

# Stadsvisie HOORN 2005 - 2025

*“Hoorn - Leefbaar en Vitaal”*



Vastgesteld door de gemeenteraad van Hoorn op 17 mei 2005

## Revolutie

“wat zijn uw toekomstige tendensen?”  
vroeg het stadhuis aan onze stad  
die verwees hen naar haar mensen:  
“vraag naar hun knelpunten en wensen  
maar ik bewaak mijn oude schat”

de raad vroeg ons toen wat te doen  
onze stoutste natste dromen  
meer winkels, wegen of meer groen?  
fontein in plaats van beeld van coen ?  
alles mocht, behalve schromen

natuurlijk wilden wij mooi weer  
ook minder zorgen en meer geld  
een wandelplek aan 't ijsselmeer  
en 'n zorgeloze uitgaanssfeer  
zonder rotzooi en geweld

een ijsbaan met een koek en zopie  
een tunnel onder het station  
en binnen afzienbaar tijdsverlopie  
een disco en een bioscopie  
liefst vandaag nog als het kon

een stadje zonder vooroordelen  
waar de samenleving samenleeft  
en niemand zich hoeft te vervelen  
een stad met dit soort rollenspelen:  
dat 't volk het voor 't zeggen heeft!

## Voorwoord

---

Op 17 mei 2005 heeft de gemeenteraad na een diepgaand debat de **Stadsvisie Hoorn 2005-2025** vastgesteld. De stadsvisie geeft de richting aan waarin Hoorn zich moet ontwikkelen op weg naar het jaar 2025.

Al jaren is er in Hoorn behoefte aan een toekomstvisie. De groeikernstatus ligt immers al weer lang achter ons en nieuwe vraagstukken en trends dienen zich aan. De vraag is dan: wil je een 'gemiddelde stad' zijn of wil je een stad zijn die zich op onderdelen duidelijk onderscheidt? Anders gezegd: laat je je sturen of maak je samen met alle mensen die de stad 'maken' uitgesproken keuzes en probeer je zelf te sturen? Voor dit laatste is gekozen en de resultaten vindt u in deze stadsvisie.

Het bijzondere van deze stadsvisie is dat zij tot stand is gekomen na een uitgebreide periode van 'in gesprek gaan' met burgers, instellingen en bedrijven in Hoorn onder het motto *De stad is van ons allemaal*. Voor de gemeentelijke organisatie was deze aanpak nieuw en leerzaam. Ambtenaren en bestuurders gingen niet met concrete plannen, maar met een luisterend oor de stad in. Om te horen wat de mensen die de stad dagelijks vorm geven door er te wonen, te werken, te winkelen of te recreëren nu zelf van de Hoornse toekomst vinden of verwachten. Dat is vernieuwend geweest en dat is ook als buitengewoon plezierig ervaren door de deelnemers. Hoorn leeft en men is er trots op ook!

Ongeveer 2.500 mensen uit Hoorn en omgeving hebben uiteindelijk op tal van manieren bijgedragen aan de totstandkoming van de stadsvisie: via een imago-onderzoek, via digitale en schriftelijke enquêtes, door middel van 'huiskamergesprekken' tussen gemeenteraadsleden en inwoners, via stadsgesprekken, met het insturen van een huis aan huis verspreide ansichtkaartkaart, met tekeningen en werkstukken, via e-mailberichten met standpunten en ideeën of (aan het eind van het proces) via de formele inspraak.

Dat alles leverde – vooral aan het begin van het proces – een berg aan informatie en ideeën op. In de tweede ronde werden de deelnemers aan de stadsvisie met dilemma's 'gedwongen' tot keuzes te komen. Deze keuzes zijn in het verdere proces met elkaar in verband gebracht. Een aantal open keuzes is uiteindelijk ingevuld door de gemeenteraad. Hierdoor is een realistische toekomstvisie ontstaan, wat niet wil zeggen dat de gekozen richtingen gemakkelijk zijn te realiseren. Maar je moet ergens voor durven gaan!

De stadsvisie heeft bewust een abstract karakter gekregen. De visie beantwoordt vooral de vraag **wat** we met de stad willen. De vraag **hoe** we dat willen bereiken moet door (toekomstige) gemeentebesturen worden ingevuld. Geen enkele toekomst valt immers volledig van tevoren te voorspellen, zeker niet vanuit de inzichten van vandaag. De toekomst van Hoorn is niet in een blauwdruk of met foto's te vangen. De stadsvisie maakt slechts de grote lijnen zichtbaar. Met surrealistische illustraties en het verhaal van Anouk en Kevin anno 2025 hebben we dit beeld verder willen ondersteunen.

Het is de bedoeling dat dit beleidsdocument van de gemeenteraad de komende jaren wordt vertaald in concrete maatregelen met bijbehorende financiële dekking. De stadsvisie is overigens bestlist geen statisch beleidsdocument. Het is niet meer dan logisch dat in elke nieuwe bestuursperiode 'de toekomst van de stad' tegen het licht wordt gehouden en wordt geactualiseerd. Met de vraag in het achterhoofd: wat moeten we nog realiseren of waar moeten we de toekomstvisie bijstellen, maar zonder de horizon uit het oog te verliezen.

Ik wens de stad, de gemeenteraad en haar inwoners met dit kompas veel succes toe op weg naar 2025!

