Poort van Hoorn



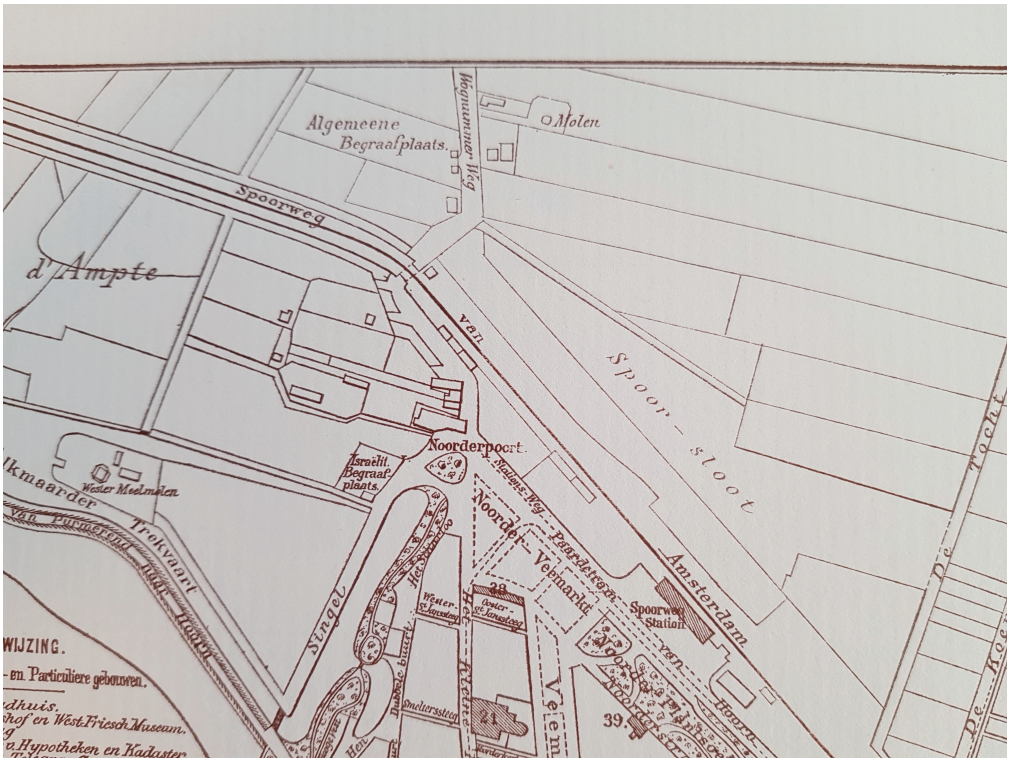
Document in opdracht van de Stichting De Betrokken Poorter, omwonenden en andere belanghebbenden bij de Poort van Hoorn.



Begraafplaats Hoorn aan het Keern

Inhoudsopgave:

Voorwoord		04
Inleiding ontwerpteam Stichting De Betrokken Poorter		06
Hoofdstuk 1	Uitwerking plan Gemeente	08
Hoofdstuk 2	Uitwerking Raadsbesluit 8 december 2020	10
Hoofdstuk 3	Duurzaamheid	16
Hoofdstuk 4	Businesscase	16
Hoofdstuk 5	Gevolgde procedure	18
Hoofdstuk 6	Conclusie	20
Bijlage 1	Impressie blz 43 Stedenbouwkundig plan K + B	21
Bijlage 2	Birdview	22
Bijlage 3	Vb. verkaveling blz 61 Stedenbouwkundig plan K + B met schaduwweergave	23
Bijlage 4	Schaduwwerking plannen K + B door P. Nods	24
Bijlage 5	Invloed plannen K + B op uitzicht	28
Bijlage 6	Inventarisatie van de m^2 van blz 43 Stedenbouwkundig plan K + B	31
Bijlage 7	Inventarisatie m^2 birdview K + B	32
Bijlage 8	Aantal m^2 plan Stichting De Betrokken Poorter	33
Bijlage 9	Uitwerking plan Stichting De Betrokken Poorter, visuele weergave	34



Oude kaart van Stationsgebied Hoorn

Voorwoord

De Stichting De Betrokken Poorter stelt zich onder andere ten doel een duurzaam en sociaal woon- en leefmilieu te bevorderen.

Het oplossen van het nijpende woningtekort verdient de volle aandacht, maar dient met respect voor bestaande gebouwen en structuren te gebeuren. Aandacht voor de menselijke maat mag niet uit het oog worden verloren. De aantrekkelijkheid van Hoorn is met name gelegen in het historisch karakter van de binnenstad. Stedelijke bebouwingsvormen dienen daaraan ondergeschikt te zijn en dat geldt zeker ook voor de entree naar de binnenstad.

De Gemeente Hoorn heeft onlangs de door architectenbureau Karres en Brand vervaardigde plannen voor een deel van de Poort van Hoorn openbaar gemaakt. Daarmee denkt de Gemeente een aanzet te geven voor het oplossen van het nijpende woningtekort.

De Stichting De Betrokken Poorter richt zich in eerste instantie op het beoordelen van de plannen voor het Stationsgebied Noord. Daarbij worden met name de volgende toetsingscriteria gehanteerd:

1. Uitgangspunten Raadsbesluit van 8 december 2020
2. Blijvend aantrekkelijke woonomgeving
3. Goede bereikbaarheid met name voor de stations
4. Zoveel als verantwoord woonruimte realiseren
5. Aantrekkelijke ontmoetingsplaats voor bewoners, bezoekers en reizigers creëren
6. Historische karakter niet aantasten
7. Menselijke maat als vertrekpunt

De Stichting heeft een team van deskundigen bereid gevonden de plannen van de Gemeente te beoordelen en, waar zij dat nodig achtte, aanpassingen te doen. Het aldus ontstane weldoordachte plan vindt u tevens in de bijgaande pagina’s nader uitgewerkt.

Hoorn, 24 maart 2021
Stichting De Betrokken Poorter.
Omwonenden en belanghebbenden.



Van Dedemstraat in Stationsgebied Noord -- Hoorn

Inleiding ontwerpteam Stichting De Betrokken Poorter

Visie van de Gemeente Hoorn

Na bestudering van de voorhanden zijnde documenten blijkt dat het belangrijkste uitgangspunt van de plannen is, dat de parkeergelegenheid van Pelmolenpad en Noorder Veemarkt wordt verplaatst naar het Stationsgebied Noord. Tevens wordt het busstation verplaatst van Stationsgebied Zuid naar Noord. Ook de busgarage en -remise zullen worden verplaatst naar de nabijheid van het nieuwe busstation[1]. Daarnaast ligt het in de bedoeling om middels de nu voorliggende plannen een bijdrage te leveren aan de grote woningbehoefte in de Gemeente Hoorn. Door deze ontwikkelingen wordt de noodzaak om de verbinding tussen Stationsgebied Noord en Zuid te optimaliseren opportuun.

De stationsgebieden Noord en Zuid worden verbonden door de Traverse, die deze twee gebieden verbindt. Dit moet een heel duidelijke heldere connectie zijn en geen barrière. Het is beslist noodzakelijk dat de Traverse gebruiksvriendelijk wordt gemaakt (liften, roltrappen) en dat een aantrekkelijke ontmoetingsplaats wordt gecreëerd. De grote te overbruggen hoogte over het spoor mag niet als waterscheiding gaan werken.

Het moet een aantrekkelijke ervaring worden als men als bezoeker aan Hoorn het Stationsgebied Noord nadert (“Hoorn moet je voelen”).

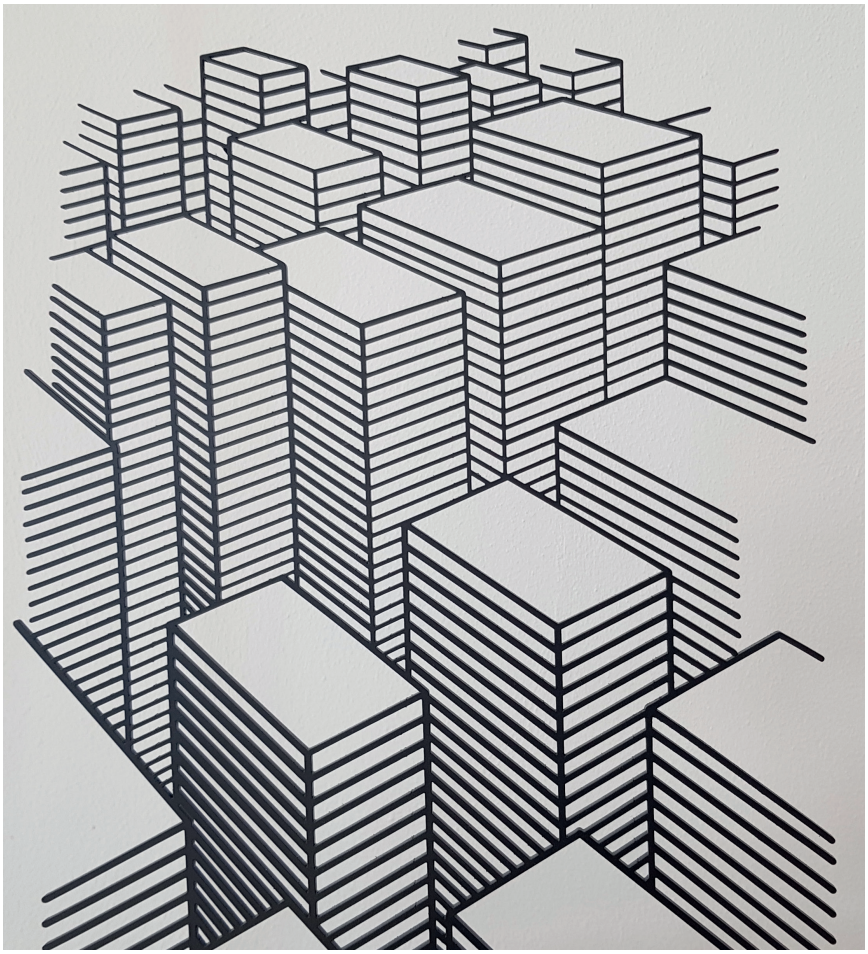
Aan de zuidkant van het station vinden de nieuwbouw en de groene ring aansluiting met het centrum. Het Stationsgebied Noord krijgt een stedelijk en tegelijk groen karakter, dat een goede verbinding vormt tussen de bebouwing in de omgeving en de binnenstad.

