorsingel en Noorderstraat
− De bewoners van de Noorderstraat zien graag het groen behouden.
− De bewoners willen graag een speelplek voor kinderen in het groen voor het station.
− Bewoners van Spoorsingel en Noorderstraat zien graag dat de verkeerscirculatie blijft zoals die nu is.
− De bewoners zouden graag een iets bredere straat willen.
− De bewoner willen weten wat er gebeurt met de remise en met het gebouw van Connexxion.
− Bewoners zien graag ondergrondse afvalcontainers in hun buurt.

Reactie gemeente

De gemeente dankt iedereen voor de input en zorgen. De gemeente zegt toe alle wensen en zorgen in kaart te brengen en te onderzoeken op haalbaarheid en relevantie. Dit is geen garantie dat alle zorgen kunnen worden weggenomen, wel dat we de input van de bewoners bijzonder serieus nemen. Want zoals gezegd heeft de raad al vastgesteld wat de opgave is en hebben we alleen nog invloed op de uitwerking daarvan. De volgende stap is dat het stedenbouwkundig bureau gaat schuiven met bouwvlakken, hoogtes en volumes waarmee er een nieuwe schets ontstaat. We komen terug met een nieuwe schets. In verband met alle stappen die genomen moeten worden en nog wat toets-momenten lukt dat eind mei/begin juni.

De schets die het stedenbouwkundig bureau oplevert is op dit moment bedoeld om in kaart te brengen welke kengetallen vastgelegd moeten worden in het bestemmingsplan. Zoals gezegd gaat dat over privé vs openbare ruimte, groen vs verkeersbestemming en bouwvlakken met o.a. volumes, hoogtes en functies. Het gaat nog steeds niet om details, de uitwerking van hoe gebouwen, straten en groen er uit komt te zien is een latere fase. De reservering voor een eventuele weg en tunnel wordt niet opgenomen in het vast te leggen bestemmingsplan. Voor de bewoners is het formele bezwaarprocedure-proces van belang en volgens de huidige planning gaat die in begin 2022.

Daarnaast geeft de gemeente aan dat er stadsgesprekken worden georganiseerd over omgevingsvisie, mobiliteitsvisie en hoogbouwvisie. Het is goed voor de bewoners om dat te blijven volgen en input te leveren. Dit wordt via de website van de gemeente Hoorn gecommuniceerd

SAMENVATTING PELMOLENPAD
Maart 2021

In het kader van de participatie zijn er in maart 2021 drie gesprekken geweest met bewoners van het gebied Pelmolenpad-Prisma. Het eerste gesprek was met bewoners van De Weel en Lambert Meliszweg, het tweede met bewoners van de Kometenstraat en het derde met bewoners van Pelmolenpad en Keern (ten zuiden van de spoorlijn). Met dit verslag zijn alle punten (zorgen en ideeën) die de bewoners ons mee willen geven samen gevat.

Algemene informatie ter introductie (ongeveer gelijk bij drie bijeenkomsten)
Het gebied Pelmolenpad-Prisma is aangewezen als een levendige stadse wijk waar rond de 600 woningen worden gebouwd voor diverse doelgroepen. Een wijk waar het prettig wonen is met autoluwe straten, huizen met een tuin gecombineerd met andere typen woningen (o.a. appartementen) volop groen en water.
Het gebied krijgt een eigen bestemmingsplan waar formele inspraak op mogelijk is. De participatie richt zich op dit moment op deze bestemmingsplannen. Via de gesprekken die gehouden worden maakt de gemeente inzichtelijk waar privéruimte is en waar openbare ruimte, waar verkeer bestemd is en waar groen en ook waar bouwvlakken komen met daarbij de volumes, hoogte en functies. Het stedenbouwkundig plan is de onderlegger om te onderzoeken op welke wijze de ambities van de gemeente in de openbare ruimte kunnen worden ingepast. De plannen zijn een verzameling vlakken en blokken die nog niet geheel definitief is. De opgave van de functies, woningen en volumes ligt vast, hoe dat wordt ingepast in de openbare ruimte nog niet.
Daarom gaan we dan ook graag in gesprek om te horen waar er zorgen over zijn en waar mogelijk de plannen verbetering nodig hebben.

