

# GEBIEDSPLAN HOORN

ONTWIKKELING VAN HET STADSHART



Bereikbare Steden  
2 november 2021



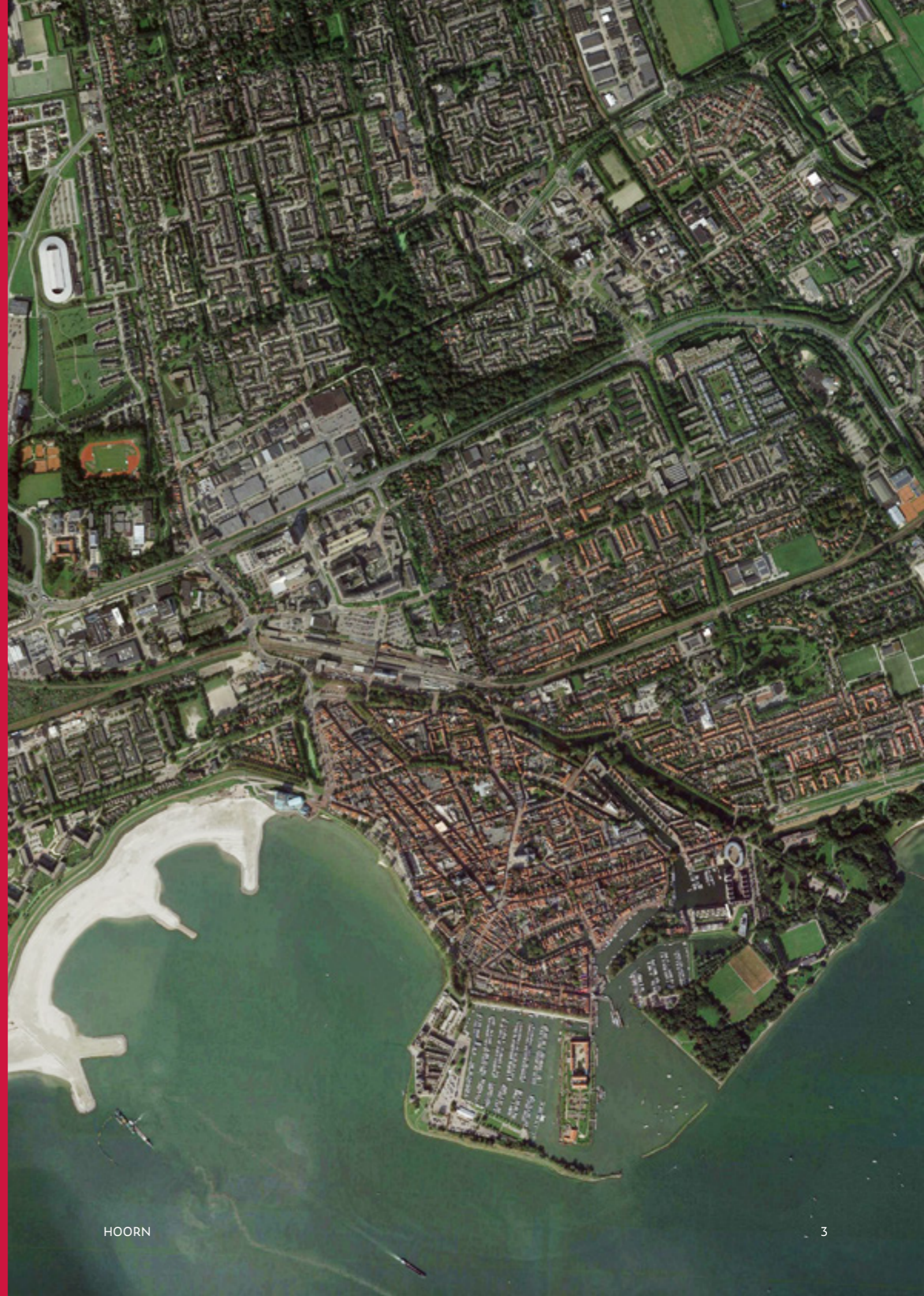
GEMEENTE  
HOORN

# GEBIEDSPLAN HOORN

ONTWIKKELING VAN HET STADSHART

## INHOUD

0. INLEIDING	4
1. STADSHART, OPGAVE EN IDENTITEIT	8
2. ONTWIKKELSTRATEGIE	14
3. FASERING	18
4. PROJECTKAART	22
5. PROJECTENBESCHRIJVING	24
6. ORGANISATIE	28
7. DRAAGVLAK, COMMUNICATIE EN SAMENWERKING	28
8. RISICOMANAGEMENT	29



# INLEIDING

De woningbouwopgave en -dynamiek van Hoorn en de regio maakt onderdeel uit van die in een groter gebied, zoals in dit geval het stedelijk netwerk van en rond de Metropoolregio Amsterdam. Hoorn werkt daarom o.a. samen met acht steden rond Amsterdam aan de versterking van de "stadsharten". Deze steden bieden veel ontwikkelmogelijkheden, ondanks de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en de druk op bereikbaarheid. Om de vele opgaven goed uit te kunnen voeren en af te stemmen, trekken de negen gemeenten samen op in het Programma "Bereikbare Steden". Het doel is samen met de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk te werken aan (versnelde) integrale gebiedsontwikkeling.

## Samenwerking negen gemeenten

De negen gemeenten willen een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken en een betere ontsluiting van hun stadsharten. De samenwerking in het traject 'Bereikbare Steden' is onderdeel van het Rijks- en regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

## Doelen

De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

1. Versneld aanpakken van het woningtekort;
2. Optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
3. Stimuleren van de werkgelegenheid;
4. Verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken;
5. Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

## Ontwikkeling rond HOV-knopen

De negen gemeenten kunnen met hun stadsharten een substantiële bijdrage leveren van lokaal, regionaal en nationaal belang, waaronder gezamenlijk ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Het aandeel van Hoorn daarin betreft circa 6.400 woningen en 1.200 banen. De ontwikkelingen hiervan vindt grotendeels plaats op en rondom het intercity station Hoorn

(cirkel 1.200 meter). De toekomstbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad staan daarbij centraal. De woningen worden goed betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Hiermee wordt een belangrijke kwaliteitsimpuls gegeven aan het stadshart en ontstaat er door het toevoegen van woningen (bewoners) meer draagvlak voor voorzieningen. In totaal zet Hoorn in op 10.000 tot 12.000 woningen tot 2040, waarvan meer dan de helft binnen de contour van het stadshart.