*Arthur Helling, projectwethouder Stadsvisie*

# 1. Inleiding

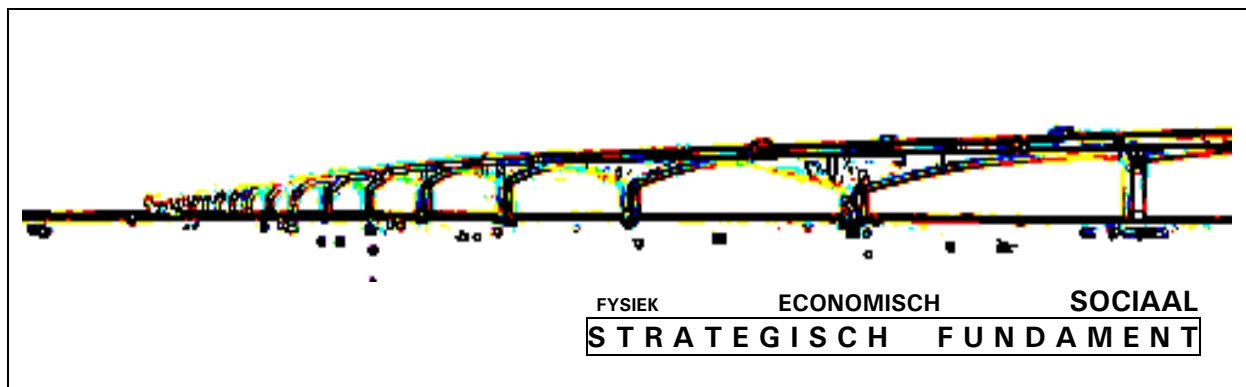
---

Het doel van deze Stadsvisie is een beeld te schetsen van de toekomst van de gemeente Hoorn voor de komende twintig jaar, tot het jaar 2025. De Stadsvisie is het resultaat van een uitgebreid interactief proces met inwoners, bedrijven en instellingen van de gemeente Hoorn. Dat traject is gestart in de zomer van 2004. Door middel van brieven en huis-aan-huiskaarten, stadsgesprekken en gesprekken met raadsleden, e-mail en de speciale website ([www.Hoorn.nl/stadsvisie](http://www.Hoorn.nl/stadsvisie)) heeft iedereen zijn visie en mening kenbaar kunnen maken. En daar is enthousiast gebruik van gemaakt. Verder is aanvullend onderzoek verricht naar het imago van Hoorn. Ook dat heeft waardevolle informatie opgeleverd. Tenslotte hebben ook andere instanties (zoals het Architectuurcentrum) in een parallel traject eigen activiteiten ontplooid, die diverse ideeën en denkbeelden hebben opgeleverd.

De op die manier verkregen informatie heeft in de winter van 2005 in eerste instantie geleid tot de zogenaamde Contourennota, waarin alle meningen zijn samengevat en verbanden zijn gelegd. Deze Contourennota is nog een keer teruggelgd bij de bevolking, met de vraag: "Hebben wij u zo goed begrepen?", op welke vraag men schriftelijk en tijdens een speciale avond (1 maart 2005) kon reageren. Ook veel van de opmerkingen die in deze fase zijn gemaakt, zijn nog weer meegenomen in de Stadsvisie.

Op deze manier is geprobeerd om een zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor de Stadsvisie. Natuurlijk zal nog steeds niet iedereen achter elke keuze kunnen staan. Wel is er sprake van een solide basis voor de toekomstige ontwikkeling van Hoorn, niet alleen voor de eerste vijf of tien jaar, maar voor een langere termijn (2025). De houdbaarheidsdatum van de Stadsvisie strekt zich in principe dan ook over meerdere college- en raadsperiodes uit. Wel zullen er regelmatig evaluaties en bijstellingen nodig zijn. Dat kan ook niet anders, want over een periode van twintig jaar kan niemand de toekomst voorspellen. Een volledig dichtgetimmerde Stadsvisie is dus niet mogelijk en ook niet wenselijk. Elk nieuw college en elke nieuwe raad zal eigen accenten moeten plaatsen, afgestemd op de politieke en maatschappelijke werkelijkheid van dat moment.

De Stadsvisie wordt gezien als een brug naar de toekomst. Het fundament van deze brug is de strategie, de rode draad die ook al in de Contourennota beschreven werd. Het gaat daarbij onder andere om de identiteit van de stad en de positie van de stad in de regio. Op dit strategisch fundament rusten drie pijlers: de sociale pijler, de economische pijler en de fysieke pijler. Op deze pijlers rust het wegdek dat naar de toekomst (2025 en verder) leidt.



## ***De stadsvisie als brug naar de toekomst***

De sociale pijler bestaat onder meer uit kunst en cultuur, sport en recreatie, jongeren en ouderen, zorg en onderwijs, solidariteit en integratie, leefbaarheid en veiligheid. Onder de economische pijler vallen de werkgelegenheid, de bedrijventerreinen, de detailhandel en het toerisme. Bij de fysieke pijler gaat het onder andere om het wonen en de bereikbaarheid, de binnenstad en de wijken, het water en het groen, de inrichting van de openbare ruimte en het milieu.

## Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een korte samenvatting van de Stadsvisie, conform de rode draad uit de Contourennota. In Hoofdstuk 3 wordt deze rode draad nader uitgewerkt, in de vorm van het strategisch fundament van de brug naar de toekomst (identiteit, imago en de positie in de regio). De drie pijlers (sociaal, economisch en fysiek) worden beschreven in de hoofdstukken 4 tot en met 6. Hoofdstuk 7 tenslotte bevat een korte schets van waar het uiteindelijk, in 2025, allemaal toe zou kunnen leiden.

Er is bewust voor gekozen om geen financiële onderbouwing van de Stadsvisie op te nemen. Een financiële paragraaf zou te zeer een op uitvoering gericht plan suggereren. Dat wil de Stadsvisie niet zijn. De Stadsvisie is eerder een leidraad, die uitwerking en navolging verdient in de vorm van sectorale beleidsnota's en concrete plannen. In die fase van concrete planvorming komt ook de financiële haalbaarheid aan de orde. Aan de andere kant is het niet zo, dat in deze Stadsvisie plannen zijn opgenomen of ingrepen worden voorgesteld die op voorhand niet haalbaar zijn. De Stadsvisie geeft een realistisch perspectief en is geen luchtfietserij.