Kaderschets van de Stichting De Betrokken Poorter

Bij de uitwerking van de visie van de Gemeente Hoorn dient naar de mening van de Stichting De Betrokken Poorter de uitwerking in lijn te liggen met het huidige karakter van Hoorn. Daarbij mag de schaal van Hoorn niet letterlijk en figuurlijk uit het oog verloren worden. Wat ook de uitkomst van de hoogbouwvisie discussie, die binnenkort gevoerd gaat worden mag zijn, we moeten ons realiseren dat hoogbouw en de binnenstad van Hoorn geen natuurlijke partners zijn. Het uitgangspunt zou naar onze stellige overtuiging moeten zijn, dat hoogbouw buiten de primaire zichtcontouren van de binnenstad dient te blijven. Een logisch ensemble van stationsfuncties, parkeervoorzieningen, openbare functies en als pareltje het Stoomtram Museum.

Ontwerpteam Stichting De Betrokken Poorter.

1 De kosten voor het verplaatsen van de busremise en de garage zijn niet in de zgn. business case van de Gemeente opgenomen (Memo voor Themacommissie Poort van Hoorn 20 oktober 2020 blz. 2 1.1.6).



Guur leefklimaat op de begane grond

HOOFDSTUK 1. UITWERKING PLAN GEMEENTE

De plannen van de Gemeente worden door de architect als globaal geduid.

De getekende volumina van de verschillende bouwvormen zoals wonen, parkeren en publiek verblijf zijn door architecten Karres en Brands in meerdere schematische impressies uitgewerkt.

Ons ontwerpteam heeft moeten vaststellen dat de uitgangspunten van het Raadsbesluit van 8 december 2020 niet worden gerealiseerd in het voorgelegde Stedenbouwkundig plan van de Gemeente.

In het op blz. 43 van het Stedenbouwkundig plan van Karres en Brands getoonde plaatje (bijlage 1) wordt de gewenste bouwinhoud niet gehaald.

De birdview zoals die vanaf begin december op de site van Poort van Hoorn wordt getoond, resulteert in ca. 30 % minder bouwvolume ten opzichte van de uitgangspunten van het Raadsbesluit van 8 december (bijlage 2).

Op blz. 61 van de brochure van Karres en Brands ziet u schaduw weergegeven. Dit is helaas verre van een realistische weergave van de werkelijkheid (bijlage 3).

Wij hebben op verschillende momenten door het jaar een schematische weergave gemaakt van de schaduwwerking. De beelden spreken voor zich (bijlage 4).

Wij hebben daarnaast onderzocht wat de invloed van de plannen zou zijn op het uitzicht vanuit de Toren van Hoorn en de overige woningen aan de Leemhorststraat (bijlage 5).

Het mag bekend worden verondersteld dat in Noord-Holland meer wind heerst dan elders. Toch is geen windonderzoek gedaan door de Gemeente. Eén van de buurtbewoners die wij spraken heeft enige tijd in Chicago gewoond. Deze zei gekscherend “straks kunnen we de strijd aan met Chicago om de titel “The Most Windy City”.

Het presenteren van plannen zonder gedegen onderzoek naar de effecten en gevolgen met een sterk afwijkend bouwvolume is voorbarig en misleidend.

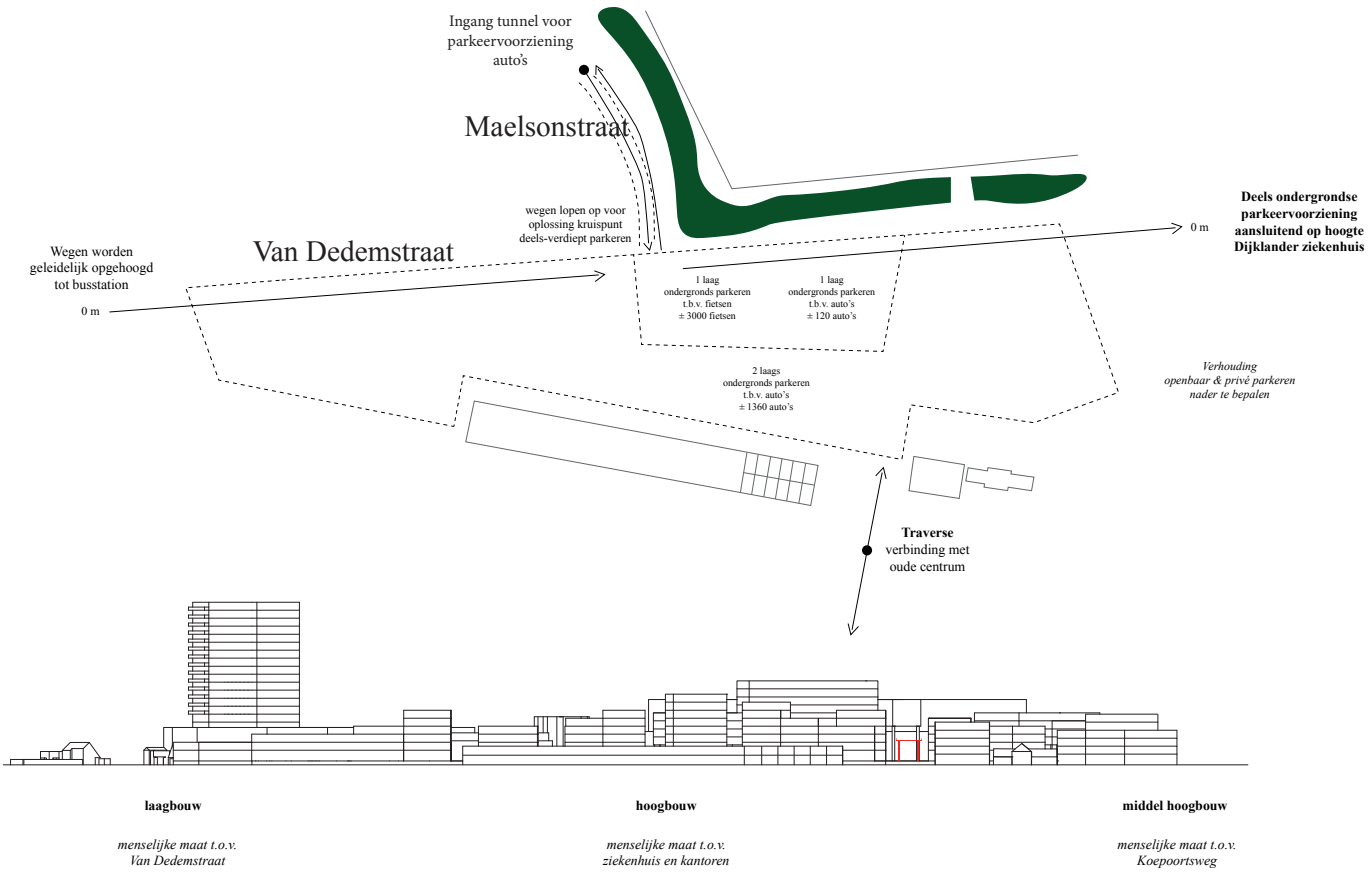


Kruispunt Maelsonstraat en Van Dedemstraat Stationsgebied Noord

HOOFDSTUK 2. UITWERKING RAADSBESLUIT 8 DECEMBER 2020

Het Raadsbesluit nemen wij als leidraad voor puntsgewijs doorlopen van het plan Poort van Hoorn.

1 a Het schaalbaar realiseren van een openbare parkeervoorziening geschikt voor het parkeren van minimaal 1.050 auto's.



De wens van de Raad is openbaar parkeren minimaal 1.050 pp, ondergronds 0,6 pp per woning. Voor 450 woningen komt dat neer op 270 pp. Er is een breed gedragen wens onder de bevolking en Gemeenteraad van Hoorn om zoveel mogelijk ondergronds te parkeren.

De Stichting heeft een zeer ervaren en alom gerespecteerde ontwerpende woning- en betonbouwer gevraagd ons te ondersteunen om te onderzoeken of de in de plannen van Karres en Brands opgenomen ondergrondse parkeercapaciteit voor auto's en fietsen uitgebreid kan worden. Dat is zeker het geval. Gebruikmakend van technieken die de laatste jaren veelvuldig worden toegepast, is het heel wel mogelijk om de volledige gewenste parkeerfaciliteit voor Stationsgebied Noord **kostenneutraal** ondergronds te brengen. Dit biedt de mogelijkheid om de lompe bouwblokken die Karres en Brands heeft afgebeeld, te vervangen door doordachte speelse architectuur.



Gemiddelde bovengrondse parkeergarage

Door gebruik te maken van de **eenmalige gelegenheid om kostenneutraal ondergrondse parkeerfaciliteiten** te maken, ontstaat de mogelijkheid om een mooi plan te realiseren zonder het unieke karakter van Hoorn en zijn zichtcontouren aan te tasten. De voorgenomen bebouwing in Stationsgebied Noord maakt prijsvoordelig ondergronds bouwen mogelijk. Op zichzelf staande ondergrondse parkeergarages zijn duurder dan parkeergarages onder nieuwe gebouwen. Stationsgebied Noord zal door de mooie plannen zonder twijfel als een A locatie worden aangemerkt. Dat is de realistische doelstelling van de Gemeente. Op een dergelijke bebouwde A locatie onderscheidt de kostprijs van ondergrondse en bovengrondse parkeergarages zich niet significant van elkaar.