## Gebiedsplan

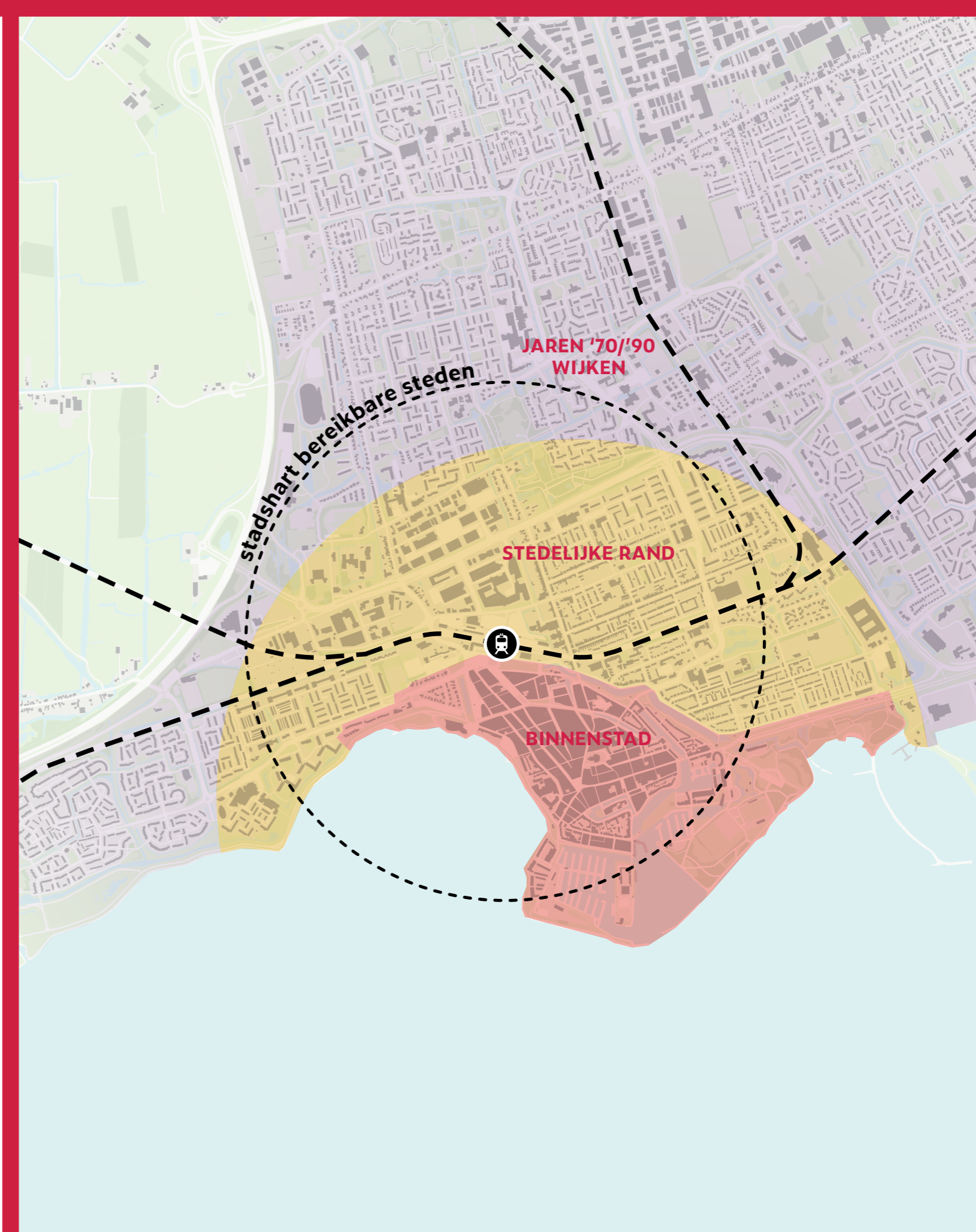
Het voorliggende Gebiedsplan Hoorn geeft op hoofdlijnen richting aan de invulling van de plannen. De gemeente Hoorn heeft in beeld gebracht welke investeringen (infrastructureel en in de openbare ruimte) randvoorwaardelijk zijn om te zorgen dat Hoorn zich optimaal kan ontwikkelen tot een complete en evenwichtige (centrum)stad. Met de investeringen worden de kwaliteiten van de OV-knoop optimaal benut, worden ontbrekende woningen voor de groei van de (jongere) bevolking gerealiseerd en is er ruimte voor een ambitiesprong op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen.

## Stadshart

De ontwikkeling van het 'stadshart' van Hoorn bestaat uit een aantal ontwikkelgebieden/schillen, ook wel de "stedelijke rand":

1. Binnenste schil: in de Poort van Hoorn: de Stationszone en Pelmolenpad/Prisma;
2. Tweede schil: in de Poort van Hoorn: Dampten/Berkhouterweg, Maelsonstraat en Vale Hen;
3. Derde schil: wijken Hoorn-Noord, Grote Waal en Binnenstad;
4. Vierde schil: wijken Risdam-Zuid en Nieuwe Steen;
5. Tweede OV-knooppunt: de wijk Kersenboogerd.

Het stadshart ligt binnen de 1.200 meter cirkel rond de Hoornse OV-knooppunten.



Figuur 1. Stadshart bereikbare steden en gebieden



# 1. STADSHART NU EN STRAKS

## 1.1 Stadshart nu - opgaven

Hoorn is een compacte, complete stad met een historisch centrum en een fraaie ligging aan het Markermeer. De historische uitstraling van het centrum is één van de belangrijkste kernkwaliteiten en wordt gepromoot onder de slogan 'Hoorn, stad van de (Nieuwe) Gouden Eeuw'. Hoorn is de centrumgemeente van Westfriesland en de op één na grootste gemeente van Noord-Holland Noord. Zo'n 300.000 inwoners uit stad en regio maken gebruik van het rijke voorzieningenaanbod, zoals het OV-vervoersknooppunt, de winkels en horeca in het centrum, onderwijs, de theaters en (sport)voorzieningen, zoals de ijsbaan en (straks) het Stadsstrand. Als voormalige groeikern beschikt Hoorn over een verhoudingsgewijs groot aandeel grondgebonden ééngezinshuizen in ruime en groene wijken. In Hoorn kun je daardoor goed en betaalbaar wonen. De nabijheid van de Randstad (35 min reistijd) legt letterlijk en figuurlijk allerlei verbindingen met betrekking tot werken, studeren en uitgaan. Het stadshart staat wel voor een aantal opgaven. Voor jongeren, jonge gezinnen en ouderen is weinig ruimte in het stadshart. Er is behoefte aan meer woningen voor deze doelgroep. Daarnaast staan het stationsgebied, het centrum en de omliggende wijken op zichzelf. Het is een kans om deze gebieden met elkaar te verbinden tot een compleet stadshart.