Voor de Stadsvisie als geheel geldt, dat deze zo veel mogelijk in overeenstemming is gebracht met hetgeen uit de interactieve stadsronde naar voren is gekomen. Dat is vrijwel overal gelukt. Waar de meningen verdeeld waren of waar de uitkomsten van het interactieve proces met elkaar in tegenspraak waren, is een keuze gemaakt die zo goed mogelijk tegemoet komt aan de strekking van de gemaakte opmerkingen. Een realistisch perspectief dat kan rekenen op steun onder de bevolking heeft daarmee de voorkeur gekregen boven grootse ideeën die waarschijnlijk toch stranden door het ontbreken van financieel en/of maatschappelijk draagvlak.

Verder is er bewust voor gekozen om een stadsvisie op hoofdlijnen te maken. Dat wil zeggen: de Stadsvisie bevat voornamelijk de politiek-bestuurlijke hoofdlijn voor de komende twintig jaar (wat voor stad wil Hoorn zijn) en veel minder de concrete uitwerking daarvan (hoe willen we dat bereiken). De Stadsvisie is daarmee veel abstracter dan een (ruimtelijke) structuurschets en bevat geen uitgewerkte plannen. Wel staan er hier en daar 'richtingborden' of 'wegwijzers', die aangeven welke richting het best kan worden ingeslagen om het doel te bereiken (handvatten voor nadere uitwerking).

## **2. Samenvatting: de rode draad**

---

In dit hoofdstuk staat de rode draad van de Stadsvisie verwoord. Deze rode draad kan worden beschouwd als een samenvatting van de hele Stadsvisie.

### ***Levendige stad voor iedereen***

Hoorn wil een stad zijn voor alle leeftijdsgroepen en voor alle rassen en standen. Kortom: een stad voor iedereen. Dat betekent dat er voor alle bevolkingsgroepen voorzieningen moeten zijn om Hoorn als woonplaats (en vestigingsplaats voor bedrijven) voldoende aantrekkelijk te maken: een levendige stad met voor elk wat wils. Hoorn moet meer 'bruisen'. Speciale aandacht is nodig voor het vraagstuk van de integratie en voor de positie van het kind (als exponent van de toekomst van Hoorn). Naast alle activiteiten voor jongeren én ouderen, wordt echter ook het verleden gekoesterd: het historisch karakter van de binnenstad en het VOC-verleden.

### ***Beperkte en voorwaardelijke groei***

Verdere groei van Hoorn is noodzakelijk en onontkoombaar voor de opvang van de eigen, autonome bevolkingsontwikkeling. Hoorn ambieert geen overlooptaak. Maar de gemeentegrenzen zijn in zicht en uitbreiding buiten de huidige gemeentegrenzen (door middel van gemeentelijke herindeling of anderszins) is noodzakelijk. Binnen de bestaande stad kan nog een beperkte groei plaatsvinden. Dat betekent verdichten. De bevolking vraagt om verdichting niet ten koste van het bestaande groen in de stad (parken, volkstuinen, wijkgroen, speelplekken, etc.) te laten plaatsvinden. Het gemeentebestuur vindt dat bestaand groen met beperkte gebruikswaarde hierbij wel ingezet kan worden. Hoe langer de uitbreiding van grondgebied van Hoorn op zich laten wachten, des te scherper komt de verdichtingsdiscussie op tafel. Bij verdere groei is kwaliteit belangrijker dan kwantiteit. Bij eventuele uitbreiding van het grondgebied van Hoorn wordt de landschappelijke kwaliteit meegewogen.

### ***Regionale ontwikkeling en samenwerking***

Regionale samenwerking is belangrijk, maar biedt niet in alle gevallen uitkomst. In die situaties dat een buurgemeente beter is toegerust voor een bepaalde taak (bijvoorbeeld bij bepaalde vormen van recreatie of landschappelijke woonmilieus) ligt samenwerking voor de hand. Maar er zijn ook functies – op het gebied van wonen, werken en recreëren – die echt bij de stad horen. Het is van belang dat die functies ook bestuurlijk onder de gemeente Hoorn vallen. In die gevallen volstaat regionale samenwerking niet omdat dat veel 'bestuurlijke drukte' betekent, met een te laag tempo van besluitvorming en een te laag tempo van uitvoering. En omdat Hoorn in de nabije toekomst te weinig ruimte heeft om alle functies binnen de huidige gemeentegrenzen te kunnen huisvesten, is vergroting van het gemeentelijk grondgebied onontkoombaar.

### ***Economisch vitaal en in balans***

Een stad kan geen levendige stad zijn als zij geen economisch gezonde stad is: zonder gezonde economie minder voorzieningen, minder sociale veiligheid en een minder vitale ontwikkeling. Geen enkele stad heeft het in de hand hoe de (lokale) economie zich precies ontwikkelt, maar zij kan wel oog hebben voor de noodzaak om de economische ontwikkeling te faciliteren. Hoorn wil in dat kader de balans tussen wonen en werken verbeteren door aan beide aspecten aandacht te besteden en waar mogelijk te sturen en te stimuleren.