Het zou kunnen dat de wat ongebruikelijke aanpak van een bovengrondse parkeergarage in een dergelijk belangrijk hooggekwalificeerd gebied, zoals in de plannen van Karres en Brands is opgenomen, mede is ingegeven door planningstechnische reden. Wij zijn van mening dat dit nooit een reden mag zijn om, (vergeef ons het woordgebruik) een dergelijk lelijke lompe kolos op een toplocatie als Stationsgebied Noord te realiseren. Voor het oplossen van tijdelijk tekort aan parkeerlocaties tijdens de bouw van Pelmolenpad/ Prisma en/of Stationsgebied Noord zijn meerdere oplossingsmogelijkheden beschikbaar.

Schaalbaarheid

Karres en Brands noemt de geprojecteerde lompe parkeergarage “schaalbaar”. Door de “schaalbare” etages van de parkeergarages hoger te maken, zouden die etages in de toekomst omgebouwd kunnen worden voor woningbouw. De kosten van extra ruimtebeslag en het ombouwen, als dat ooit nodig zou blijken, wegen bij lange na niet op tegen de voordelen.

De ondergrondse parkeergarage in de plannen van de Stichting kunnen bij afnemend autogebruik deels worden ingericht als extra (bak)fietsenstalling en deels als regenwateropvang.

Als zodanig is deze schaalbaarheid effectiever en duurzamer dan die in de plannen van de Gemeente. Daarnaast kan er voor de schaalbaarheid ook gekeken worden naar de semipermanente en demontabele parkeergarage bij het Dijklander Ziekenhuis.

1 b Het realiseren van fietsenstallingen ten noorden en ten zuiden van het station.

De wens van de Raad is fietsenstallingen in totaal voor ongeveer 3.700 fietsen.

De Stichting heeft ondergrondse ruimte voor het stallen van 3.000 fietsen gepland. De overige 700 fietsen kunnen bovengronds in zuid worden gestald.

1 c Traverse

Dit punt valt buiten het kader van deze plannen.

1 d Het realiseren van een toekomstbestendig busstation in het noordelijk stationsgebied.

De wens van de Raad, is niet opgenomen in de plannen van de Gemeente en evenmin in de business case.



Opladen van elektrisch aangedreven bussen

De Stichting heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de implicaties van het toenemend elektrisch aangedreven busvervoer.

Elektrisch rijden heeft de toekomst. Dankzij het vooruitstrevende beleid van de Provincie Noord Holland worden de bussen in onze regio voor het overgrote deel (ca. 95 %) elektrisch aangedreven. Deze schone en geluidsarme manier van vervoer maakt het mogelijk om de directe omgeving van het busstation te bebouwen en ook deels boven het busstation te bouwen. De op zich fraaie, maar toch wel heel erg kostbare koepel (zowel in aanleg als in onderhoud), zoals in de plannen van Karres en Brands getoond, kan dan worden vervangen door een mooi maar vooral ook betaalbaar busstation.

Het elektrisch rijden brengt met zich mee, dat er veelvuldig per chauffeur van bus gewisseld wordt. De impact daarvan wordt vanwege gebrek aan ervaring met dit nieuwe fenomeen schromelijk onderschat. In een onderhoud dat wij onlangs mochten hebben met een autoriteit op het gebied van busvervoer kwam dat duidelijk naar voren. Om die reden hebben wij binnen het gebied een locatie gereserveerd voor een busremise annex laadplaats nagenoeg naast het busstation.

Voordeel is nog dat op deze wijze de energie van zonnepanelen op de daken effectief kan worden gebruikt.

1 e Openbare gebouwen

Dit punt valt buiten het kader van deze plannen.

1 f Het realiseren van ongeveer 49.000 m^2 woonprogramma in de stationsgebieden noord en zuid, in combinatie met een daarbij passend mobiliteitsconcept en bijbehorende voorzieningen.

In de plannen van Karres en Brands is in zuid 4.600 m^2 woonoppervlakte gepland, blijft over voor noord 44.400 m^2. In de door Karres en Brands, namens de Gemeente, getoonde impressies wordt dit volume bij lange na niet gehaald. (bijlage 1, 2, 6 en 7)

De Stichting heeft in haar plannen meer dan deze 44.400 m^2 ruimte voor woonoppervlakte gereserveerd (bijlage 8). Bovendien sluit het toegepaste woontype beduidend beter aan bij de bevolkingsgroepen waarvoor momenteel woningnood heerst. Voor het overgrote deel van de woningzoekenden is hoogbouw te duur. Er is bovendien veel meer ruimte voor kwaliteitsarchitectuur, groen en andere noodzakelijke en nuttige voorzieningen (zoals de onder 1 d aangegeven).

Tot zover de punten in het Raadsbesluit.



Groene energie middels zonnepanelen

HOOFDSTUK 3. DUURZAAMHEID

Eén van de doelstellingen van de Stichting is het creëren en in stand houden van een bestendig duurzame omgeving. Deze doelstelling ziet u in onze plannen terug, nl.:

- Zonnepanelen op de daken, ook op het busstation (wel in K+B getekend, maar niet uitvoerbaar op de kap).
- Effectieve benutting van fluctuerend stroomaanbod van de zonnepanelen door bus oplaadplaatsen binnen het gebied.
- Ruimte voor warmtepompinstallaties in de (loze ruimte van) de parkeerkelders (meer netto woonruimte).
- Schaalbare faciliteit voor het bufferen van regenwater.
- Minder verkeersbewegingen vanwege nabij opladen en betere verkeersafwikkeling.

HOOFDSTUK 4. BUSINESSCASE

Het haalbaarheidsonderzoek (de businesscase) van de Gemeente kent de Stichting niet. Er zijn een aantal kostenposten in de plannen van de Gemeente vergeleken met die van de Stichting.

1. Grond ontgraven, bodem- en grondwatersanering
Het is bekend dat er meerdere vervuilende bedrijven en industrieën in het hele Stationsgebied Noord actief zijn geweest. De voormalige Spoorsloot is als dumpplaats voor sloop- en straatafval gebruikt. Hierdoor bevat de grond onder meer:

- Kolengruis
- Spoorgrind waarin staalslijpsel
- Resten van een autosloperij, accu’s
- Verbrandingsslakken
- Asbestresten
- Straatafval, waarbij onbekende vervuilende stoffen zijn gedumpt
- Bouw- en sloopafval met veel omvangrijke brokken. Het bouw- en sloopafval van de fabriek van Scholten’s koper- en metaalwarenfabriek is in zijn geheel in de toenmalige Spoorsloot gedumpt. Dit afval zal in zijn geheel moeten worden opgeruimd en grotendeels gereinigd
- Dat moet bovendien zorgvuldig gebeuren. Er mogen geen puinresten achterblijven, waarop het heiwerk stuit, of erger nog, restvervuiling die door het heiwerk in het diepere grondwater wordt gebracht.

Het is te hopen, dat de Gemeente voldoende budget in haar businesscase heeft gereserveerd voor deze te verwachten grote kostenpost.

Voordeel is dat de grote hoeveelheid ontgraven en af te voeren vervuilde grond en puin, in de plannen van de Stichting niet behoeven te worden vervangen. Geschat voordeel 1,6 mln. ten opzichte van de plannen van de Gemeente.



Bouwplaats

2. Parkeren
Een bovengrondse parkeergarage zoals de Gemeente heeft voorzien heeft op deze A locatie een kostprijs die weinig of niets verschilt van de kostprijs van de ondergrondse parkeergarage zoals ontworpen door de Stichting.

De opbrengst van de appartementen zal hoger zijn bij de aanwezigheid van ondergrondse parkeerfaciliteit onder de woningen, zoals in de plannen van de Stichting.

3. Bus garage en remise
Het verplaatsen van de bus garage en remise is niet in de plannen van de Gemeente opgenomen en ook niet in de businesscase. Dat doet geen recht aan hetgeen in punt 1 f van het Raadsbesluit wordt gesteld.

In de plannen van de Stichting is ruimte gereserveerd voor de busremise inclusief oplaadpunten.

In de plannen van de Gemeente is daar geen plaats voor. De aanschaf van het noodzakelijke terein gevoegd bij de netto contante waarde van de extra exploitatiekosten a.g.v. stekkeren op afstand, worden geraamd op € 14,6 mln.

4. Wonen
Het woonoppervlak in de birdview die sinds 9 december jl. zo prominent op de site van de Poort van Hoorn wordt getoond, bevat ca. 30% minder bouwvolume dan het uitgangspunt in het Raadsbesluit. De netto-opbrengst voor woningbouw in de plannen van de Stichting, ligt naar schatting € 13,3 mln hoger dan de opbrengst van de plannen zoals getoond in de birdview van de Gemeente.

HOOFDSTUK 5. PROCEDUREEL IN GEBREKE GEBLEVEN

U zult zich wellicht afvragen waarom wij pas eind november begin december 2020 onze bezwaren kenbaar hebben gemaakt en eerst nu met onze plannen naar voren komen. De voornaamste reden daarvan is, dat de Gemeente de vereiste inspraak procedure achterwege heeft gelaten. Conform de vigerende inspraakverordening is een ruimtelijk plan als het Stedenbouwkundig Plan Poort van Hoorn en/of een (ingrijpende) herziening daarvan onderwerp van inspraak en had dus aan de bevolking voorgelegd moeten worden, alvorens het ter goedkeuring aan de Raad werd aangeboden. De Stichting heeft gekozen om primair de koninklijke weg te bewandelen door te trachten, middels gedegen plannen, het Gemeentebestuur te overtuigen, om zo haar energie niet negatief aan te wenden, maar te steken in het plan dat nu voor u ligt.