## 1.2 Stadshart in 2030

Hoorn gaat de bestaande kwaliteiten van de stad uitvergroten en uitbreiden, 'Meer stad worden'. Het centrum wordt uitgebreid met een 'gouden' stedelijke rand, oftewel de 'Binnenstad XL'. Rond de binnenstad wordt ontbrekend en onderscheidend woningaanbod toegevoegd, gericht op het uitbreiden van de 'stedelijke dynamiek'. Deze fantastische woonlocaties hebben alles nabij: het historisch centrum, het nieuwe stadsstrand, het OV-knooppunt en daarmee de Randstad.

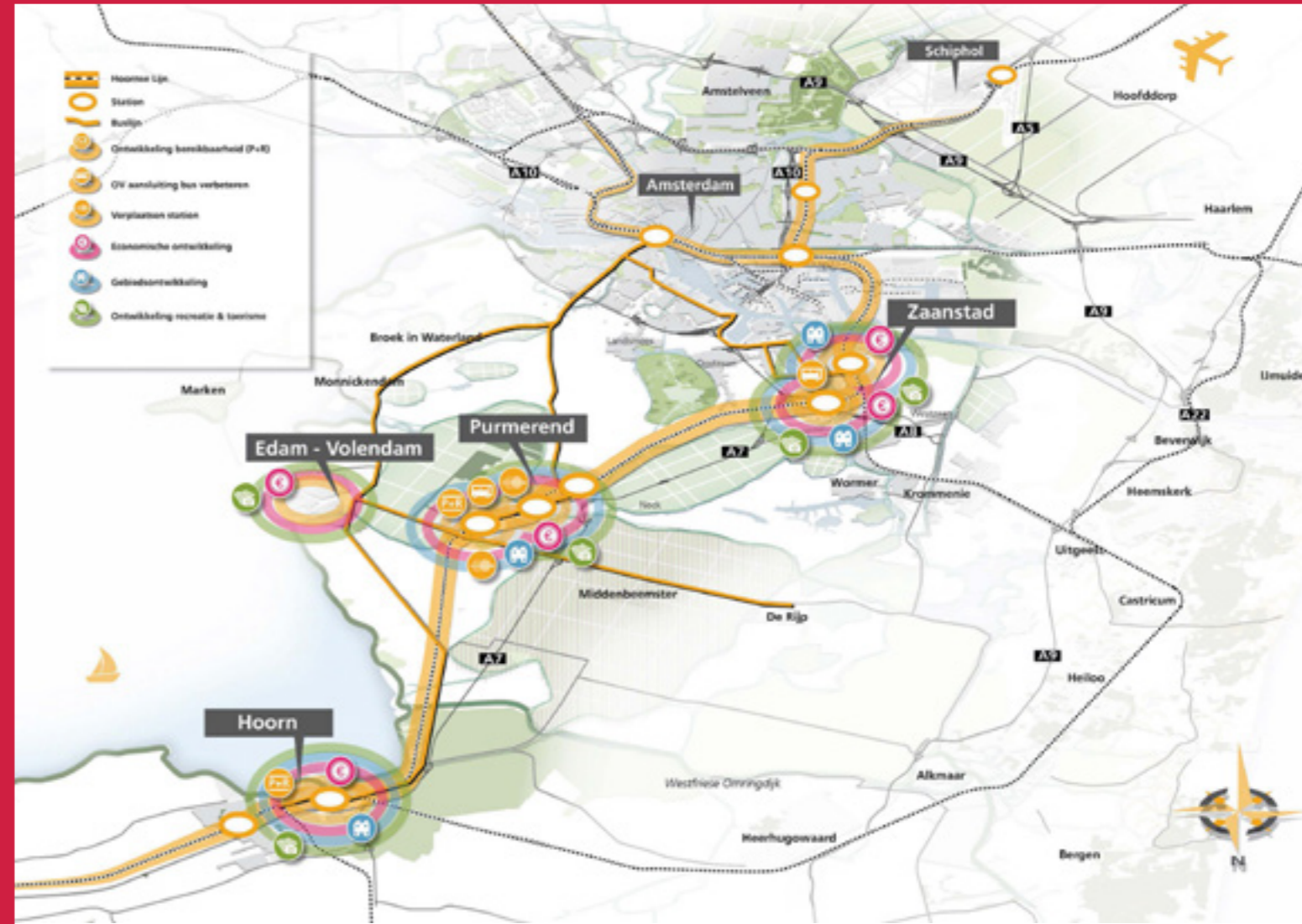
Bij de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren staat de komende jaren het 'binden en vinden' van jongeren centraal. Doorstrommogelijkheden voor de huidige oudere inwoners vanuit hun ééngezinshuizen, zodat deze beschikbaar komen voor jonge gezinnen, maakt daar onderdeel van uit.

Met werkgevers, (hoger) onderwijsinstellingen en huisvesters worden arrangementen uitgewerkt, gericht op een samenhangend aanbod van hoger onderwijs, werkgelegenheid & werkend leren en huisvesting voor studenten en young professionals: de 'Gouden Driehoek', ook wel aangeduid als WOW (Werken, Onderwijs, Wonen).

Sterke economische sectoren, zoals de maakindustrie, zorg, logistiek en bouw, vernieuwen en breiden verder uit dankzij de kenmerkende Westfrieze innoverende ondernemers. De regio is gewild bij werkgevers vanwege het sterke arbeidsethos bij de beroepsbevolking: harde werkers en de 'niet lullen maar poetsen-mentaliteit'. Cross-overs tussen bestaande sectoren, zoals Zorg & IT, vormen nieuwe economische kansen. De potentie van de regio Noord-Holland Noord voor 'nieuwe energie', zoals geothermie, hydrothermie en waterstof wordt benut als nieuwe economische sector. Hoorn raakt steeds beter bekend bij (potentiële) bezoekers. Zij kiezen Hoorn als uitvalsbasis voor een lang weekend of midweek in de stad en omliggende regio en city-trips naar bijvoorbeeld Amsterdam, Zaanse Schans en Volendam.