Tijdens deze drie gesprekken zijn er beelden getoond van de huidige schetsen met daarbij indien nodig animaties op ooghoogte, bezonning en vanuit tuinen. Zo werd de impact van de plannen goed zichtbaar. Hierbij zijn de volgende aandachtspunten en zorgen gedeeld door de bewoners:

De Weel
Bewoners langs de Weel maken zich zorgen over hun privacy, uitzicht en bezonning en zien daarom graag de woningen aan de achterkant wat verder van hun tuin.
Bewoners willen graag een achteruitgang en een parkeerplaats daar houden.
Zij willen graag het bestaande groen behouden
Bewoners zouden graag de sloot achter hun huizen doorgetrokken zien (ook ten koste van een achteringang van de tuin)
Bewoners zien graag meer water in de wijk
Bewoners zien graag alleen laagbouw (tot 3 lagen) aansluitend op hun tuinen.
Bewoners willen geen voorzieningen, als horeca in de wijk.

Kometenstraat
Bewoners van de Kometenstraat zien graag dat het karakter van de straat behouden blijft.
Bewoners willen graag dat het groen in hun straat blijft zodat spechten en uilen en andere bijzondere vogels daar blijven.
Zij vinden dat het speeltuintje zo kan blijven als het nu is.
Zij willen een doodlopende straat blijven en geen toegang worden tot een parkeergarage en al helemaal geen doorgaande straat naar het Keern. Niet voor auto's en ook niet voor fietsers en scooters.
Zij maken zich zorgen of hun kinderen nog veilig op straat kunnen blijven spelen.
Bewoners maken zich zorgen dat ze de parkeerplaatsen in de straat kwijtraken
Bewoners vinden hoogbouw tegenover hun huizen onacceptabel. Geen flat met 8 verdiepingen en ook geen 4 hoog appartementencomplex. Hun tuinen zijn voor- en achterkant tegelijk met aan die kant ook de woonkamer en met hoogbouw er tegenover ervaren zij geen privacy meer. Niet in hun tuin en niet in hun woonkamer.
Bewoners maken zich zorgen vanwege grote impact van hoogbouw op hun bezonning en licht in huis en tuin.

Bewoners willen geen verdiepte tunnelbak in hun woonwijk, zeker niet direct naast hun woningen.
Een tunnelbak/doorgaande weg heeft grote impact door geluidsoverlast (wetgeving zegt alleen iets over nachtelijk geluid) en fijnstof. Hierdoor kun je niet meer in je tuin kunt zitten.
Een tunnelbak zorgt voor een tweedeling in de wijk en dat is niet wat de bewoners willen.

Pelmolenpad en Keern (ten zuiden van de spoorlijn)
Bewoners van het Pelmolenpad/Keern vinden het belangrijk dat de straat en woning goed bereikbaar blijven.
Ze vinden het belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen blijven voor hen en hun bezoekers.
Bewoners zouden graag zien dat de BP zich ergens anders vestigt.
Bewoners maken zich zorgen over de hoge waterstand in hun wijk.
Ze zien graag meer water in de wijk als sloten.
Bewoners zien graag groen zoals in het plan is ingetekend.

Reactie gemeente
De gemeente dankt iedereen voor de input en zorgen. De gemeente zegt toe alle wensen en zorgen in kaart te brengen en te onderzoeken op haalbaarheid en wenselijkheid. Dit is geen garantie dat alle zorgen kunnen worden weggenomen, wel dat we de input van de bewoners bijzonder serieus nemen. Want zoals gezegd heeft de raad al vastgesteld wat de opgave is en hebben we alleen nog invloed op de uitwerking daarvan. De volgende stap is dat het stedenbouwkundig bureau gaat schuiven met bouwvlakken, hoogtes en volumes waarmee er een nieuwe schets ontstaat. We komen terug met een nieuwe schets. In verband met alle stappen die genomen moeten worden en nog wat toets-momenten lukt dat eind mei/begin juni.