### ***Bereikbaarheid en mobiliteit***

Verdere groei leidt ertoe dat de bereikbaarheid van de binnenstad en Hoorn als geheel steeds meer onder druk komt te staan: de mobiliteit stagneert. Door een integraal en samenhangend beleid wordt geprobeerd om de bereikbaarheid zo goed mogelijk te faciliteren. Daarbij gaat het

niet in de eerste plaats om het aanleggen van steeds meer asfalt, maar meer om een optimale verdeling van de verkeersstromen over het beschikbare wegennet, om een optimale verdeling van verkeersaantrekkende functies over de stad en om het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets).

### ***Ontwikkeling van het waterfront***

De ligging van Hoorn aan het water zal beter worden benut. Dan wordt niet gedacht aan het realiseren van een soort IJburg, maar meer aan de ontwikkeling van het waterfront (de kustlijn) en de havens. Kansen liggen er met name aan de Westerdijk, op het Oostereiland en bij de Schelphoek. Experimenten met drijvende of andere 'amfibische' woningen (bijvoorbeeld op palen) zijn mogelijk, maar dan op kleine schaal en op een manier dat het historisch karakter van de binnenstad en het Markermeer geen geweld wordt aangedaan.

### ***De binnenstad en het toerisme***

De binnenstad is in principe groot genoeg voor een breed scala aan functies en ook groot genoeg voor bewoners én toeristen. Sterker nog: wat goed is voor de inwoners van Hoorn, is in de meeste gevallen ook goed voor toeristen – én andersom. Toerisme is ook een belangrijke impuls voor de lokale economie. Verdere ontwikkeling van het toerisme is dus van belang voor Hoorn als geheel. Daarbij zal voldoende aandacht worden gegeven aan de bereikbaarheid, het parkeren en mogelijke overlast voor bewoners van de binnenstad.

### ***Spreiding van voorzieningen***

Voorzieningen worden logisch over de binnenstad en de wijken verdeeld. Het toerisme, de horeca en de winkels voor de niet-dagelijkse boodschappen horen primair in het centrum thuis (met een bijzondere positie voor het Runshopping Centre ten aanzien van bepaalde grootschalige vormen van detailhandel). Voorzieningen voor sport, basisonderwijs en welzijn en de winkels voor de dagelijkse boodschappen zullen in de wijken worden gehuisvest.

### ***Vier kernvragen of centrale opgaven***

Op basis van het bovenstaande zijn er eigenlijk vier kernvragen of – anders gezegd – vier centrale opgaven:

- Hoe zorgen we ervoor dat Hoorn, ondanks de steeds toenemende vergrijzing, toch een vitale stad blijft, met jeugdig elan en met alle kansen voor kinderen en jongeren?
- Hoe zorgen we ervoor dat Hoorn een leefbare stad blijft, een echte *samen*leving waarin verschillende bevolkingsgroepen zich thuis voelen en goed geïntegreerd zijn?
- Hoe zorgen we ervoor dat Hoorn als geheel (en de binnenstad in het bijzonder) bereikbaar blijft, zonder dat het verkeer de overhand krijgt en de stad aan leefbaarheid inboet?
- Hoe zorgen we ervoor dat Hoorn zowel op korte als op langere termijn autonoom kan groeien (qua inwonertal en ook economisch gezien), zonder dat alle groen en open ruimte daaraan wordt opgeofferd?

### 3. Het strategisch fundament

---

**Bij ongewijzigd beleid – als de ontwikkeling van Hoorn op z'n beloop gelaten zou worden – groeit de stad waarschijnlijk nog door tot 75.000 à 80.000 inwoners. Daarna is er van groei geen sprake meer. Verdere groei zou ook niet meer kunnen, want aan alle kanten knellen de gemeentegrenzen. Daardoor vergrijsst de bevolking steeds verder. Dat heeft gevolgen op allerlei terreinen, ook voor de jongeren in Hoorn die er steeds minder te zoeken hebben. Het winkelbestand, met name in de binnenstad, loopt verder terug en als vestigingsplaats voor bedrijven wordt Hoorn steeds minder interessant. Toeristen weten Hoorn nog wel te vinden, maar het zijn vooral de oudere dagjesmensen. Al met al wordt Hoorn een wel erg rustig IJsselmeerstadje.**

Om het tij te keren is er een duidelijke visie nodig op het Hoorn van de toekomst. Dat is dan ook de doelstelling van deze Stadsvisie, met het jaar 2025 als horizon. De visie is gebaseerd op een heldere grote lijn, die is terug te voeren op de stadsgesprekken die in het najaar van 2004 zijn georganiseerd. Het gaat daarbij om de identiteit van Hoorn en in samenhang daarmee het imago en de positie van Hoorn in de regio. Tezamen vormen deze drie begrippen het strategisch fundament van de Stadsvisie.

#### 3.1. Strategische hoofdlijn: identiteit

Hoorn wil een stad zijn voor iedereen: jong en oud, autochtoon en allochtoon, rijk en arm. Iedereen moet in Hoorn een plek kunnen vinden. Ondanks de vergrijzing mag Hoorn zich niet ontwikkelen in een richting die exclusief aantrekkelijk is voor ouderen. En binnen de stad mag er geen sprake zijn van 'getto's' voor bepaalde bevolkingsgroepen, maar moet er sprake zijn van een echte *samen*leving. Onderlinge solidariteit, integratie en sociale cohesie zijn daarbij belangrijke begrippen. Dat is niet iets dat de gemeente kan opleggen, maar een opgave waaraan gewerkt moet worden door de inwoners zélf.

De kinderen van nu zijn de volwassenen van morgen. Hoorn richt zich daarom op de toekomst, met het kind als uitgangspunt. Kinderen verdienen speciale aandacht, of het nu om speelplekken gaat, om sportvoorzieningen, om onderwijs of om een veilige inrichting van de openbare ruimte. Als deze insteek niet wordt gekozen, verkwanselt de stad zijn toekomst. Toch zal Hoorn ook een thuis bieden aan de oudere bevolking, zeker nu er door de vergrijzing steeds meer ouderen komen.