## 1.3 Betekenis voor hele gemeente en meerwaarde polycentrische regio

De gemeenteraad van Hoorn heeft in 2019 de ambitie 'Meer stad worden' vastgesteld. De ontwikkeling van de genoemde gebieden in het stadshart vormt de ruggengraat van deze ambitie. De achtergrond van de ambitie 'Meer stad worden' is de voorziene



Figuur 2. Ontwikkelagenda Hoornse Lijn (visualisatie)

demografische ontwikkeling van Hoorn. Als voormalige groeikern krijgt Hoorn te maken met een bovengemiddelde vergrijzing. Binden van onze jongeren en vinden van nieuwe jongeren en jonge gezinnen is daarmee essentieel voor de toekomstbestendigheid van onze stad. Hoorn heeft hiervoor veel goeie kaarten in handen. In het stadshart wordt met name de huidige parkeeroppervlakte rond het station ontwikkeld met juist voor deze doelgroepen aantrekkelijke woon- en verblijfsmilieus. De combinatie van nabijheid tot de regio en de Randstad en de betaalbaarheid van kwaliteit is het recept voor de aantrekkingskracht op de beoogde doelgroepen.

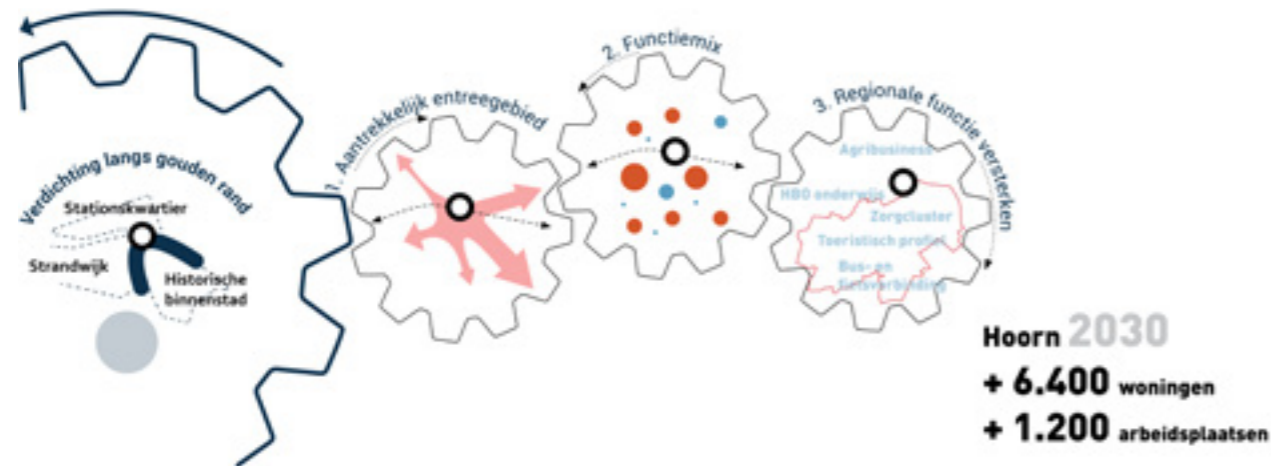
Hoorn is het scharnierpunt tussen de regio Westfriesland/Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam. Al decennialang uit zich dat in de onderlinge relaties tussen wonen, werken, hoger onderwijs en vrije tijdsbesteding. Dit leidt tot afhankelijkheid

van en druk op goede bereikbaarheid, vooral vanuit Hoorn náar de Randstad. Om te voorkomen dat onoplosbare bereikbaarheidsproblemen ontstaan, is het essentieel dat Hoorn zich als complete stad verder kan ontwikkelen. De noodzaak tot reizen naar de Randstad zou moeten worden beperkt door het vergroten van het aanbod van hoger onderwijs en werkgelegenheid in Hoorn en de regio. Uitsluitend woningen toevoegen zorgt voor onbalans.

Hoorn streeft naar een complementaire ontwikkeling binnen de polycentrische metropool rond Amsterdam, in het bijzonder in afstemming met de gemeenten en partijen langs de 'Hoornse Lijn' (Amsterdam-Hoorn). Naast deelname aan het programma Bereikbare Steden is dit onderwerp van de samenwerking bij de totstandkoming van de 'Ontwikkelagenda Hoornse Lijn' (in opdracht van BO-MIRT) en in de Mobiliteitsvisie Noord-Holland Noord.



## 2. ONTWIKKELSTRATEGIE



Figuur 3. Ontwikkelstrategie

### 2.1 Grote bewegingen richting 2030

Hoorn werkt met de ambitie 'Meer stad worden' verder aan een complete en evenwichtige stad, door het bouwen van ontbrekende woningen voor de groei van de (jongere) bevolking, maar ook aan een ambitiesprong op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen. De gebieden die het 'stadshart' vormen, zijn de spil in deze ontwikkeling.

Om deze ontwikkeling op gang te brengen zijn de volgende stappen nodig:

**Verbinding van noord- en zuidzijde van het station en een goede verbinding van het stationsgebied, het centrum en de omliggende wijken.**

Het stationsgebied is achtergebleven in de ontwikkeling van de stad. Het vormt daardoor het ontbrekende puzzelstuk in de stedelijke structuur. Met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt het ontbrekende puzzelstuk ingevuld en ontstaat er een compleet, verbonden stadshart.

**Welkom in Hoorn! De Poort van Hoorn wordt de herkenbare en kwalitatieve entree van het historisch centrum.**

De huidige invulling van het gebied, vooral gedomineerd door maaiveldparkeren en infra, verhult de kwaliteit van de binnenstad. De

nieuwe invulling van het gebied zorgt voor een warm en herkenbaar welkom. De historische singelstructuur wordt hersteld en voegt extra verblijfskwaliteit toe aan de 'rode loper' naar de binnenstad.

**Ontwikkeling 'stedelijke dynamiek', functiemix en versterking regionale functie.**

In het stadshart wordt het ontbrekende woningaanbod toegevoegd, met name gericht op het vergroten van de 'stedelijke dynamiek' en de daarbij behorende doelgroepen. Het programma kent een functiemix met o.a. wonen en werken en ondersteunt de ontwikkeling van de 'new economy' in Hoorn en de regio. Om hieraan een sociaal economische impuls te geven is het traject 'Ronde van Hoorn' gestart. Een traject waar samen met het bedrijfsleven en andere partners onderzocht wordt welke kansen de 'new economy' voor Hoorn.

De optimalisatie van het OV-knooppunt fungeert als katalysator voor de ontwikkeling en versterkt de regiofunctie van het stadshart.

Concrete maatregelen zijn o.a.

1. Optimaliseren OV-knooppunt: verplaatsen busstation, realisatie centrale en comfortabele parkeergarage, uitbreiding fietsparkeren (in pandig)



2. Nieuwe traverse met verblijfskwaliteit ('podium' met zicht op Museumstoomtram) voor verbinding noord- en zuidzijde station
3. Stedelijke, autoluwe woon-/werkmilieus (o.a. door Mobiliteits-HUB's)

### 2.2 Randvoorwaarden

Het Stedenbouwkundig Plan en de Businesscase voor de Poort van Hoorn zijn in december 2020 door de Gemeenteraad vastgesteld. De planning is dat het Bestemmingsplan begin 2022 door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Mede dankzij de bijdrage van de Provincie Noord-Holland en het Rijk (Woningbouwimpuls) is in de basis sprake van een haalbare ontwikkeling. Ook voor de andere schillen wordt aan de plannen gewerkt.