De schets die het stedenbouwkundig bureau oplevert is op dit moment bedoeld om in kaart te brengen welke kengetallen vast gelegd moeten worden in het bestemmingsplan. Zoals gezegd gaat dat over privé vs openbare ruimte, groen vs verkeersbestemming en bouwvlakken met o.a. volumes, hoogtes en functies. Het gaat nog steeds niet om details, de uitwerking van hoe gebouwen, straten en groen er uit komt te zien is een latere fase. De reservering voor een eventuele weg en tunnel wordt niet opgenomen in het vast te leggen bestemmingsplan. Voor de bewoners is het formele bezwaarprocedure-proces van belang en volgens de huidige planning gaat die in begin 2022.
Daarnaast geeft de gemeente aan dat er stadsgesprekken worden georganiseerd over omgevingsvisie, mobiliteitsvisie en hoogbouwvisie. Het is goed voor de bewoners om dat te blijven volgen en input te leveren. Via de website van de gemeente Hoorn wordt dit gecommuniceerd.

Bijlage 2: Overzicht input van participatie en overwegingen

Bestemmingsplan Pelmolenpad

onderwerp	argumenten/belang	overweging beleid	overweging stedenbouw	overweging techniek	overweging financieel
Kometenstraat niet doortrekken	veiligheid spelende kinderen, vrijheid, overlast scheurende scooters	De weg zal worden ingericht als een doodlopende weg met 30km.	In de definitieve situatie wordt de weg geen doorgaande weg, maar een doodlopende weg (30km) met een fietsers/voetgangersverbinding naar het Keern.	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
Het bestaande groen bij Kometenstraat behouden	uniek stukje natuur, bijzondere fauna (specht, uil), uitizcht, privacy		Naar aanleiding van input eerste ronde is het bouwveld aangepast zodat een deel van het groen/ speelveld behouden kan worden. Onderzocht wordt nog of ook de bomenrij kan worden behouden.	geen opmerkingen vanuit techniek	Bebouwbare m2 elders compenseren in plangebied mits dit kan.
De sloot behouden naast huizen, doodlopend stuk (achter de Weel)	privacy, veiligheidsgevoel		Er wordt onderzocht of de sloot achter de Weel (doodlopende deel) behouden kan blijven. Een doodlopende sloot draagt niet bij aan de waterkwaliteit dus er wordt gekeken of deze aangetakt kan worden op de bestaande waterlopen of dat deze vervangen wordt door groen. Dit is een integrale ontwerpopgave waar we in de uitwerking op terug komen.	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
De huizen bouwen op grotere afstand van Kometenstraat	privacy, zon-daglicht, vrijheid		Naar aanleiding van input eerste ronde is het bouwveld is twee meter teruggelegd waardoor er meer ruimte ontstaat tussen de woningen	geen opmerkingen vanuit techniek	Bebouwbare m2 elders compenseren in plangebied mits dit kan.
De parkeerplaatsen behouden Kometenstraat	gemak, gewoonte, afstand creëren		Naar aanleiding van input eerste ronde blijft een groot deel van de parkeerplaatsen behouden alleen wordt de straat wel heringericht.	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
Geen 8 hoog zo dichtbij Kometenstraat	privacy, zon-daglicht	Getoetst wordt of dit past binnen hoogbouw en intensiveringsvisie	Naar aanleiding van input eerste ronde is de Bouwhoogte aangepast en teruggebracht naar 4 bouwlagen. Het hogere appartementencomplex komt op een andere plek in het gebied terug.	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
Geen Carbasius-tunnel ipv groen langs Kometenstraat	overlast van de weg, groen belangrijk	Het is aan de gemeenteraad om een besluit te nemen over de ontsluiting van de binnenstad.	De Carbasiustunnel is geen onderdeel van dit plan	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
Het speelterreintje aan Kometenstraat houden	het is er al (!) geld?, veiligheid kinderen,		Speelterreintje blijft behouden maar wordt mogelijk heringericht	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
Zorg voor voldoende afstand tussen tuinen/huizen aan De Weel	daglicht, privacy		Naar aanleiding van input eerste ronde is de aftsand tussen de bestaande en nieuw te bouwen woningen groter geworden.	geen opmerkingen vanuit techniek	Voor waardevermindering als gevolg van een planologische wijziging bestaat de planschaderegeling.
Graag niet hoger dan 3 lagen aansluitend aan De Weel	daglicht, uitzicht, privacy		Naar aanleiding van input eerste ronde wordt de bebouwing achter De Weel niet hoger dan 3 bouwlagen. Om variatie in de bouwhoogte en kapvorm te verkrijgen wordt ten minste 20 tot 30 procent van de woningen uitgevoerd met een kap	geen opmerkingen vanuit techniek	Bebouwbare m2 elders compenseren in plangebied mits dit kan.