Een aantrekkelijke stad voor iedereen betekent een levendige stad met voldoende voorzieningen voor al die bevolkingsgroepen. Uitgaans- en vermaaksmogelijkheden voor alle leeftijden – zoals een bioscoop, een discotheek, een ijsbaan en een gezellige binnenstad – zijn van groot belang voor de ontwikkeling van de stad. Dit mag niet ten koste gaan van de veiligheid en de leefbaarheid. Schoon, heel en veilig zijn begrippen die hoog in het vaandel staan. De keuze voor een levendige stad mag evenmin ten koste gaan van de kernkwaliteiten van Hoorn: het historisch karakter van de binnenstad (de monumenten, het oude stratenpatroon, het VOC-verleden) en de ligging aan het water. Behoud van het oorspronkelijk karakter en versterking van de aanwezige kwaliteiten zijn belangrijke randvoorwaarden.

Een levendige stad – met een historisch centrum en een prachtige ligging aan het water – is niet alleen voor de inwoners van Hoorn aantrekkelijk, maar ook voor toeristen. Het toerisme (en vrijetijdsbesteding in het algemeen) blijft een economische factor van belang en het toerisme zal daarom verder gestimuleerd worden. Toerisme vergroot het draagvlak voor voorzieningen en winkels (met name in de binnenstad) en de aanwezigheid van die voorzieningen en winkels is goed



voor de inwoners van de stad. Op die manier is er sprake van een 'symbiose' (in de biologie: het verschijnsel dat twee ongelijksoortige organismen samenleven tot wederzijds voordeel).

Een aantrekkelijke, veelzijdige en levendige stad zal onvermijdelijk leiden tot verdere groei van Hoorn, niet alleen qua inwonertal maar ook in de zin van economische activiteit. Het afzien van verdere groei zal immers leiden tot een afnemende dynamiek en een steeds verder voortschrijdende vergrijzing (zie ook de inleiding van dit hoofdstuk). Aan de andere kant wordt niet gekozen voor groei zoals in de afgelopen decennia. Een nieuwe groeikernstatus, waarbij grote aantallen Randstadbewoners (met name uit Amsterdam) naar Hoorn komen, wordt niet geambieerd. In de toekomst gaat kwaliteit boven kwantiteit. Het uitgangspunt is daarom een beheerste groei: een autonome groei, vooral gericht op de opvang van de natuurlijke aanwas.

Omdat – na de bouw van de nieuwbouwwijk Bangert en Oosterpolder – de stad aan alle kanten tegen de gemeentegrenzen aanloopt, zijn er in principe drie mogelijkheden om verder te groeien:

- (a) verdichten binnen de huidige grenzen;
- (b) uitbreiden in en op het water;
- (c) uitbreiden buiten de huidige gemeentegrenzen.

*Ad (a)*

Verdichting binnen de huidige gemeentegrenzen biedt nog mogelijkheden voor verdere groei en kan daarmee bijdragen aan een aantrekkelijke, veelzijdige en levendige stad. Deze mogelijkheden zijn echter eindig, want verdichting mag niet te zeer ten koste gaan van parken, wijkgroen, volkstuinen en speelplekken. Deze groene en open ruimtes worden hoog gewaardeerd en dragen ook bij aan de leefbaarheid en het karakter van de stad. Die kwaliteiten zullen worden gekoesterd. Ook op dit vlak gaat kwaliteit boven kwantiteit.

*Ad (b)*

Ook de mogelijkheden in en op het water zijn beperkt. Ontwikkelingen op het water worden afgewezen, voorzover die leiden tot aantasting van de openheid van het water rond de binnenstad en tot aantasting van het historisch silhouet van Hoorn, gezien vanaf het water. Ook vanuit het provinciaal en rijksbeleid zijn er momenteel de nodige beperkingen. Dat betekent dat er hooguit op kleine schaal mogelijkheden zijn voor drijvende woningen of paalwoningen op plekken die relatief 'beschut' liggen. De ontwikkeling van een soort IJburg in het Markermeer is nadrukkelijk niet aan de orde.

*Ad (c)*

De logische consequentie van het bovenstaande is, dat groei – met name in de wat verdere toekomst – voor een belangrijk deel gezocht moet worden buiten de huidige gemeentegrenzen. Dat kan in principe op twee manieren: door het zoeken van samenwerking met buurgemeenten of door uitbreiding van het grondgebied van de gemeente Hoorn. Verderop in dit hoofdstuk wordt daar nader op ingegaan.

De ligging aan het water is een belangrijke kernkwaliteit van Hoorn. Daarvan kan en zal nog veel meer worden geprofiteerd dan op dit moment het geval is. Dat geldt voor het wonen in en op het water (in de beperkte zin zoals hierboven aangegeven), maar meer nog voor het waterfront en de havens. Het water zal meer beleefbaar worden gemaakt. Daarvan kunnen zowel toeristen als eigen inwoners profiteren. Op dit vlak liggen er – naast de bestaande havens en de nieuwe jachthaven bij de Schelphoek – met name potenties aan de Westerdijk en op het Oostereiland. Het kan daarbij gaan om grote projecten en investeringen, zoals een nieuw museum of een andere grote trekker, maar ook om eenvoudige voorzieningen als drijvende terrassen, een podium voor evenementen, horecavoorzieningen of een muziekkoepeel. Daarnaast zullen ook de mogelijkheden worden onderzocht om het water en de haven meer de stad *binnen* te halen.