De ontwikkeling van het stadshart veroorzaakt een nadrukkelijke opgave voor de bereikbaarheid van en in de stad. Om enerzijds onaanvaardbare knelpunten in de bereikbaarheid te voorkomen en anderzijds een zo optimaal mogelijk resultaat te behalen, zijn een aantal infrastructurele ingrepen vereist:

#### Realiseren van een ongelijkvloerse oversteek voor het langzame verkeer (Provincialeweg/Keern)

De toename van de verkeersdruk als gevolg van de toegevoegde woningen en andere functies gaat stagnatie veroorzaken op de Provincialeweg (hoofdroute stad in en uit), met als kritieke moment medio 2030. Het ongelijkvloers laten kruisen van het langzame verkeer maakt een adequate doorstroming weer mogelijk.

#### Realiseren van een nieuwe toegangsweg onder het spoor door voor gemotoriseerd en voor langzaam verkeer

De hoofdroute voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer naar de binnenstad en de Poort van Hoorn heeft met de spoorwegovergang Keern een groot obstakel. Dit heeft een negatief effect op (de capaciteit van) de verkeersafwikkeling, de verkeers- en spoorveiligheid en de mogelijkheden voor optimalisatie van de treinverbinding Hoorn-Amsterdam/Alkmaar. Om deze obstakels weg te nemen, is ontvlechting van het gemotoriseerd en langzaam verkeer en de aanleg van een spooronderdoorgang noodzakelijk.

Met de ontwikkeling van het stadshart liggen er mogelijkheden om deze noodzakelijke interventie stedenbouwkundig en qua fasering

optimaal in te passen ('werk met werk').

Gezien de verkeerskundige samenhang zijn beide ingrepen noodzakelijk. De spooronderdoorgang voor het langzaam verkeer zou eventueel op een later moment kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft wel consequenties voor de optimalisatie-mogelijkheden.

### 2.3 Motivering gevraagde rijksinzet

De gemeente Hoorn is niet in staat de voor bovengenoemde infrastructurele maatregelen benodigde investeringen zelf (volledig) te dragen, onder andere doordat de gemeente (samen met projectpartners) al fors investeert in de ontwikkeling van het gebied (parkeergarage, traverse, verplaatsen spoorse voorzieningen en supermarkt en projectorganisatie). Het niet treffen van genoemde maatregelen zal leiden tot een onaanvaardbare druk op de bereikbaarheid binnen en van en naar de stad. Bovendien zal de uitvoering van de gebiedsontwikkeling suboptimaal zijn: de mogelijke kwaliteit zal niet volledig worden behaald en koppelkansen blijven onbenut. Zeer waarschijnlijk zullen de maatregelen in een later stadium onvermijdelijk blijken, maar dan vele malen duurder uitvallen en met een veel grotere impact, omdat ze dan in het reeds ontwikkelde en in gebruik zijnde gebied moeten worden gerealiseerd. De gemeente Hoorn doet daarom een beroep op het Rijk om dit momentum te verzilveren, voor de stad, voor de regio en voor de polycentrische metropool.

Om tot 2030 de (randvoorwaarden voor de) 6.400 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen te realiseren heeft Hoorn een totaal tekort van 90,4 miljoen euro. De benodigde publieke investeringen bedragen in totaal 236 miljoen euro. Voor de publieke investeringen is reeds een dekking van 42,3 miljoen euro beschikbaar. De totale grondopbrengsten bedragen 103 miljoen euro. Per woningequivalent (woningen + arbeidsplaatsen) betekent dit een tekort van 13.327 euro. Zoals de bovenstaande toelichting samenvat zijn de investeringen noodzakelijk om te groeien tot een toekomstbestendig stadshart. Het tekort van 90,4 miljoen euro vormt een belemmering voor de uitvoering van de ontwikkelingen. Via het programma Bereikbare Steden vraagt Hoorn daarom om aanvullende Rijksinzet om bij te dragen aan de ontwikkeling van het stadshart van Hoorn.