Bestemmingsplan stationsgebied

onderwerp	argumenten/belang	overweging beleid/opgave	overweging stedenbouw	overweging techniek	overweging financieel
niet hoger dan 4 verdiepingen bouwen op de hoek Keern en Van Dedemstraat	schaduwwerking tot zelfs in de achtertuin, daglicht / uitzicht, privacy	Getoetst wordt of dit past binnen hoogbouw en intensiveringsvisie	Er is een heroverweging gemaakt ten aanzien van de toren. Er is gekozen voor een variant die ruimtelijk zich beter verhoudt tot de bestaande woningen en geen / zeer beperkte nadelige gevolgen heeft ten aanzien van de bezonning. De bouwhoogte aan de straatzijde is nu vier lagen en aan de spoorzijde 6 bouwlagen	geen opmerkingen vanuit techniek	Zonder compensatie elders binnen het plan heeft dit een negatieve invloed op de business case.
geen hoogbouw in zichtlijn Toren van Hoorn	verpest uitzicht uit Toren van Hoorn	Alle hoogbouw wordt getoetst aan de hoogbouw en intensiveringsvisie	De toren is vervangen door bebouwing tot maximaal 6 bouwlagen. De hoogbouwvisie zal zich uitspreken over bebouwing hoger dan 8 bouwlagen. Naar verwachting zal er eerst een integrale onderbouwing gemaakt moeten worden om het plan integraal te kunnen beoordelen (HER = hoogbouweffechtrapportage)	geen opmerkingen vanuit techniek	Zonder compensatie elders binnen het plan heeft dit een negatieve invloed op de business case.
geen hoge parkeergarage tegenover het ziekenhuis	impact, uitzicht	Alle hoogbouw wordt getoetst aan	De parkeergarage wordt maximaal 8 bouwlagen hoog over het gehele oppervlak.	geen opmerkingen vanuit techniek	Andere oplossingen dan het ontwerp van versie december 2020 kunnen leiden tot hogere
geen grote vierkante bak als parkeergarage	vanuit het ziekenhuis heeft dit grote impact op het uitzicht van mensen die daar liggen		De parkeervoorziening is zoveel mogelijk aan de rand van het plangebied geplaatst om vanuit het ziekenhuis het zicht op de binnenstad te behouden. Aan de architectuur van de parkeervoorziening zal veel aandacht worden besteedt zodat het gebouw onderdeel wordt van de gebouwde omgeving.	geen opmerkingen vanuit techniek	Andere oplossingen dan het ontwerp van versie december 2020 kunnen leiden tot hogere stichtingskosten
geen gebouw direct naast appartementencomplex Stationsweg (zuidkant van station)	impact, zon/daglicht, privacy		In dit gebouw is onder andere de fiestenstalling ondergebracht. Deze moet direct naast de stationsentree komen te liggen ivm loopafstanden naar het station. Boven het gebouw is ruimte voor een bijzondere functie, bijvoorbeeld een hotel. In de uitwerking (architectuur) zullen wij rekening houden met privacy. Bezonningstudie laat zien dat er geen zonlicht wordt weggenomen bij de appartementen.	geen opmerkingen vanuit techniek	Andere uitwerking heeft gevolgen voor de business case.
geen gebouw die zichtlijn op Ekoplaza wegneemt	zichtbaarheid voor klant, commercieel		Vanaf de straat blijft Ekoplaza goed zichtbaar. Er komt geen bebouwing tussen de straat en het bestaande appartementencomplex waar Ekoplaza zit.	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
mogelijkheid behouden voor kort parkeren faciliteren bij Ekoplaza	bereikbaarheid vele mindervaliden klanten, commercieel		Kort parkeren bij Ekoplaza blijft mogelijk. Dit wordt meegenomen in de latere planuitwerking	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
fietsparkeerplaats bij winkels faciliteren	service voor klanten, gemak, commercieel		Dit kan worden ingepast en zal meegenomen worden in de uitwerking	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën
Eigenaar vindt een andere locatie voor Ekoplaza bespreekbaar	win/win indien meer in loop van traverse		Nemen we mee maar nu is er geen locatie die in aanmerking komt, nog te vroeg in planproces	geen opmerkingen vanuit techniek	geen opmerkingen vanuit financiën