De Stichting, omwonenden en andere belanghebbenden zijn gaarne bereid om positief mee te werken aan de herinrichting van het Stationsgebied Noord. Wij realiseren ons terdege dat we een periode van bouwoverlast tegemoet gaan. Als we in die lastige periode het uitgebalanceerde beeld dat onze architect heeft gecreëerd voor ogen kunnen houden, zal deze overlast zeker dragelijk blijken te zijn. Immers, het is eerder in dit stuk al genoemd, op deze wijze behouden we de aantrekkelijkheid van Hoorn: binnen de primaire zichtcontouren van de binnenstad geen hoogbouw.



Keern in Stationsgebied Noord - Hoorn

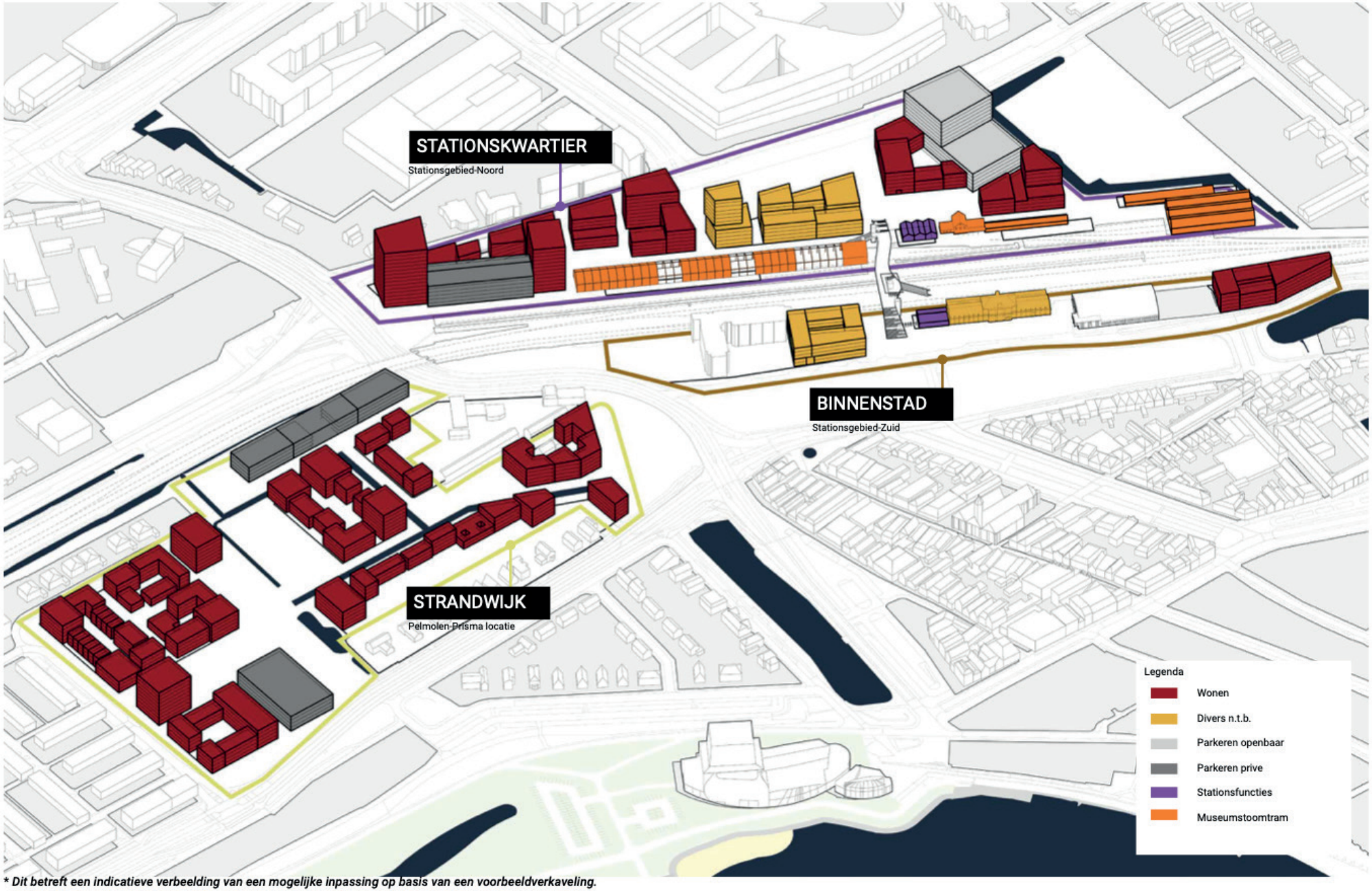
HOOFDSTUK 6. CONCLUSIE

Aan de hand van de in het voorwoord genoemde toetsingscriteria moet het volgende worden vastgesteld:

1. In de plannen, zoals gepresenteerd door de Gemeente, worden de uitgangspunten van het Raadsbesluit van 8 december 2020 onvoldoende in acht genomen.
2. Er zijn geen onderzoeken gedaan naar de effecten van de plannen. Hoofdstuk 1 toont de ingrijpende invloed aan van de geplande toren op de woonomgeving, en dat is nog maar één onderzoek op één locatie van het plan.
3. De T-splitsing Maelsonstraat – Van Dedemstraat met links afslaand (auto)verkeer, invoegende bussen, fietsers die het gebied inrijden, uitvoegende gebruikers P+R, is in plannen van de Gemeente zeer druk en onoverzichtelijk. De plannen van de Stichting zorgen voor voortijdige scheiding van verkeersstromen en daarmee voor goede bereikbaarheid en veiligheid.
4. De plannen van de Gemeente tonen aanmerkelijk minder woonruimte dan gewenst. De plannen van de Stichting voldoen ruim aan de uitgangspunten, ook wat betreft woonruimte, in het Raadsbesluit.
5. Ondanks dat de plaatjes van Karres en Brands anders doen vermoeden, de zon schijnt niet altijd. Bij Hollands weer zullen de extra windeffecten en schaduw, als gevolg van hoogbouw, leiden tot onaangenaam verblijf.
6. Het beeld van nabije torenkolossen tast onze prachtige binnenstad in haar diepste wezen aan. Je kunt het onomkeerbaar verprutsen.
7. De in onze brochure getoonde beelden laten duidelijk zien dat de menselijke maat in de plannen van Karres en Brands uit het oog verloren is.

Wij spreken de hoop uit dat deze brochure er mede toe mag leiden dat de plannen voor Stationsgebied Noord analoog aan de plannen van de Stichting De Betrokken Poorter zullen worden gewijzigd, uiteraard zijn wij gaarne bereid nadere toelichting te geven op onze plannen. Een visuele weergave van deze plannen treft u aan in bijlage 9.