# ONTWIKKELKAART

## 1. Poort van Hoorn / Centrum

Herontwikkeling rond het station en het historisch centrum

Vernieuwende woonlocaties voor jongeren en jonge gezinnen

Versterking economie en voorzieningen

## 2. Hoorn-Noord Venenlaankwartier

Vernieuwing in de eerste stadsuitbreidingswijken buiten de singels

Ontwikkellocaties voor nieuwbouw

Investeren in goed wonen, samenleven en werken

## 3. Berkhouterweg / Provincialeweg

Transformatie bedrijventerrein

Funciemening tot stedelijk woongebied

Combinatie wonen en commerciële ruimten

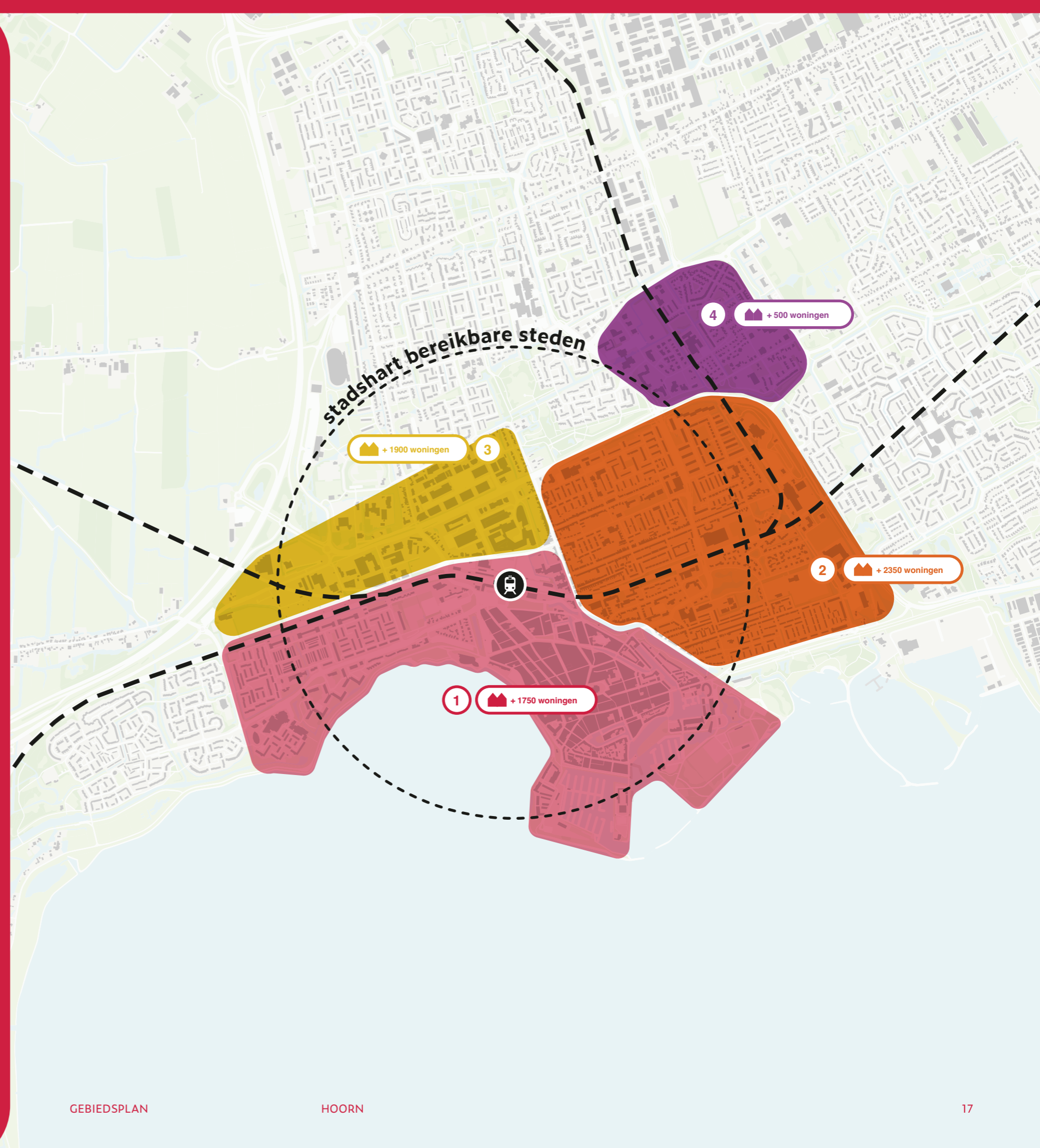
## 4. Nieuwe Steen

Transformatie kantorengedebied tot gemengd gebied met wonen, werken en onderwijs

Herontwikkeling hockeyvelden

Woningbouw en locatie voor Integraal Kind Expertise Centrum

Verplaatsing onderwijscluster creëert ontwikkelruimte in de binnenstad



# 3. PROJECTENBESCHRIJVING

In het kader van het programma Bereikbare steden is de ontwikkelstrategie voor het stadshart van Hoorn geconcretiseerd met ruimtelijke projecten en infrastructurele investeringen. In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke ontwikkelingen kort toegelicht. Buiten de ontwikkeling van het stadshart dragen deze projecten en investeringen ook bij aan gebiedsoverstijgende projecten, de impact van maatregelen strekt namelijk verder dan de 1200 meter grens van het stadshart. In de laatste paragraaf wordt dit toegelicht.

## 3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

### Poort van Hoorn / Binnenstad 1750 woningen

De Poort van Hoorn en de Binnenstad omvatten de projecten op en rond het station en in het historische centrum van Hoorn. De grootste ontwikkelingen vinden plaats binnen de locatie Pelmolenpad/Prisma en aan de noordzijde van het Stationsgebied. Het is een aantrekkelijke woon- en werkplek in de nabijheid van het station, de binnenstad, de wijk Grote Waal én het toekomstige stadsstrand. Door de huidige maaiveldparkeerplaatsen onder te brengen in een nieuwe parkeergarage ontstaat er ruimte voor de ontwikkeling van circa 1000 woningen. Daarbij is deze plek, dichtbij het station en de binnenstad ideaal voor ontbrekende typen woningen en vernieuwende woonmilieus. Dit biedt kansen om jongeren en jonge gezinnen aan Hoorn te binden. Meer woningen in de buurt van de binnenstad en het station versterken de economie en voorzieningen van de binnenstad en versterken ook de werking en het gebruik van het mobiliteitsknooppunt. De nieuwe wijk zorgt ook voor een betere aansluiting van de binnenstad op de wijk Grote Waal.

### Hoorn-Noord / Venenlaankwartier 2350 woningen

De gemeente en woningcorporatie Intermaris investeren in de stadsvernieuwing en transformatie van Hoorn-Noord en het Venenlaankwartier. Deze wijken zijn de

eerste stadsuitbreidingen buiten de singels. Inmiddels zijn ze toe aan verbeteringen. Met diverse projecten en activiteiten wordt ervoor gezorgd dat Hoorn-Noord en het Venenlaankwartier ook in de toekomst plekken zijn waar het goed wonen, samenleven en werken is. Als onderdeel van deze stadsvernieuwing komen er een aantal ontwikkellocaties voor nieuwbouw beschikbaar.

### Berkhouterweg / Provincialeweg 1900 woningen

Langs de Provincialeweg worden een aantal bedrijventerreinen getransformeerd tot stedelijk woon- en werkgebied. De transformatie draagt in grote mate bij aan de beoogde functiemening. In het Van der Lindenkwartier worden zo woningen en commerciële ruimten geïntroduceerd die passen bij een complete stad.

### Nieuwe Steen 500 woningen

In de wijk Nieuwe Steen vinden de komende jaren een aantal herontwikkelingen plaats. Allereerst worden de voormalige hockeyvelden herontwikkeld. Naast woningbouw op deze locatie komt hier een locatie voor speciaal basisonderwijs; een Integraal Kind Expertise Centrum (IKEC). Op de locatie van de hockeyvelden worden ook appartementen in het goedkope en middeldure segment gerealiseerd. Door scholen naar dit onderwijscluster te verplaatsen ontstaan er herontwikkelruimtes in de binnenstad en op de Tweeboomlaan (Piramide). In het gebied is daarnaast sprake van transformatie van kantoren naar wonen

### 3.2 Randvoorwaarden (infra, ruimtelijk, programmatisch) ontwikkeling 2030

Bij het programma Bereikbare Steden zijn de onderstaande infrastructurele maatregelen ingebracht, die (aanvullend) randvoorwaardelijk zijn voor de bovengenoemde ontwikkeling van het stadshart.