De binnenstad is van groot belang voor de ontwikkeling van Hoorn, met name voor het toerisme, voor voorzieningen met lokale en regionale aantrekkingskracht (zoals het ziekenhuis en de bibliotheek) en voor winkels die het moeten hebben van kijken en vergelijken. Een knelpunt daarbij is de bereikbaarheid van en het parkeren in de binnenstad. Dat vereist een duurzame oplossing,

door het weren van het verkeer dat niets in de binnenstad te zoeken heeft en door het bestemmingsverkeer een goede (parkeer)plek te bieden. Naast de binnenstad functioneert het Runshopping Centre als winkelcentrum met lokale en regionale aantrekkingskracht, met specifieke formules en branches die in de binnenstad geen goede plek kunnen vinden.

Ook de wijken om de binnenstad heen hebben een belangrijke functie. In de wijken is de woonfunctie dominant, met in principe in elke wijk een wijkwinkelcentrum (voor de dagelijkse boodschappen) en overige voorzieningen (basisschool, wijksteunpunt, medische voorzieningen, etc.). Op die manier is er sprake van een logische ordening en spreiding van voorzieningen over de binnenstad en de wijken. De binnenstad en de wijken zijn in die zin geen concurrenten van elkaar, maar ze vullen elkaar goed aan. Voor winkels en welzijnsvoorzieningen in zowel de binnenstad als daarbuiten geldt dat ze goed bereikbaar moeten zijn, ook per openbaar vervoer.

De bereikbaarheid van Hoorn als geheel en ook de bereikbaarheid van voorzieningen binnen Hoorn staat overigens steeds meer onder druk. Steeds vaker staat het verkeer stil (met name op de Provincialeweg) en in de toekomst zal dat alleen maar erger worden<sup>1</sup>. Voor dit probleem van een stagnerende mobiliteit wordt een duurzame oplossing gezocht. Dat betekent niet dat het autoverkeer tot in het oneindige de ruimte gegeven zal worden, want dat gaat alleen maar ten koste van de leefbaarheid. De oplossing wordt meer gezocht in het goed op elkaar afstemmen van functies en infrastructuur en in het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en nieuwe vervoersconcepten.

Verder zal gewerkt worden aan een structurele verbetering van de relatie tussen burger en bestuur. De noodzaak daarvan is duidelijk gebleken uit de interactieve stadsronde die voorafging aan deze Stadsvisie. Er is daarbij een oproep aan het gemeentebestuur gedaan om meer daadkracht te tonen, zich meer te laten zien, het imago van Hoorn te verbeteren, etc. Er ligt dus een inspanningsverplichting om bestuur, inwoners, bedrijven en instellingen dichter bij elkaar te brengen. De wijze waarop hieraan inhoud gegeven kan worden, wordt nader uitgewerkt in het vervolg van deze Stadsvisie.

De internationale contacten die Hoorn op verschillende manieren onderhoudt, positioneren de gemeente in de wereld. Deze contacten worden voortgezet, binnen de grenzen van de mogelijkheden in tijd en geld. Het gaat daarbij met name om samenwerking op het gebied van internationale hulpverlening en het benutten van internationale contacten om de dialoog tussen verschillende bevolkingsgroepen te stimuleren en zo van elkaar te leren en elkaar te waarderen. Deze contacten beperken zich overigens niet tot contacten met mensen, besturen en organisaties elders in de wereld. Hoorn zelf is een kleine wereldstad, met wereldburgers: inwoners van verschillende afkomst en met verschillende religies. Voorop staat dat de inwoners van Hoorn niet alleen naast elkaar leven, maar ook mét elkaar leven. Het is de taak van de gemeente om de dialoog tussen deze inwoners met verschillende culturele achtergronden en religies te bevorderen.

### **3.2. Het 'merk' Hoorn: imago**

Hoorn is een prachtige stad. De concurrentie met andere steden en regio's om de 'consument' (de toerist, de recreant, het winkelend publiek, de toekomstige bewoner of het bedrijf dat zich wil vestigen) is echter groot. Het is daarom van belang om de kwaliteiten van Hoorn goed voor het voetlicht te brengen. Met andere woorden, het 'merk' Hoorn ('brand' in het Engels) moet goed in de markt gezet worden. In de literatuur zijn hiervoor de termen 'city marketing' en 'city branding' ontwikkeld. City branding gaat verder dan city marketing: bij city marketing gaat het vooral om de reclame voor c.q. de promotie van de stad, terwijl het bij city branding ook om de ontwikkeling van het product zelf (de stad) gaat en het gevoel dat men daarbij krijgt.

---

<sup>1</sup> In de periode tot 2020 wordt voor Hoorn een (autonome) toename van het autoverkeer verwacht van 30%, waarbij slechts is uitgegaan van de op dit moment bekende plannen.

Nu er voor Hoorn een stadsvisie wordt ontwikkeld, waarbij het product zelf (de identiteit van de stad) ter discussie staat, is het goed om na te denken over city branding en dit ook een vervolg te geven. Daarbij ligt het voor de hand om uit te gaan van de kernkwaliteiten van Hoorn, zoals hierboven genoemd (het historisch karakter van de binnenstad + de ligging aan het water = 'monument aan het water'), aangevuld met de rode draad van de stadsvisie (een vitale en leefbare stad, met aandacht voor het kind en culturele diversiteit).

De resultaten van het in 2004 uitgevoerde imago-onderzoek zijn in dit kader ondersteunend. Dit onderzoek is gehouden onder bezoekers van de binnenstad, zowel inwoners van Hoorn als mensen van buiten. Daaruit is gebleken dat de meeste bezoekers een positief beeld van Hoorn hebben. De positieve aspecten van het imago van Hoorn hebben vooral betrekking op het leefklimaat (gezellig, prettig, sfeervol) en op de cultuurhistorie (monumenten, authentiek karakter, cultureel erfgoed). De negatieve aspecten hebben in hoofdzaak betrekking op infrastructuur, bereikbaarheid en parkeren, de inrichting van de openbare ruimte en politiek en bestuur.