Bijlage 3: Brief met raakvlakken

Beste bewoners,

Zoals aangekondigd in onze vorige brief van 19 mei jl. willen wij u graag de laatste stand van zaken geven over de projecten die raakvlakken hebben met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Dit zijn de omgevingsvisie, de hoogbouwvisie en de mobiliteitsvisie.

Omgevingsvisie

Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie is de overkoepelende ruimtelijke visie over de stad. In deze visie komen op hoofdlijnen de keuzes voor de leefomgeving in Hoorn voor de langere termijn te staan. Deze is dus leidend voor alle ontwikkelingen binnen de gemeente. De inhoudelijke basis voor de Omgevingsvisie is het raadsbesluit ‘Meer stad worden’ en het beleid dat op basis daarvan is of wordt vastgesteld, zoals de Woonvisie, de Mobiliteitsvisie, de Intensiverings- en Hoogbouwvisie en de plannen voor o.a. de Poort van Hoorn.

Meedenken

In april hebben de inwoners, ondernemers, lokale en regionale (keten)partners en maatschappelijke organisaties op verschillende manieren mee kunnen denken over de toekomst van Hoorn. Zij konden ideeën delen via www.vooreenmooiestad.nl/toekomsthoorn, een enquête invullen en meedoen aan de gesprekken over de toekomst van Hoorn.

Vervolg

Alle inbreng is verwerkt in een 'tussenproduct' van de Omgevingsvisie, de Contourennota. Deze nota wordt tijdens de raadscommissievergadering van 10 juni a.s. in een meningsvormende bespreking voorgelegd. Dit biedt de raad de mogelijkheid om te sturen op het eindproduct. Meer informatie over de bespreking in de raadscommissie en het raadsvoorstel en de Contourennota vindt u (vanaf 1 juni) op www.hoorn.nl/raad, onder de agenda van de commissie.

Daarna wordt de Omgevingsvisie in concept opgesteld. Deze conceptvisie wordt na de zomer ter inzage gelegd. In die periode kunnen bewoners en andere belanghebbenden een formele zienswijze/reactie geven. Deze reacties worden waar mogelijk en passend verwerkt in de definitieve visie. In december wordt de definitieve versie van de Omgevingsvisie aan de raad voorgelegd.

Intensiverings- en Hoogbouwvisie

Meer stad worden

Om in de toekomst een aantrekkelijke stad te blijven, moet Hoorn de komende jaren ‘meer stad’ worden. Dat betekent gericht ontwikkelen en op de juiste plekken ook stedelijker bouwen. Doordat de Hoornse bevolking vergrijst en ontgroent (jongeren die wegtrekken) komt het voortbestaan van voorzieningen, zoals horeca, scholen, sportvoorzieningen en winkels onder druk te staan. Om deze onbalans tegen te gaan en de stad levendig te houden, wil Hoorn de komende jaren gericht ontwikkelen en ook het ontbrekende woonaanbod bijbouwen, om zo jongeren, starters en jonge gezinnen in Hoorn een plek te kunnen bieden. Het kunnen ‘doorstromen’ van senioren naar een passende woning is hierbij ook een belangrijk onderdeel.