Investering	Toelichting	Raakvlak met ruimtelijke ontwikkeling(en)
<b>Aanleg singel en doorvaarbare verbindingen centrumzijde station</b>	De singel zorgt voor een toevoeging van kwaliteit, het verbindt het centrum en het stationsgebied. Ook verbeteren de langzaam verkeer verbindingen. De investeringen dragen daarnaast bij aan klimaatadaptatie door waterberging en het toevoegen van groen.	Poort van Hoorn / Centrum
<b>Nieuwe toegangsweg naar de binnenstad onder het spoor door voor gemotoriseerd verkeer</b>	De hoofdroute voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer naar de binnenstad en de Poort van Hoorn heeft met de spoorwegovergang Keern een groot obstakel. Dit heeft een negatief effect op (de capaciteit van) de verkeersafwikkeling, de verkeers- en spoorveiligheid en de mogelijkheden voor optimalisatie van de treinverbinding Hoorn-Amsterdam/Alkmaar. Om deze obstakels weg te nemen, is ontvlechting van het gemotoriseerd en langzaam verkeer en de aanleg van een spooronderdoorgang noodzakelijk.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
<b>Aansluiten nieuwe toegangsweg op Provincialeweg</b>	Met de aansluiting van de nieuwe toegangsweg op de Provinciale weg ontstaat er een nieuwe route naar de Hoornse binnenstad. De investering draagt bij aan het verbeteren van de verblijfsklimaat, optimalisatie van het woonprogramma en de bereikbaarheid van het stationsgebied en de historische binnenstad.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
<b>Reconstructie De Weel</b>	Aanpassingen aan de Weel zijn nodig om een groter autoluw gebied en meer ruimte voor voetgangers te maken. Daarnaast is de reconstructie nodig om de aansluiting van de nieuwe toegangsweg op de binnenstad te maken.	Poort van Hoorn / Centrum
<b>Aanpassen Dampten/Keern en De Weel/Keern</b>	Door de toevoeging van woningen en voorzieningen wordt het drukker in Hoorn. Hierdoor worden er doorstromingsproblemen verwacht op de het Keern. Om dit te voorkomen zijn aanpassingen nodig bij de kruisingen.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
<b>Onderdoorgang Keern/Provinciale weg</b>	Door de toevoeging van woningbouwprogramma en voorzieningen ontstaat er een verhoogde verkeersdruk op deze kruising. Op de Provincialeweg is veel stagnatie en een slechte doorstroming door overstekend langzaamverkeer op de Keern. Dit is een essentiële, intensief gebruikte route voor langzaam verkeer naar en van binnenstad en scholencluster. De onderdoorgang zal tevens zorgen voor een kwaliteitsimpuls en een verbetering van de bereikbaarheid.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
<b>Ophogen Provincialeweg</b>	Voor de aanleg van de langzaam verkeersroute over het Keern is het noodzakelijk om de Provincialeweg ter hoogte van het Keern op te hogen. Door ophoging is het mogelijk een sociaal veilige onderdoorgang aan te leggen. De langzaam verkeersroute hoeft hierdoor niet geheel verdiept aangelegd te worden.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
<b>Onderdoorgang Keern/spoor</b>	Door de toevoeging van woningbouwprogramma en voorzieningen in het stadshart ontstaat er een verhoogde verkeersdruk. Oplossing voor de capaciteits- en spoorveiligheidsknelpunt is een onderdoorgang bij het spoor ter hoogte van de Keern. De bijdrage van deze investering is een kwalitatieve aanhechting van de Binnenstad en de Poort van Hoorn ('gouden rand'). Daarnaast draagt het bij aan een doorlopende snelle en veilige route voor langzaamverkeer over de Keern. snelle(re) en een veiligere spoorverbinding Hoorn-Amsterdam/Alkmaar De inpassing wordt geoptimaliseerd in het stedenbouwkundigplan Pelmolenpad/Prisma ('werk met werk').	Poort van Hoorn / Centrum
<b>Geluidwerende maatregelen</b>	Zodra er een nieuwe infrastructurele aanpassing wordt gedaan, zoals de aanleg van een weg, moet er in het kader van het bestemmingsplan onderzocht worden of er voldaan wordt aan de geluidsnormen. Als dit niet het geval is moeten er geluidswerende maatregelen getroffen worden.	Poort van Hoorn / Centrum

# 4. FASERING

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Nieuwe toegangsweg naar de binnenstad onder het spoor door voor gemotoriseerd verkeer								
	Aansluiten nieuwe toegangsweg op Provincialeweg								
		Onderdoorgang Keern/ spoor							
			Reconstructie de Weel						
				Onderdoorgang Keern/ Provincialeweg					
				Ophogen Provincialeweg					
					Aanpassen Dampten/ Keern				
						Aanpassen De Weel/ Keern			
						Aanleg singel en doorvaarbare verbindingen centrumzijde station			

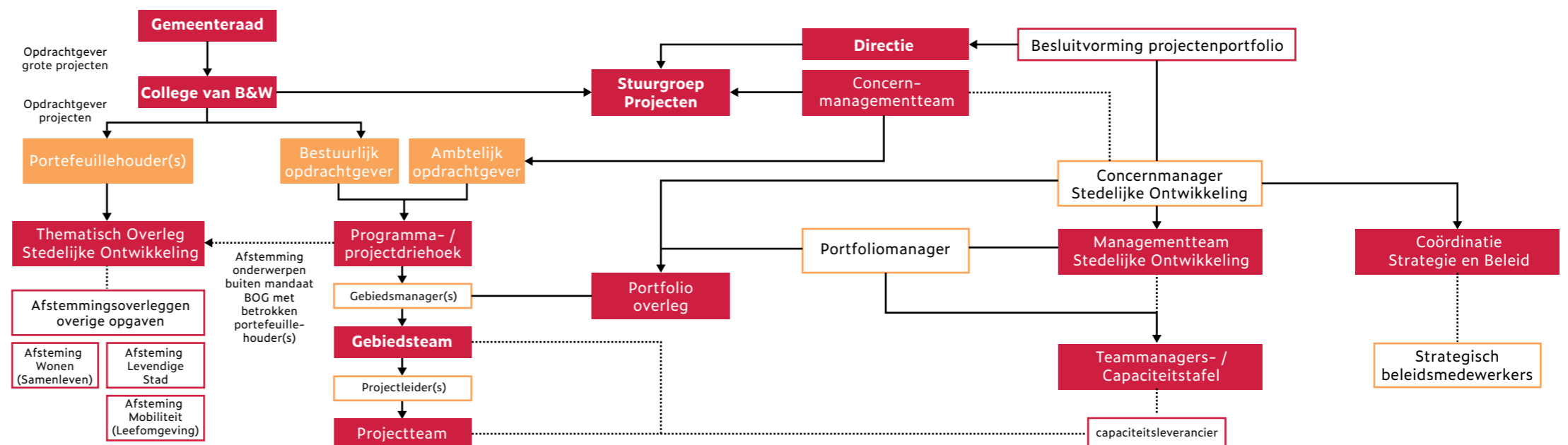
Voorbereiding
  Realisatie

# 5. ORGANISATIE

## 5.1 Organogram (bog, aog, gebiedsteam, relatie overige organisatie)

De ontwikkeling van het stadshart wordt in Hoorn georganiseerd vanuit verschillende Gebiedsteams. In onderstaand schema wordt weergegeven op welke wijze de Stedelijke Ontwikkeling van Hoorn wordt bestuurd en de positie van de Gebiedsteams daarbinnen.