Bijlage 1



** Dit betreft een indicatieve verbeelding van een mogelijke inpassing op basis van een voorbeeldverkaveling.*

21 | Impressie blz 43 Stedenbouwkundig plan K + B

Bijlage 2

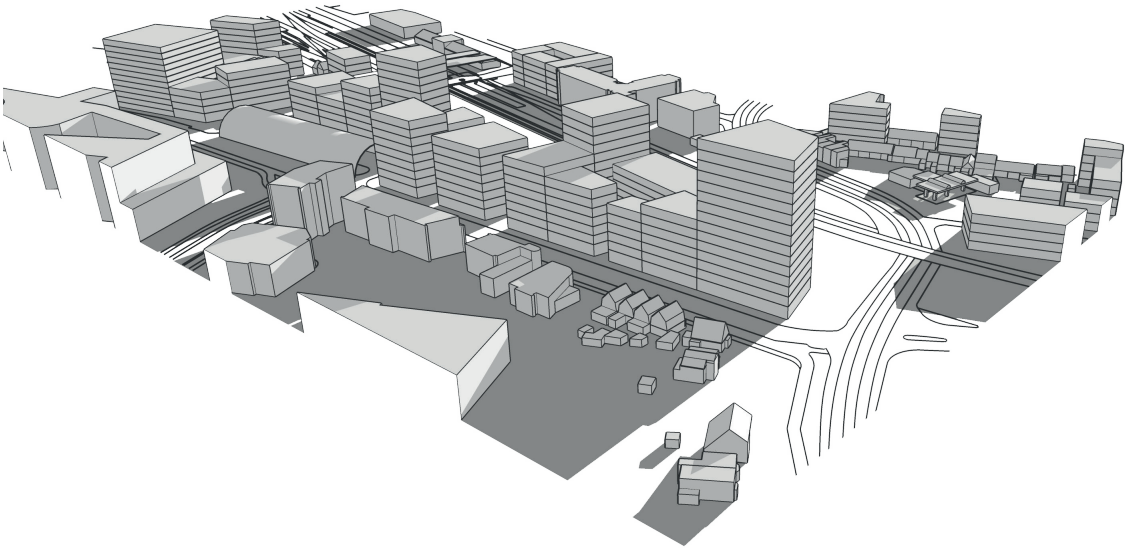


Bijlage 3

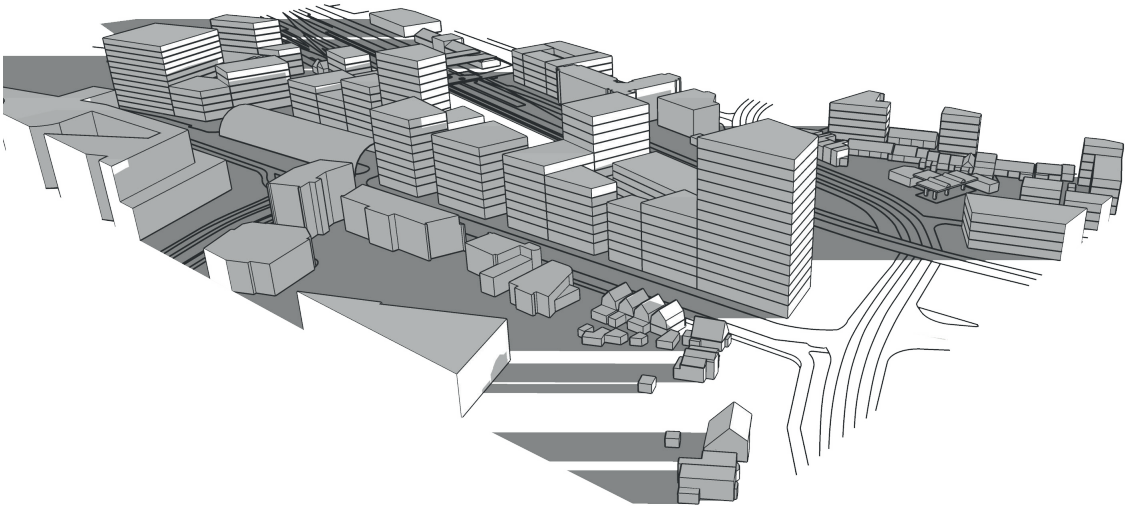


Voorbeeldverkaveling

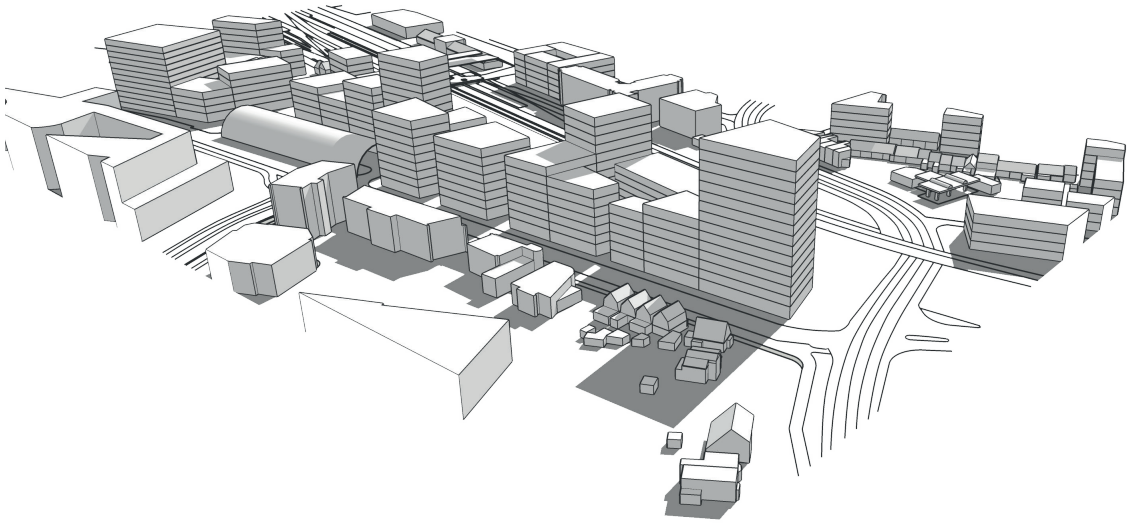
Bijlage 4



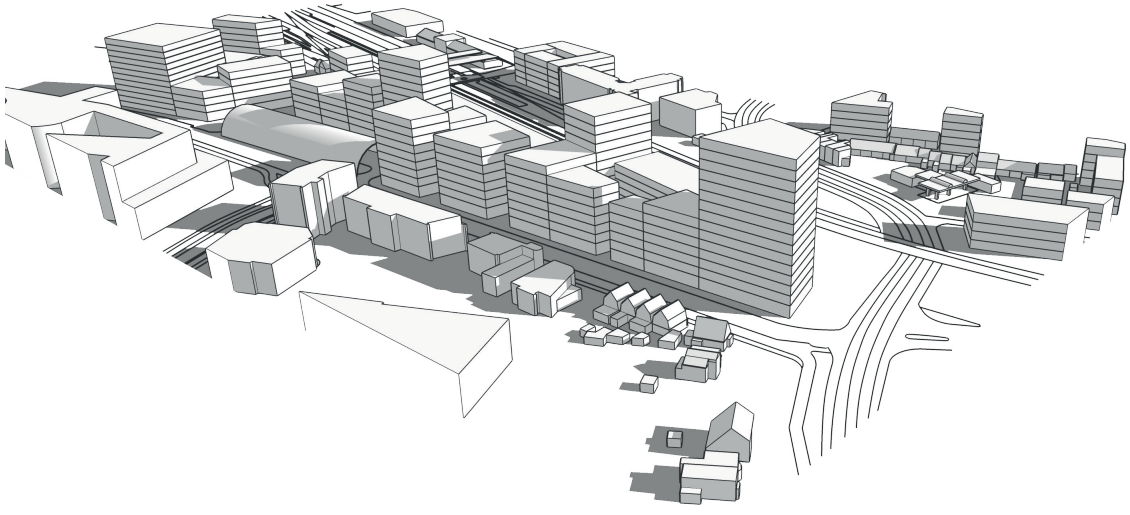
21 december, 13:00 uur



21 december, 17:00 uur

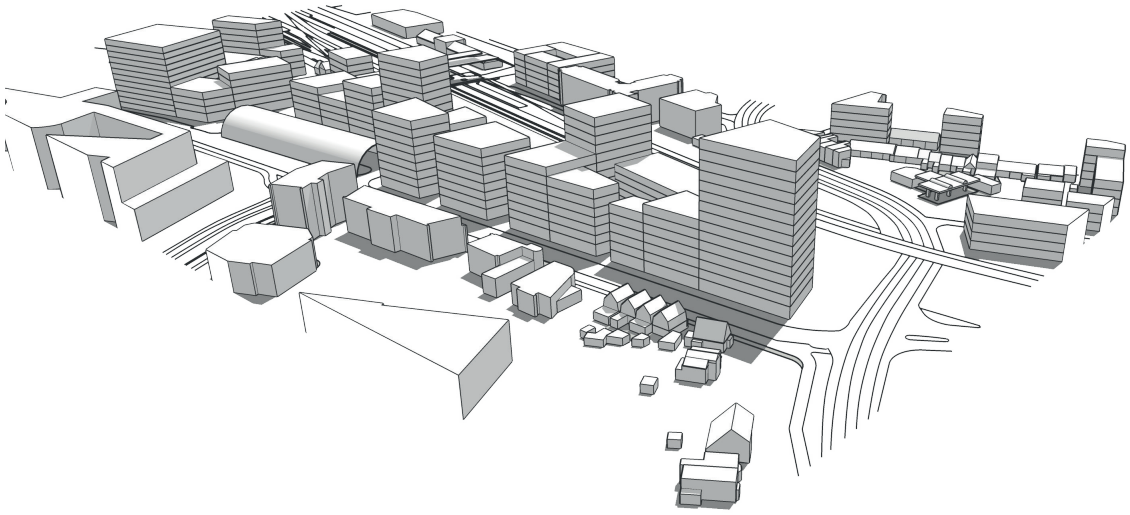


21 maart, 13:00 uur

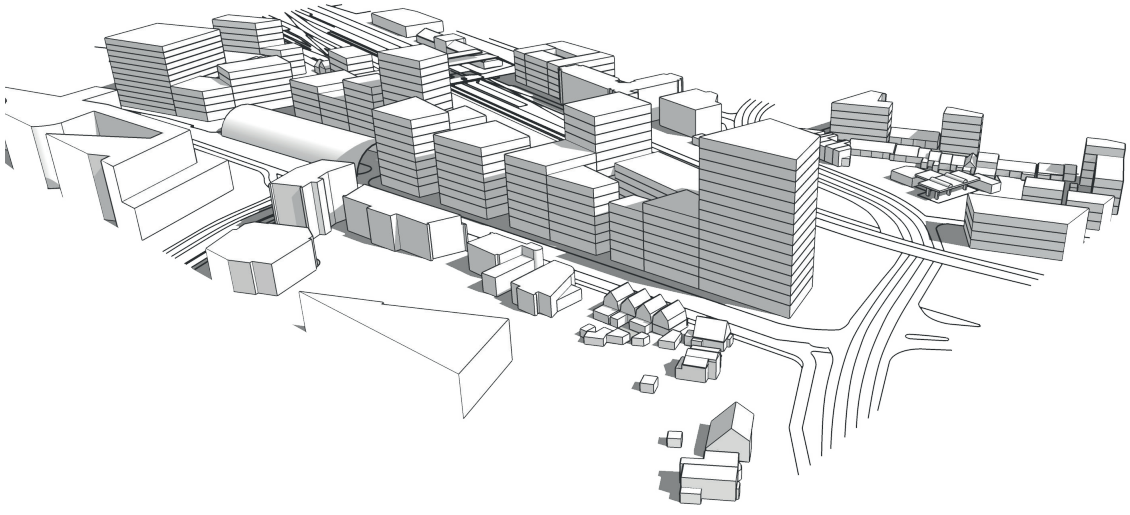


21 maart, 17:00 uur

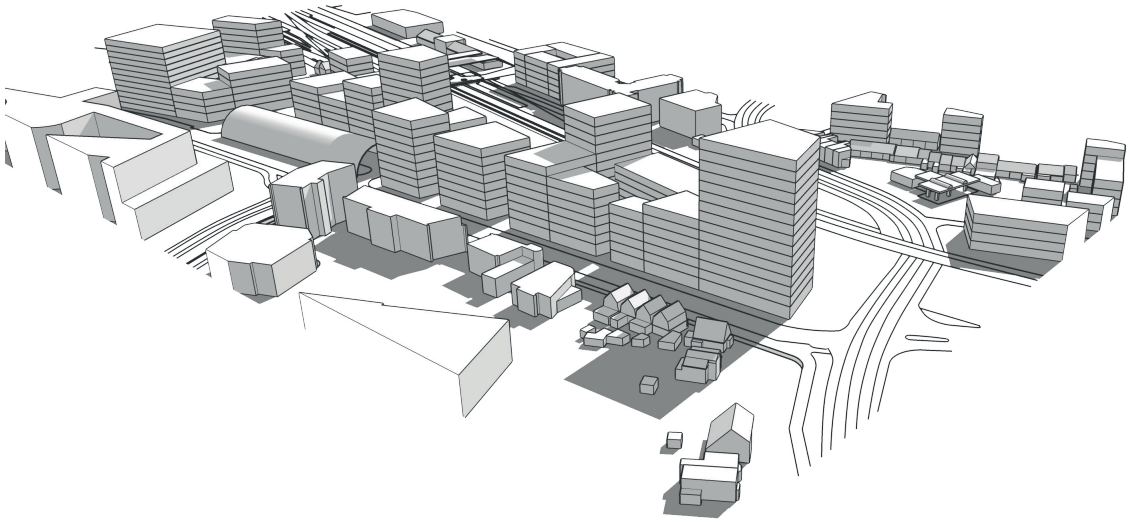
Bijlage 4 - vervolg



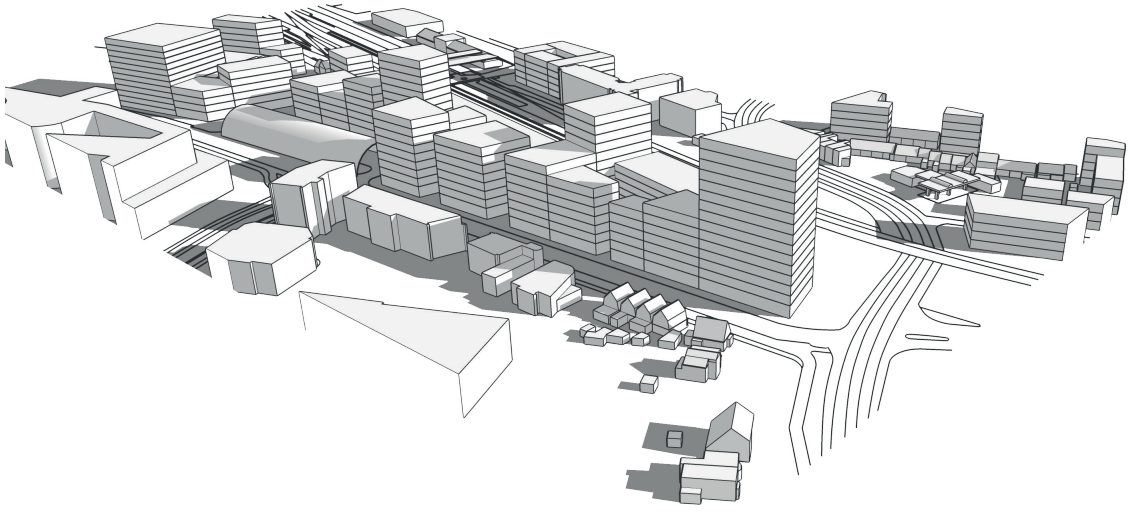
21 juni, 13:00 uur



21 juni, 17:00 uur

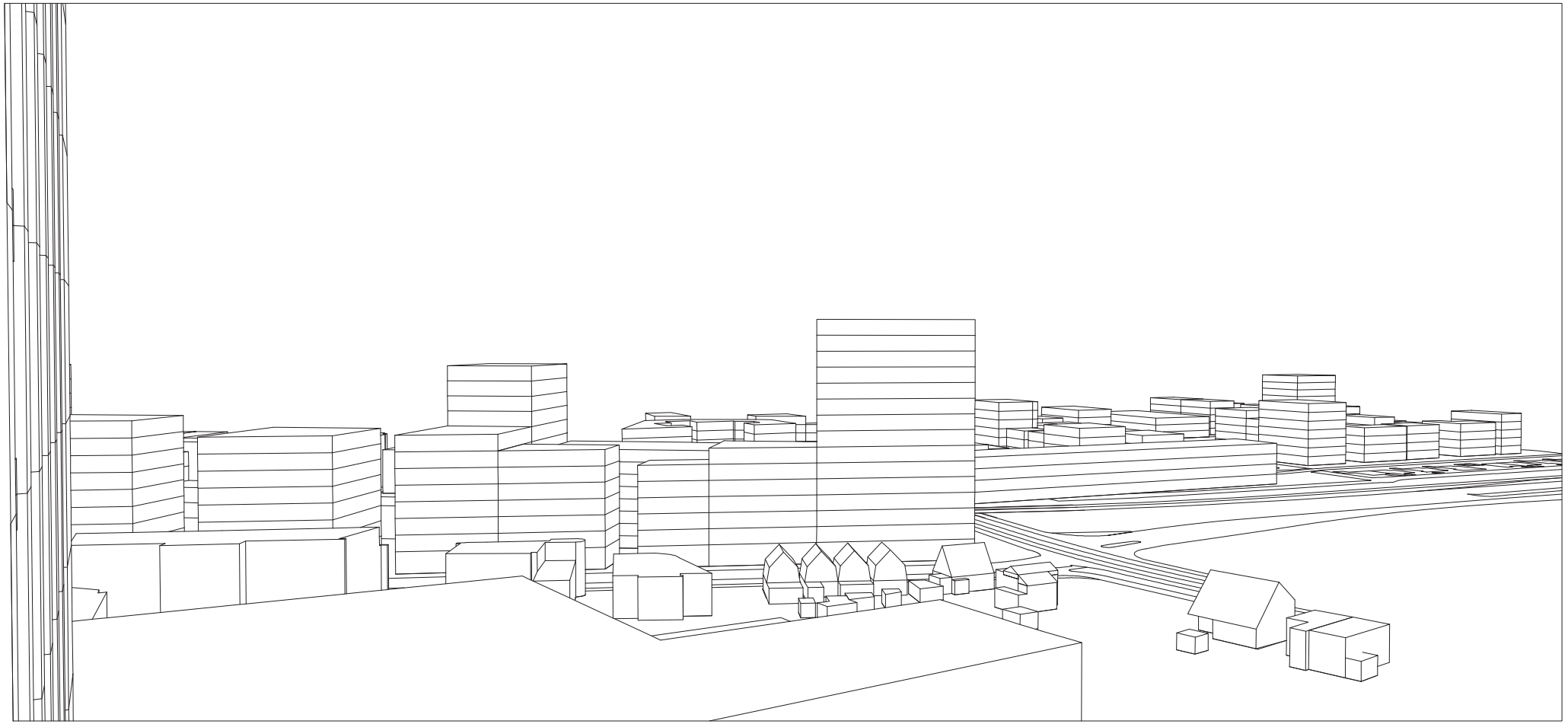