Intensivering en hoogbouw
Om te bepalen hoe Hoorn op een goeie en passende manier kan ontwikkelen, stelt de gemeente een Intensiverings- en Hoogbouwvisie op. Hierin komt te staan waar in Hoorn intensiever gebouwd kan worden en waar niet, hoe hoog er dan gebouwd mag worden en onder welke voorwaarden. In april stelde de gemeenteraad de kaders voor hoogbouw vast. Deze worden ook opgenomen in de Omgevingsvisie. Vóór de zomervakantie wil de gemeente deze kaders toetsen bij de inwoners van Hoorn. U kunt de kaders terugvinden via deze link, onder agendapunt 10.1: https://bit.ly/3yaGCpr.

Digitale bijeenkomst
Op woensdag 26 en 27 mei organiseerde de gemeente voor inwoners een digitale bijeenkomst over het thema hoogbouw. Daarnaast loopt tot en met **9 juni** een digitale enquête onder inwoners van Hoorn, in te vullen via www.hoorn.nl/hoogbouwvisie. Ook is dit een mogelijk om uw mening te geven.

Definitief besluit in december
Op basis van de inspraakreacties wordt de concept Intensiverings- en hoogbouwvisie opgesteld. Deze wordt van 23 augustus tot en met 3 oktober ter inzage gelegd. In die periode kunnen bewoners en andere belanghebbenden een formele zienswijze/reactie geven. Deze reacties worden waar mogelijk en wenselijk verwerkt in de definitieve visie. Volgens planning kan deze op 23 of 30 november 2021 in de raadscommissie behandeld worden. Op 14 december 2021 wordt de visie vastgesteld.

Mobiliteitsvisie

Mobiliteit in de toekomst
De Mobiliteitsvisie is een document waarin de opgaven van Hoorn voor mobiliteit staan en hoe de gemeenteraad deze wil aanpakken. De visie loopt tot 2030 met doorkijk naar 2040. Alle soorten van vervoer komen aan bod, zoals voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. De Mobiliteitsvisie wordt verwerkt in de Omgevingsvisie en verder uitgewerkt in concrete projecten.

Keuzes in en rondom gebied Poort van Hoorn
In de visie worden richtinggevende keuzes op hoofdlijnen gemaakt die ook relevant zijn voor de Poort van Hoorn. Ofwel, er wordt een bepaald ambitieniveau uitgesproken. Zo is voor de Mobiliteitsvisie gekeken naar de toegang naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand en Poort van Hoorn (over het Keern of via een nieuwe toegangsweg). Dat kan door de huidige toegangsweg langs het Keern te behouden en te verbeteren. Maar dat kan ook door langzaam en gemotoriseerd verkeer te scheiden en vanaf de Provincialeweg naar De Weel een nieuwe toegangsweg aan te leggen voor gemotoriseerd verkeer, al dan niet gelijkvloers. Het Keern zou dan een wandel/fietsroute worden. Kiest de raad voor een nieuwe toegangsweg, dan heeft dat ook invloed op het stedenbouwkundig plan van de Poort van Hoorn.

Concept Mobiliteitsvisie
Op dinsdag 30 maart heeft de Hoornse raadscommissie de 8 opgaven in de visie besproken. Deze bespreking kunt u via deze link terugkijken: https://bit.ly/3omK1Nj, onder agendapunt 5.2 vindt u de relevante stukken. Over een enkele punten was de commissie eensgezind. Voor een aantal andere punten was meer tijd en verdere discussie nodig.

Op dinsdag 18 mei heeft de Hoornse raadscommissie de concept mobiliteitsvisie een tweede keer besproken. Tijdens deze vergadering werd de commissie gevraagd om zich uit te spreken over vijf resterende opgaven. Dit ging onder meer over de functie van de Provincialeweg, de verkeersveiligheid op gemengde wegen, de toegang van en naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand en Poort van Hoorn (en de mogelijkheid om een nieuwe toegangsweg aan te leggen), het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de binnenstad (waaronder het parkeren voor bezoekers) en de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad. U kunt deze bespreking via deze link terugkijken: https://bit.ly/3ygUgHG. Ook vindt u hier de stukken waarover gesproken werd. Op basis van de uitkomst van de besprekingen wordt de mobiliteitsvisie afgerond en een raadsvoorstel uitgewerkt.

