

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

De entree van de fietsenstalling is direct aan het plein van het busstation gelegen, aan een trottoir van minimaal 14 meter breed. Dat biedt voldoende ruimte voor alle loopstromen en fietsers die hun weg zoeken naar de fietsenstalling. In het geval van een bewaakte stalling is de fietsenstalling geopend van vroeg in de ochtend tot na middernacht. Dat betekent dat er tot in de nacht sprake is van reuring op het plein, wat goed is voor de sociale veiligheid. Door de glazen gevel van het atrium en de verlichting in de fietsenstalling en de parkeergarage heeft het geheel ook een aantrekkelijke en levendige uitstraling.

### 3.7 Ontwikkellocaties voor wonen, zorg en kantoren

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

De maximale bouwhoogte van de bouwblokken is afgestemd op de omgeving. Voor bouwblok A wordt uitgegaan van maximaal vijf bouwlagen, voor bouwblok B van maximaal zes bouwlagen en voor bouwblok C van maximaal vier bouwlagen. Bouwblokken A en B krijgen daarmee een hoogte die vergelijkbaar is met de parkeergarage. De afstand van het stationsgebouw van de Museumstroomtram tot bouwblok A bedraagt ca. 65 meter. Die maat is ruim genoeg om te voorkomen dat het stationsgebouw te veel wordt gedomineerd door het nieuwe gebouw. De lagere bouwhoogte van bouwblok C is afgestemd op de woonbebouwing aan de overkant van de Van Dedemstraat. De oppervlaktens van de bouwvlakken A, B en C bedragen afgerond resp. 2.260, 2.900 en 3.540 m<sup>2</sup>. Hoeveel bruto of netto vloeroppervlak binnen die bouwblokken gerealiseerd kan worden is afhankelijk van het aantal bouwlagen en de vorm van het gebouw (massief, gesloten bouwvlak met binnenplaats of open bouwvlak). Al die bouwvormen zijn in principe mogelijk, zo lang het gebouw maar binnen het betreffende bouwvlak blijft.

In de drie bouwblokken kunnen diverse functies een plek krijgen: kantoren, zorg, woningbouw, horeca, onderwijs en detailhandel. Ten aanzien van de functie zorg kan worden gedacht aan een heel scala aan mogelijkheden: zorgwoningen, zorgwinkels, zorghotel, zorgkantoren en allerlei zorgverlenende instellingen en praktijken. Bij woningbouw kan naast zorgwoningen worden gedacht aan appartementen voor jongeren (starters) of voor mensen die graag vlak bij de binnenstad wonen en/of in de Randstad werken en daar met de trein naartoe reizen. In het geval van woningen moet er sprake zijn van een goede afstemming met andere wo-

ningbouwplannen in Hoorn en de regio (qua aantallen, type woningen en fasering)<sup>1</sup>. Horeca is in principe alleen mogelijk in de vorm van een zorghotel of horeca die is gerealiseerd aan het (bus)station, zoals een koffiebar. Detailhandel is in principe beperkt tot zorgwinkels (zoals een winkel voor hulpmiddelen) en stationsgerelateerde detailhandel (zoals een bloemist en een boekenkiosk<sup>2</sup>). Naast reguliere kantoorgebouwen zijn ook concepten met flexibele werkplekken mogelijk. Met name voor bouwblok A is het van belang dat er aan de kant van het busstation publieksfuncties in de plint zitten, die zorgen voor een zekere levendigheid en sociale veiligheid op het plein: horeca, zorgfuncties, detailhandel. In mindere mate geldt dat voor alle bouwblokken aan de kant van de Van Dedemstraat: bij voorkeur liggen hier entrees van publieksfuncties, die zorgen voor een levendige plint.

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

Bouwblok A kan alleen een goed te ontwikkelen bouwvolume krijgen, als de watertgang langs Lindendaal wordt verlegd. Voor Lindendaal is dit acceptabel, mits het aantal parkeerplaatsen van deze zorginstelling door herinrichting van het parkeerterrein minimaal gelijk blijft. Uit een eerste verkenning is gebleken dat het aantal parkeerplaatsen met een efficiënte inrichting zelfs kan toenemen (ca. tien parkeerplaatsen extra). Door de watertgang (de Tocht) te verleggen, ontstaat een robuuste en logische ordening van gebouwen en openbare ruimte, die niet mogelijk zou zijn zonder het verleggen van deze watertgang. Dat heeft vooral te maken met de vorm en maatvoering van het busstation. Er is in deze opzet bovendien nog een variant mogelijk. Daarbij volgt de watertgang een ander tracé, waardoor bouwblok A kan worden uitgebreid tot over de huidige parkeerplaats van Lindendaal heen, tot aan de huidige toegang naar de hoofdingang. De oppervlakte van het bouwvlak is dan geen 2.260 m<sup>2</sup>, maar 4.350 m<sup>2</sup>. Dat is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen van Lindendaal worden gecompenseerd binnen de gebouwde parkeervoorziening van bouwblok A. Dat vereist goed overleg tussen de ontwikkelaar van dit bouwvlak en Lindendaal (c.q. De Omring).

<sup>1</sup> Met de provincie zijn afspraken gemaakt om niet meer te bouwen dan de regionale indicatieve woningbehoefte. Tot 2025 is in de voorlopige opgaveprogramma's voorzien in de realisatie van 500 woningen op de locatie Pijnhalpand, Pijnhalpand en 100 woningen in het stationgebied. Er is voor Hoorn in de programma's nog ruimte voor 250 extra woningen tot 2025. Meer woningen voor die tijd vraagt om het maken van keuzes en temporiseren van andere plannen.

<sup>2</sup> Horeca- en detailhandelfuncties zijn in principe alleen mogelijk ter ondersteuning van het mobiliteitsknooppunt en mogen geen concurrentie vormen voor de binnenstad. Toekomstige initiatieven zullen worden getoetst aan de in 2018 vast te stellen detailhandelsnota en aan het horecabeeld (inclusief het behoeftonderzoek horeca dat medio 2017 gereed zal zijn).