21 september, 13:00 uur



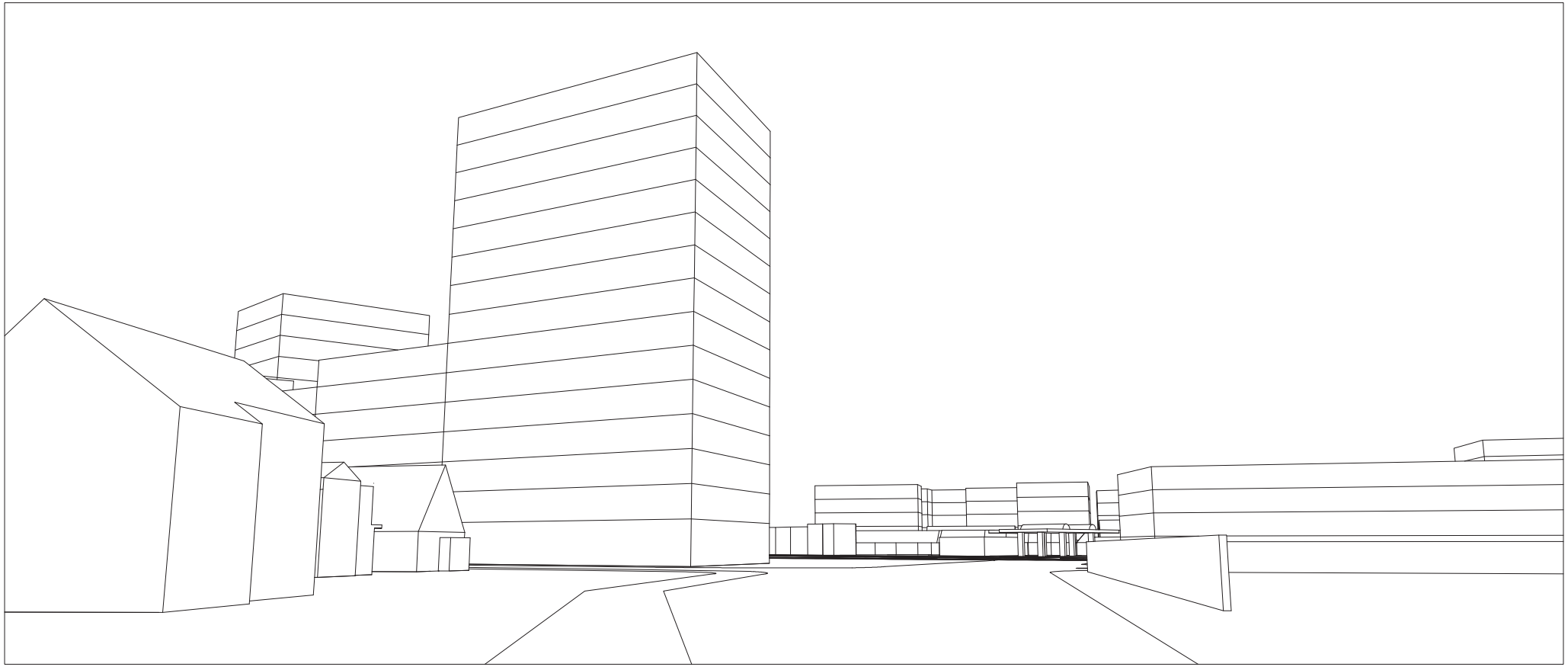
21 september, 17:00 uur

Bijlage 5

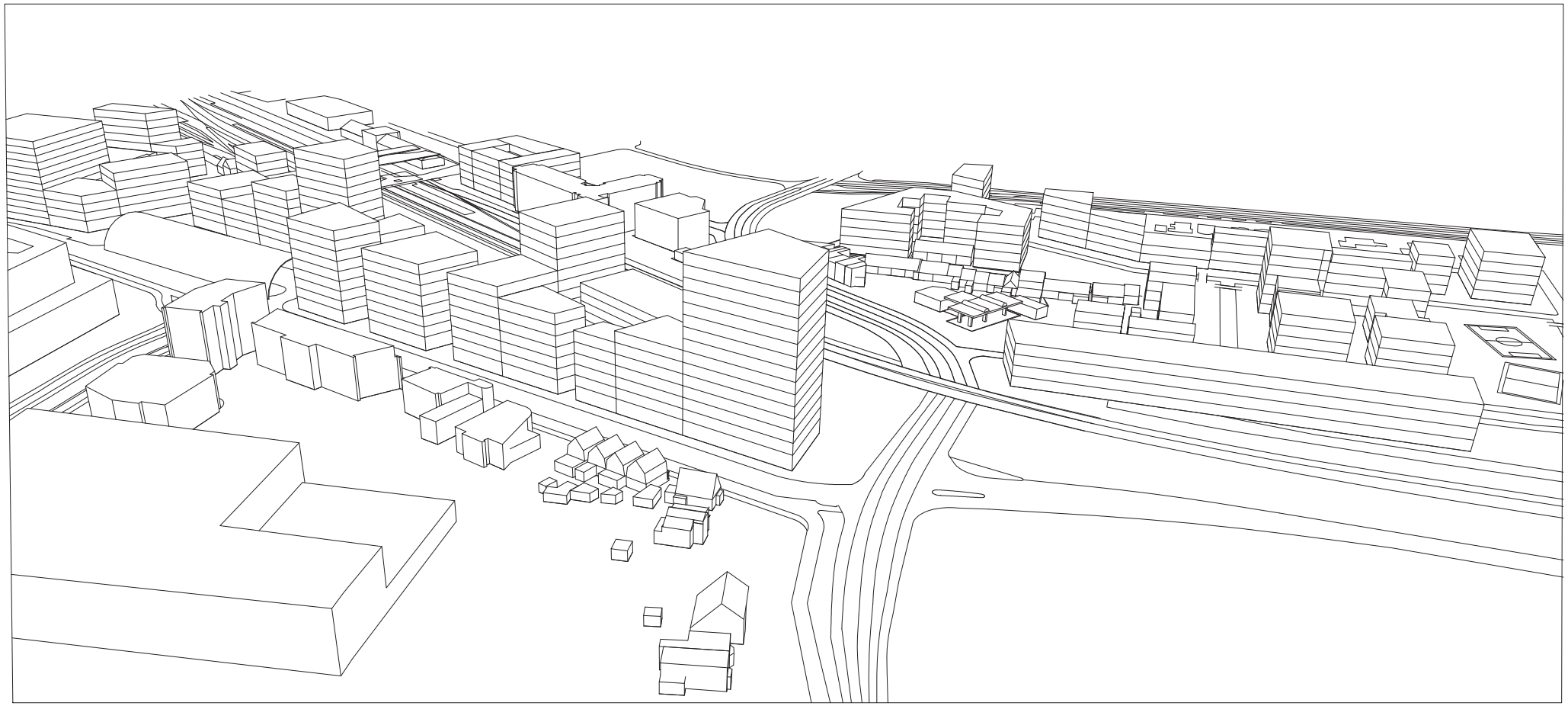


28 | Invloed plannen K + B op uitzicht vanaf 14de verdieping van de bestaande Toren van Hoorn door P. Nods

Bijlage 5 - vervolg



Bijlage 5 - vervolg



Bijlage 6


West-Fries Gasthuis
ca. 7 lagen
15 lagen -5
571 m2 / laag
8.565 m2
7 lagen -1
270 m2 / laag
1.890 m2
6 lagen -2
116 m2 / laag
696 m2
Parkeren privé
6 lagen
1.010 m2 / laag
6.060 m2
7 lagen -1
215 m2 / laag
1.505 m2
8 lagen
367 m2 / laag
2.936 m2
12 lagen -4
390 m2 / laag
4.680 m2
8 lagen
463 m2 / laag
3.704 m2
9 lagen -3
372 m2 / laag
3.348 m2
4 lagen -4
152 m2 / laag
608 m2
6 lagen -2
287 m2 / laag
1.722 m2
Museum stoomtrein
5 lagen
1.406 m2 grondvlak
12 lagen