### **3.3. Positie in de regio**

Hoorn hoeft niet alles op eigen houtje te doen en wil dat ook niet. De wereld houdt niet op bij de gemeentegrenzen van Hoorn. Samenwerking met de regio kan voordelig zijn voor zowel Hoorn als de regio; ook in deze context kan er sprake zijn van symbiose. Sommige functies kunnen nu eenmaal beter in andere gemeenten gerealiseerd worden. Dat geldt bijvoorbeeld voor landschappelijke of dorpse woonmilieus, die binnen het stedelijk gebied van Hoorn niet gerealiseerd kunnen worden. En Hoorn is ook afhankelijk van de regio voor bepaalde vormen van recreatie, zoals wandelen en fietsen in het groen. Aan de andere kant is de regio afhankelijk van Hoorn voor bepaalde voorzieningen en stedelijke woonmilieus; Hoorn heeft in die zin nadrukkelijk een centrumfunctie voor de regio en fungeert in veel opzichten als motor van de regio.

Voor sommige functies ligt regionale samenwerking dus voor de hand, voor andere functies ligt dat anders. Hoorn kiest er voor om bepaalde functies op eigen grondgebied te willen realiseren. Het gaat daarbij met name om stedelijk wonen, stedelijke werkgelegenheid en stedelijke vormen van recreatie. Met andere woorden, Hoorn wil zelf kunnen beslissen over vraagstukken als huisvesting, werkgelegenheid en bereikbaarheid. Buurgemeenten kunnen daarin aanvullend zijn (landschappelijk wonen, woonmilieus in de dorpen, kleinere bedrijventerreinen voor de lokale behoefte, etc.), maar de stedelijke functies horen onder één bestuurlijke eenheid. Uiteindelijk is dat beter voor zowel Hoorn als de regio. In theorie is het wellicht mogelijk dat stedelijke functies worden gerealiseerd op het grondgebied van een buurgemeente, maar dat is bestuurlijk niet efficiënt.

Hoorn moet daarom streven naar uitbreiding van zijn grondgebied, in welke vorm dan ook (grenscorrectie, fusie, herindeling). In het recente verleden is een poging tot gemeentelijke herindeling in West-Friesland weliswaar mislukt, maar de redenen om tot herindeling over te gaan staan wat Hoorn betreft nog steeds overeind. Het aantal gemeenten in West-Friesland is te groot. Het op kleine schaal samengaan van gemeenten in de regio (zoals Drechterland en Venhuizen) is op zichzelf een goede aanzet, maar is uiteindelijk te beperkt – zeker gezien vanuit de ruimtebehoefte van Hoorn. Een toekomstige situatie met op de kortst mogelijke termijn drie of vier gemeenten in de regio (of zelfs één gemeente West-Friesland) heeft nadrukkelijk de voorkeur.

Voor wat betreft het wonen – met de locatie Bangert en Oosterpolder en enkele locaties binnen bestaand stedelijk gebied – kan Hoorn nog zo'n vijftien jaar vooruit binnen de huidige gemeentegrenzen. Ook voor een aantal recreatieve voorzieningen is op korte termijn geen gebiedsuitbreiding noodzakelijk: de zone langs de A7, met de Blauwe Berg, biedt voldoende mogelijkheden voor onder meer ijsbaan, bioscoop en discotheek. Voor nieuwe stedelijke en regionale bedrijventerreinen ligt dat anders: daarvoor is geen plaats meer binnen de huidige gemeentegrenzen. Met andere woorden, voor de werkgelegenheidsontwikkeling is uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied op redelijk korte termijn noodzakelijk. Hoorn kan als economische

motor van West-Friesland zich niet permitteren om voor gronduitgifte voor bedrijven, die door de aantrekkingskracht van de centrumgemeente worden aangetrokken, volledig afhankelijk te worden van de mogelijkheden, de wil, de bestuurskracht en de diensten van buurgemeenten.

## 4. Sociale pijler

---

In Hoorn moet iedereen zich veilig en welkom voelen. Extra aandacht daarbij verdient de stad als plek waar onze kinderen opgroeien, want kinderen zijn het fundament van de toekomst. Aan deze stad van de toekomst leveren inwoners, instellingen, bedrijven en gemeente gezamenlijk een bijdrage. Alle inwoners van Hoorn moeten een kans krijgen om een bijdrage te leveren aan het prettig met elkaar wonen en leven in de stad. Verenigingen en instellingen moeten actief gericht blijven op de Hoornse samenleving, goed toegankelijk zijn en de maatschappelijke ontwikkelingen volgen. Goed bereikbare reïntegratietrajecten en zorg- en welzijnsvoorzieningen moeten ondersteuning bieden aan inwoners die moeite hebben met het op eigen kracht participeren in de samenleving.

Het uiteindelijke doel voor de komende twintig jaar is een stad waar geen groepen zijn die in een achterstandssituatie verkeren op het gebied van wonen, werk en onderwijs. Iedereen doet mee: man en vrouw, jong en oud, hoogopgeleid en laagopgeleid, autochtoon en allochtoon. Een gezonde samenleving betekent dat iedereen gelijke kansen heeft, ongeacht maatschappelijke, culturele of religieuze achtergrond. Er zal geen sprake mogen zijn van sociale uitsluiting, maar ook niet van ruimtelijke uitsluiting: het ontstaan van 'getto's' (woonbuurten die hoofdzakelijk door één bevolkingsgroep worden bewoond) zal worden voorkomen en ook de openbare ruimte mag nergens het domein worden van één bepaalde bevolkingsgroep. De gemeente stimuleert instellingen en organisaties om activiteiten te organiseren die jong en oud dichterbij elkaar brengen.

