

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

Gemeente Hoorn

Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl

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 m² 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 m² woonprogramma in de stationsgebieden noord en zuid, in combinatie met een daarbij passend mobiliteitsconcept en bijbehorende voorzieningen;
- Realisatie van minimaal 53.000 m² 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

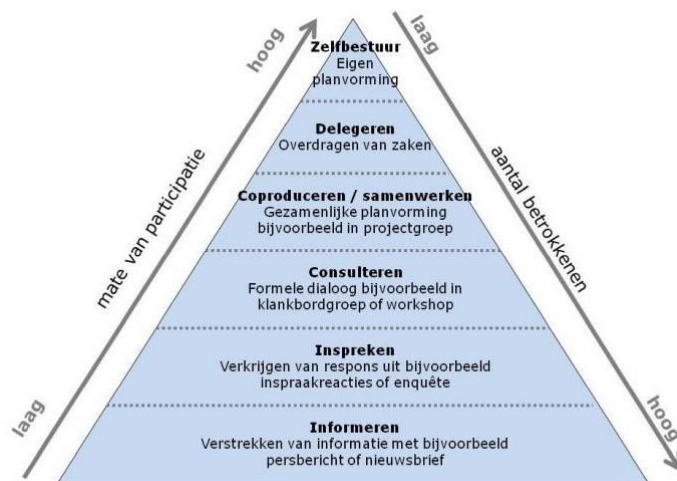
Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen door intensieve samenwerking met college en gemeenteraad, projectpartners en de klankbordgroep Poort van Hoorn. Vervolgens is het stedenbouwkundig plan, na vaststelling door de gemeenteraad, onderdeel van het participatie traject in het kader van de bestemmingsplanprocedure 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.

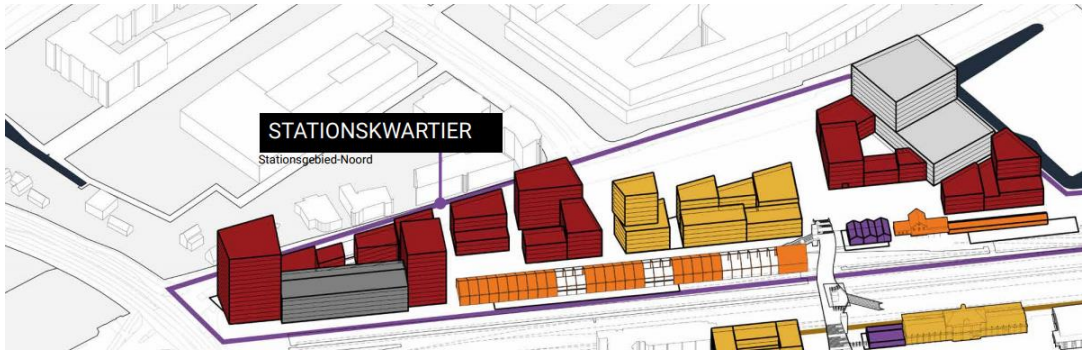
In stationsgebied noord heeft een aantal bewoners zich verzameld in een stichting (De Betrokken Poorter) om zo gezamenlijk met een kritische en constructieve blik mee te kijken naar de gemeentelijke plannen.

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)



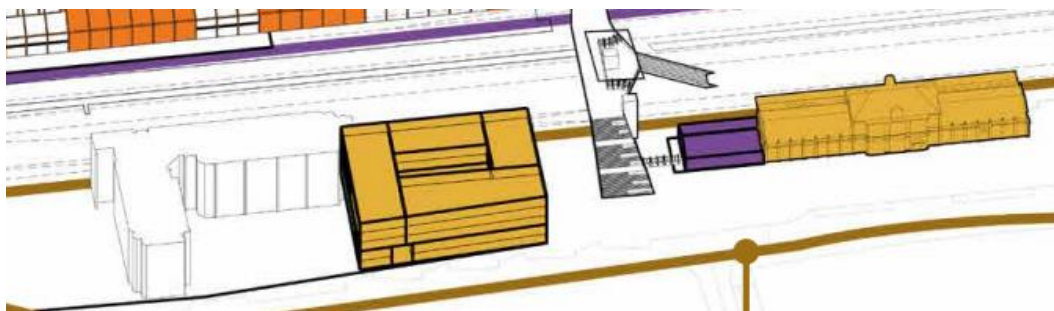
- Impact van woontoren hoek Keern/Van Dedemstraat op woningen in directe omgeving op - daglicht, - bezonning, - privacy en - uitzicht
- Impact van woontoren op uitzicht van bewoners Toren van Hoorn
- Zorgen om beperkte groen in het gebied

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 al het groen 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:

Pelmolenpad

- 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

Stationsgebied

- 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 dichtbij 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