352 m2 / laag
4.224 m2
5 lagen +2
225 m2 / laag
1.575 m2
6 lagen -1
165 m2 / laag
990 m2
5 lagen
153 m2 / laag
765 m2
5 lagen
153 m2 / laag
765 m2
4 lagen -4
224 m2 / laag
896 m2
5 lagen
395 m2 / laag
1.975 m2
5 lagen
964 m2 / laag
4.820 m2
4 lagen -1
352 m2 / laag
1.408 m2
Parkeren openbaar
12 lagen
1.104 m2 / laag
13.248 m2
6 lagen -2
411 m2 / laag
2.466 m2
6 lagen -2
166 m2 / laag
498 m2
4 lagen -1
97 m2 / laag
388 m2
Parkeren openbaar
5 lagen
877 m2 / laag
4.385 m2
Stationsfuncties
5 lagen
248 m2 / laag
1.240 m2
5 lagen -1
144 m2 / laag
576 m2
8 lagen -3
302 m2 / laag
2.416 m2
5 lagen -2
131 m2 / laag
393 m2
4 lagen -4
317 m2 / laag
1.268 m2
5 lagen
211 m2 / laag
1.055 m2
5 lagen
161 m2 / laag
805 m2
5 lagen
163 m2 / laag
652 m2
5 lagen
415 m2 / laag
2.075 m2