Bij de ontwikkeling van het stadshart zijn de gebiedsteams Poort van Hoorn, Hoorn-Noord Venenlaankwartier, Risdam-Zuid en Binnenstad betrokken. Zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau vindt op verschillende momenten afstemming plaats om de integrale ontwikkeling vorm te geven.



### 5.2 Samenwerkingspartners, huidig en beoogd

De gemeente Hoorn werkt in de grotere gebiedsontwikkelingen samen met de Provincie Noord-Holland en het Rijk. Ook marktpartijen zijn belangrijke samenwerkingspartners om woningbouw te realiseren en te versnellen. Het Rijk en de provincie dragen hier ook financieel en in capaciteit en kennis bij. Voor de Poort van Hoorn is uit de 1e tranche van de woningbouw een bijdrage van 7,4 miljoen beschikbaar gesteld. De provincie draagt o.a. via het OV-fonds bij aan de stationsontwikkeling. Hoorn participeert o.a. in de Corridor Amsterdam – Hoorn (Ontwikkelagenda Hoornse Lijn). In de Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland is Hoorn als kloppend hart van de regio Westfriesland en Noord-Holland-Noord opgenomen.

Voor de ontwikkeling van (de stationszone in) de Poort van Hoorn is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met NS Stations, ProRail en de Provincie Noord-Holland (mei 2021). Voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad/Prisma wordt een Samenwerkingsovereenkomst met de betrokken partijen gesloten, begin 2022.

### 5.3 Aanspraak op flexibele schil

De gemeente Hoorn heeft in juli 2021 een aanvraag ingediend bij de Provincie Noord-Holland voor een bijdrage uit de flexibele schil Metropoolregio Amsterdam/Provincie Noord-Holland. De bijdrage voor 2021 en begin 2022 is beschikbaar gesteld om expertise in te huren die nodig is om de woningbouw in de binnenstad en stedelijke rand te versnellen. Het betreft hier functies binnen het project/programmamanagement, onderzoek en advisering.



## 6. DRAAGVLAK, COMMUNICATIE EN RISICOMANAGEMENT

### 6.1 Bestuurlijk draagvlak, mate van borging en onderhoud

De bestuurlijke basis voor bovengenoemde ontwikkelingen ligt in het raadsbesluit 'Meer Stad Worden' (juni 2019). Dit besluit is en wordt verder uitgewerkt in relevante beleidskaders, w.o. Economische Uitvoeringsagenda (september 2020), Woonvisie (oktober 2020), Omgevingsvisie (kadernotitie december 2020), vaststelling voorzien februari 2022), Intensivering- en Hoogbouwvisie (kadernotitie april 2021) en Mobiliteitsvisie (juli 2021).

De hoogbouwvisie 'Hoornse Hoogte' is een visie op stedelijke groei en hoogbouw in Hoorn. In de visie staat hoe Hoorn de komende jaren kan groeien en op welke plekken er mogelijk ruimte is voor stedelijker bouwen en hoogbouw. In december 2021 neemt de gemeenteraad een besluit op de visie. De Mobiliteitsvisie 2030 is in juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. In de visie gaat veel aandacht uit naar de relatie tussen mobiliteit en de groeiambities van de stad.

Specifiek voor de Poort van Hoorn, stationszone en Pelmolenpad/Prisma, zijn het Stedenbouwkundig plan, Businesscase en kaders voor de Samenwerkingsovereenkomst unaniem door de gemeenteraad vastgesteld (december 2020). Besluitvorming op de bestemmingsplannen voor de Stationszone en Pelmolenpad/Prisma staat gepland voor begin 2022.

De gemeenteraad wordt zeer frequent geïnformeerd en betrokken bij bestuurlijke afwegingen, wat mede heeft bijgedragen aan het brede en stabiele politieke draagvlak.

### 6.2 Maatschappelijk draagvlak

Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet heeft de gemeenteraad opdracht gegeven tot een intensief en integraal participatietraject bij de voorbereiding van de bestemmingsplannen voor de Poort van Hoorn (februari 2021). De reacties uit de omgeving zijn waar mogelijk verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Vanuit andere belanghebbenden, zoals

ondernemers en belangenverenigingen wordt overwegend positief gereageerd op de plannen, uiteraard met de nodige aandachtspunten en suggesties.

### 6.3 Lokale partners en marktpartijen

Om versnelling van de woningbouw mogelijk te maken werkt de gemeente Hoorn samen met Woningmakers. Voor Westfriesland is door woningcorporaties, ontwikkelaars en makelaars een eigen afdeling van Woningmakers opgezet. Een goed, helder overleg tussen marktpartijen onderling en het realiseren optimale afstemming met gemeenten en de provincie maakt versnelling van de woningbouw mogelijk.

Voor de ontwikkeling van (de stationszone in) de Poort van Hoorn is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met NS Stations, ProRail en de Provincie Noord-Holland (mei 2021). Voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad/Prisma wordt een Samenwerkingsovereenkomst met de betrokken partijen gesloten, begin 2022.

In de overige gebieden zijn intentie- en anterieure overeenkomsten gesloten met diverse particuliere initiatiefnemers. De transformatie van het bezit van woningcorporatie Intermaris is onderdeel van de met hen gemaakte prestatieafspraken.

### 6.4 Risicomanagement

Risicomanagement is een vast onderdeel binnen projecten bij de gemeente Hoorn. Hiervoor is binnen de gemeente een proces ingericht, dat risico's identificeert en op waarde schat. Ook bepaalt het hoe de kans van het optreden en de gevolgen van risico's beheersbaar worden. Risicomanagement is een continue proces. Risico's zijn er op onder andere bestuurlijk, ambtelijk, markttechnisch en financieel vlak. De projectorganisatie inventariseert risico's en de gevolgen van de risico's en verbindt er maatregelen aan. Voor het gebiedsplan wordt het risicomanagement proces opgestart om de risico's en beheersmaatregelen in kaart te brengen, zodat gericht op risico's en oorzaken gestuurd wordt.

**COLOFON**

Gemeente Hoorn

**met bijdrage van:**

Inbo

Metafoor