Raadsbesluit in juli 2021

Volgens de huidige planning wordt de definitieve mobiliteitsvisie besproken in de raadscommissie van 20 juni 2021 en op 6 juli 2021 vastgesteld door de raad. Na raadsbesluit volgt de verdere uitwerking van de verschillende projecten. Kiest de raad er bijvoorbeeld voor om de verkeersstromen naar de binnenstad te ontvlechten en een nieuwe toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen, dan moet dit verder uitgewerkt worden. Dat gebeurt dan in overleg met de omgeving. Hier wordt dan een participatieproces voor georganiseerd.

Overzicht besluiten en inspraakmogelijkheden

Participatie is een vorm van informele inspraak. Naast dit informele traject is er ook een formeel inspraakproces waarin de besluitvorming formeel wordt vastgesteld. In onderstaande tabel ziet u welke dat zijn en hoe u daarop kunt aansluiten.

Onderwerp	Participatie (informele inspraak)	Formele besluitvorming	Formele inspraak
Bestemmings-plannen Poort van Hoorn (één voor Pelmolenpad/ Prisma en één voor stationsgebied)	Februari – juni 2021; diverse bijeenkomsten voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.	5 oktober 2021: raadscommissie ontwerpbestemmingsplannen 26 oktober 2021: raadsbesluit ontwerpbestemmingsplannen Januari/februari commissie en raadsvergadering waarin de bestemmingsplannen worden vastgesteld.	Na raadsbesluit over de ontwerp-bestemmingsplannen op 26 oktober 2021 volgt een periode van 6 weken voor formele inspraakreacties. Na het raadsbesluit over het vaststellen van de bestemmingsplannen in januari/februari 2022 kan formeel beroep aangetekend worden bij de Raad van State.
Hoogbouwvisie	26 mei 2021 bijeenkomst voor bewoners, plus een bewonersenquête tot 9 juni 2021.	23/30 november 2021 behandeling in raadscommissie 14 december 2021 raadsbesluit	23 augustus – 3 oktober 2021 inspraak op concept visie Na raadsbesluit kan bezwaar aangetekend worden.
Mobiliteitsvisie	In februari/maart 2021 heeft een bewonersenquête plaatsgevonden. Daarnaast zijn er begin dit jaar diverse gesprekken gevoerd met partners en belangen vertegenwoordigers. Na vaststelling van de visie volgt de uitwerking van de verschillende projecten, waarbij per project een nieuw participatieproces gestart wordt.	20 mei 2021 meningsvormende raadscommissie. 20 juni 2021 raadscommissie inspreken tijdens de vergadering is mogelijk 6 juli raadsvergadering, inspreken tijdens de vergadering is mogelijk	Na het raadsbesluit kan bezwaar aangetekend worden. Bij de nadere uitwerking van de projecten volgen ook weer formele procedures met formele inspraak-mogelijkheden. Hierover informeren wij bewoners t.z.t.

Omgevingsvisie	In april 2021 hebben inwoners, ondernemers, lokale en regionale (keten)partners en maatschappelijke organisaties mee kunnen denken over de toekomst van Hoorn. Zij konden ideeën delen via www.vooreenmooiestad.nl/toekomsthoorn, een enquête invullen en meedoen aan de gesprekken over de toekomst van Hoorn.	10 juni 2021 meningsvormende raadscommissie 'tussenproduct' November 2021 commissievergadering December 2021 raadsbesluit	In najaar 2021volgt inspraak op conceptvisie.

Vragen?
Heeft u naar aanleiding van deze brief nog vragen? Stel deze dan gerust aan Petra Schouten, Omgevingsmanager voor de Poort van Hoorn. Dat kan per e-mail via poortvanhoorn@hoorn.nl of telefonisch via [redacted]

Met vriendelijke groet,

Samir Bashara
Wethouder Poort van Hoorn en Mobiliteit