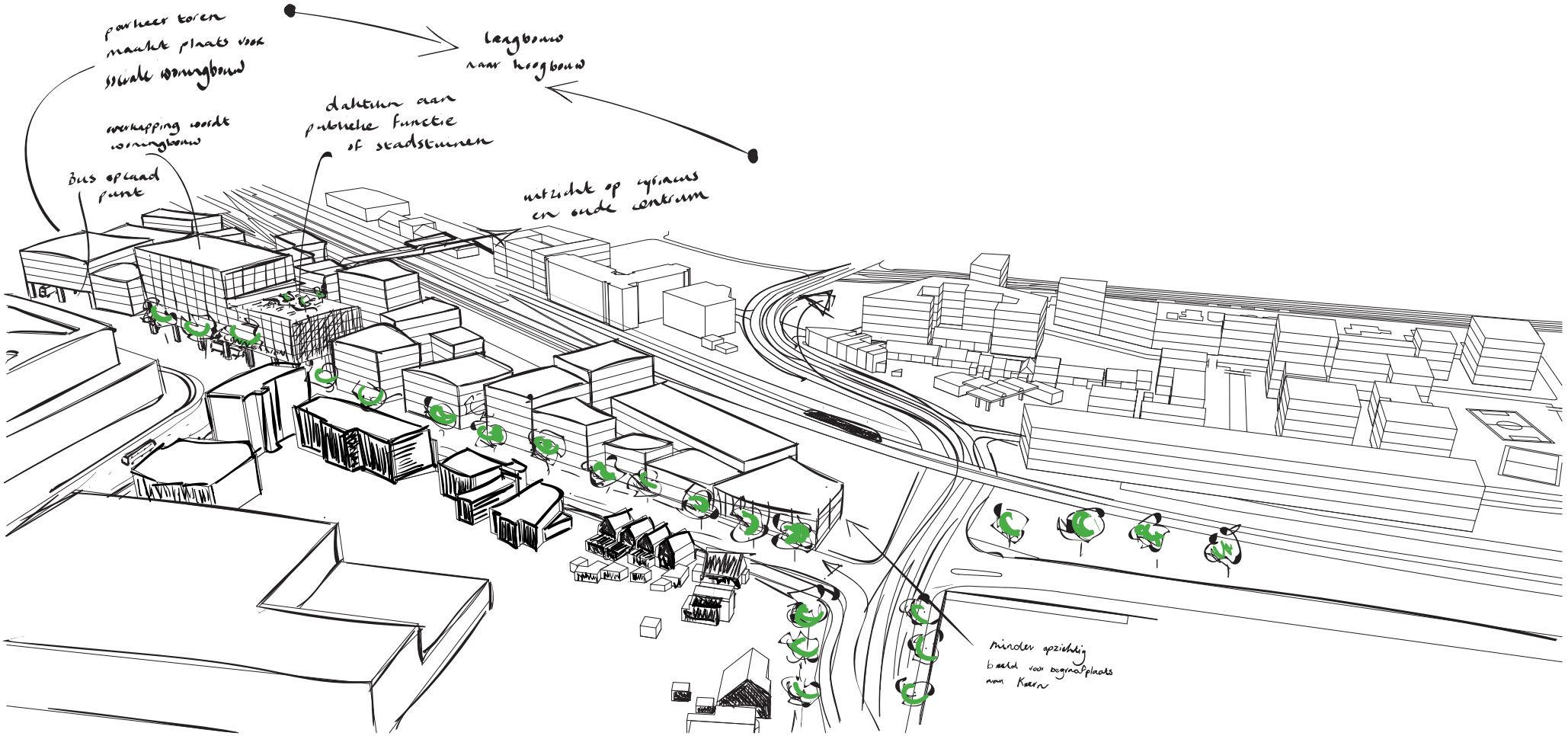
Bijlage 7

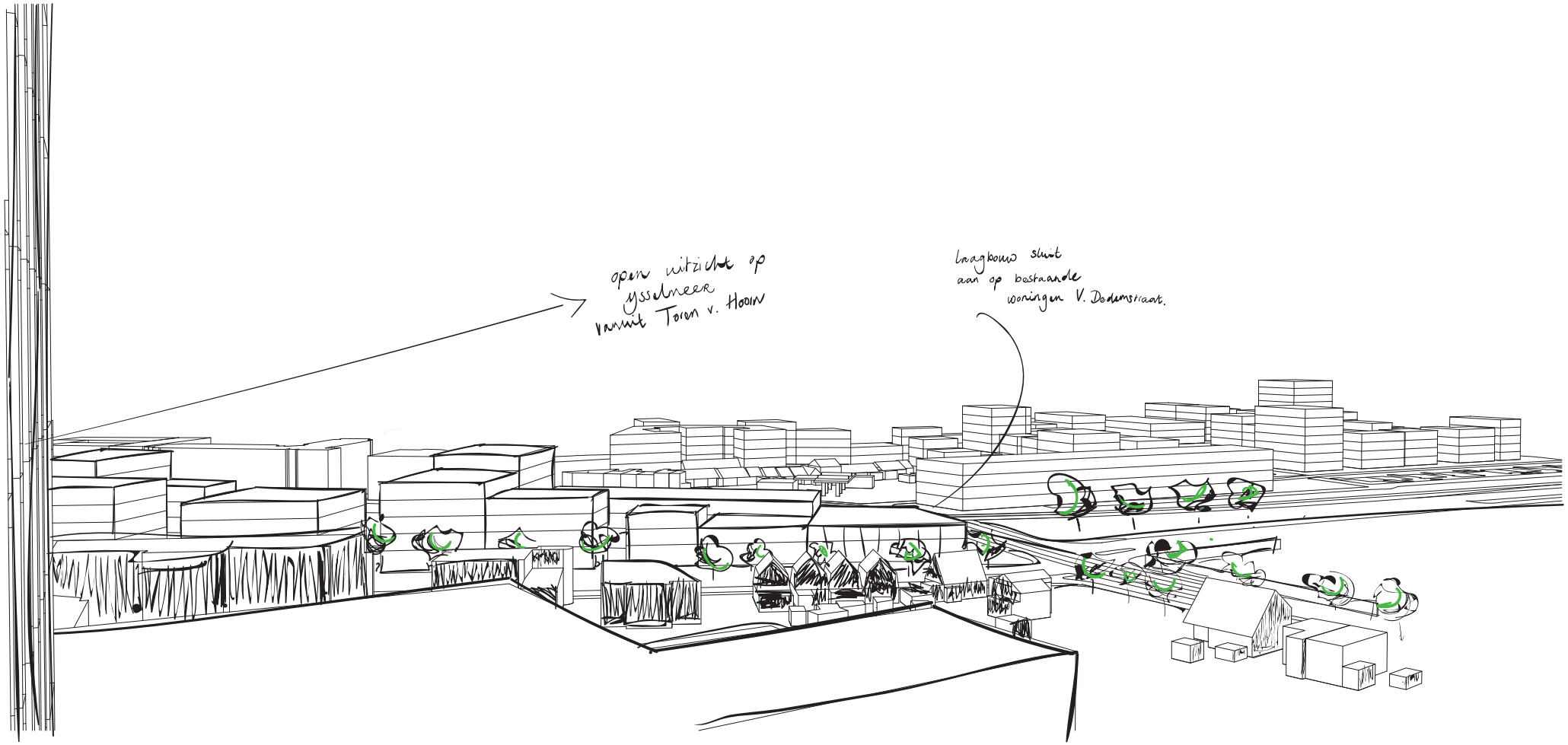

5 lagen
4 lagen
5 lagen
5 lagen
7 lagen
10 / 9 lagen
6 / 8 lagen ??
4 lagen
4 lagen
5 lagen
7 lagen
8 lagen
5 lagen
(niet goed zichtbaar)
(niet goed zichtbaar)
Parkeren privé
6 lagen
1.010 m2 / laag
6.060 m2
Parkeren openbaar
12 lagen
1.104 m2 / laag
13.248 m2
Parkeren openbaar
5 lagen
877 m2 / laag
4.385 m2
Museum meermans
5 lagen
1.406 m2 grondvlak
West-Friese Gardiens
ca. 7 lagen
Statusmfuncties
5 lagen
248 m2 / laag
1.240 m2

Bijlage 8

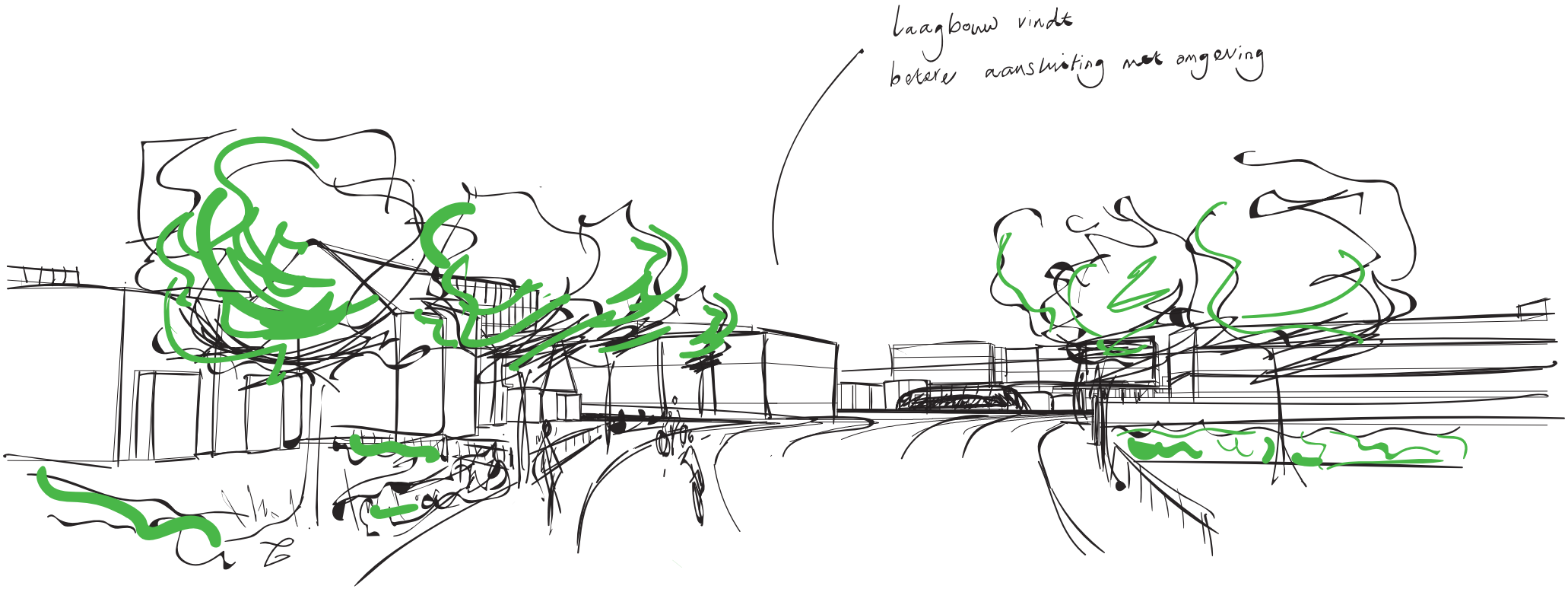

2 lagen
571 m2 / laag
1.142 m2
2 lagen
270 m2 / laag
540 m2
3 lagen
116 m2 / laag
348 m2
3 lagen
1.010 m2 / laag
3.030 m2
4 lagen
215 m2 / laag
860 m2
5 lagen
367 m2 / laag
1.835 m2
6 lagen
390 m2 / laag
2.340 m2
4 lagen
463 m2 / laag
1.852 m2
5 lagen
372 m2 / laag
1.860 m2
4 lagen
152 m2 / laag
608 m2
6 lagen
287 m2 / laag
1.722 m2
4 lagen
2.300 m2 / laag
9.200 m2
4 lagen
1.344 m2 / laag
5.376 m2
6 lagen
352 m2 / laag
2.816 m2
5 lagen
225 m2 / laag
1.575 m2
5 lagen
165 m2 / laag
825 m2
6 lagen
395 m2 / laag
2.370 m2
6 lagen
153 m2 / laag
918 m2
5 lagen
153 m2 / laag
765 m2
4 lagen
224 m2 / laag
896 m2
Museum stoomtram
5 lagen
1406 m2 grondvlak
4 lagen
352 m2 / laag
1.408 m2
4 lagen
1.104 m2 / laag
4.416 m2
5 lagen
411 m2 / laag
2.055 m2
4 lagen
166 m2 / laag
664 m2
4 lagen
97 m2 / laag
388 m2
3 lagen
877 m2 / laag
2.631 m2
4 lagen
144 m2 / laag
576 m2
4 lagen
131 m2 / laag
393 m2
6 lagen
302 m2 / laag
1.812 m2
4 lagen
317 m2 / laag
1.268 m2
Stationsfuncties
5 lagen
248 m2 / laag
1.240 m2
5 lagen
964 m2 / laag
4.820 m2
5 lagen
211 m2 / laag
1.055 m2
5 lagen
161 m2 / laag
805 m2
5 lagen
415 m2 / laag
2.075 m2
5 lagen
163 m2 / laag
815 m2

Bijlage 9


parkeer toren
maakt plaats voor
sociale woningbouw
laagbouw
naar hoogbouw
overkapping voorde
woningbouw
daktuin naar
publieke functie
of stadstuinen
Bus opraad
punt
uitzicht op cyprianus
en oude centrum
minder aprichtig
baard voor begraafplaats
van Kaern



35 | Uitzicht vanuit Toren van Hoorn (14e verdieping) plan Stichting De Betrokken Poorter door P. Nods


laagbouw vindt
betere aansluiting met omgeving