De gemeente zorgt niet alleen voor de randvoorwaarden waarbinnen iedereen een bijdrage kan leveren aan een leefbare stad, maar geeft zelf ook actief leiding aan de totstandkoming ervan. Om alle mensen en voorzieningen een goede plek en voldoende ruimte te kunnen geven, is uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied op termijn een noodzakelijke voorwaarde. Binnen de huidige gemeentegrenzen kunnen de ambities niet worden waargemaakt.

De gemeentelijke organisatie is naar buiten gericht: bestuur en ambtelijke organisatie brengen een goed evenwicht aan in de uitvoering van de wettelijke taken en de bestuurlijk gekozen opdrachten. De gemeente blijft extra actief voor die inwoners die het niet op eigen kracht redden, maar neemt geen taken op zich die ook (of beter) door bewoners en instellingen verricht kunnen worden. De gemeente is dus regelend waar het moet, ondersteunend waar dat nodig is en afzijdig waar dat kan.

### 4.1. Voorzieningen voor jong en oud

Voorzieningen voor wonen, zorg en welzijn worden zo veel mogelijk in samenhang ontwikkeld. Speciale aandacht gaat uit naar kinderen, jongeren en ouderen. In Hoorn doet iedereen mee: kinderen zo vroeg mogelijk en ouderen zo lang mogelijk. Om te voorkomen dat de jeugd de stad de rug toekeert, wordt geïnvesteerd in goede voorzieningen voor kinderen en jongeren: van speelplek tot discotheek, van basisschool tot beroepsopleidingen en bovenal in een veilige omgeving. Aan de andere kant komen er steeds meer ouderen. Vergrijzing is een landelijk gegeven, waar ook Hoorn mee te maken krijgt. Voor ouderen is het van belang dat zij zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen. Dat vereist passende voorzieningen op wijkniveau.

Door een actief welzijnsbeleid en een integraal gezondheidsbeleid probeert de gemeente het gebruik van specifieke (zorg)voorzieningen zo veel mogelijk uit te stellen of te voorkomen. Het sti-

muleren van een goed klimaat voor vrijwilligerswerk maakt hier deel van uit. Inwoners van Hoorn die als gevolg van lichamelijke, psychische of andere beperkingen belemmeringen ondervinden bij participatie in de samenleving, worden door de gemeente ondersteund. De gemeente doet dit door het instandhouden en creëren van voorzieningen en door diensten van hierin gespecialiseerde instellingen in te huren of in te kopen.

### *Jongeren*

Hoorn wil een krachtige en vitale stad blijven en zal daarom investeren in de jeugd. Als de stad niet aantrekkelijk is voor kinderen en jongeren, zoeken gezinnen met kinderen hun heil elders, keert de oudere jeugd de stad de rug toe en is Hoorn ook als vestigingsplaats voor bedrijven niet meer interessant. De jeugd is dus een belangrijk onderdeel van de brug naar de toekomst. Voor kinderen en jongeren zal een bepaald basispakket aan voorzieningen op wijk- of buurtniveau aanwezig zijn: basisscholen, kwalitatief hoogwaardige en veilige speelplekken voor de jongste en de wat oudere kinderen, hangplekken en wijkcentra, etc. Voorzieningen van een hogere orde (voortgezet onderwijs, discotheek, bioscoop) zijn op stedelijk niveau georganiseerd.

De gemeente zet zich in voor een breed scala van voorzieningen, waardoor er voldoende aanbod is van activiteiten voor jongeren (sport, cultuur, muziek). Daarin stimuleert de gemeente ook de samenwerking tussen instellingen, om te voorkomen dat jongeren een negatieve bijdrage leveren aan de leefbare stad. Ook jongerenwerkers kunnen daaraan een positieve bijdrage leveren. Daarbij geldt dat voorkomen beter is dan genezen. Ook langs die weg zal er gewerkt worden aan meer samenhang in de wijken en aan een gevoel van samenleven in veiligheid en harmonie. De gemeente zal daarvoor de randvoorwaarden bepalen en er met de mensen in de wijken samen invulling aan geven.

Goed onderwijs draagt bij aan de sociale ontwikkeling van het kind en de jongere en daarmee aan de ontwikkeling van de Hoornse samenleving. De gemeente zal daarom samen met de scholen een actief beleid voeren om schooluitval te voorkomen en te bestrijden. Onderdeel van dit beleid is de ontwikkeling van een goede zorgstructuur, onder andere door het stimuleren en faciliteren van samenwerking tussen allerlei organisaties en instellingen die actief zijn voor de Hoornse jeugd.

Op wijkniveau zal nader onderzoek plaatsvinden naar de spreiding van voorzieningen voor kinderen en jongeren. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan jongerenhuisvesting en starterswoningen, aangezien geschikte en betaalbare huisvesting voor jongeren van groot belang is voor de vitaliteit van de stad. Op basis van een dergelijke analyse zal een plan van aanpak worden opgesteld om de spreiding van voorzieningen over de wijken én binnen de wijken te verbeteren. Het is dan bijvoorbeeld mogelijk om voorzieningen (of jongerenhuisvesting en starterswoningen) zodanig in te passen in een wijk, dat sprake is van een verbetering van de sociale en de ruimtelijke structuur van een wijk.

Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken en bij wijkvernieuwing zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de positie van het kind. Naar analogie van het instrument van de milieueffectrapportage kan worden overwogen om een 'kindeffectrapportage' te ontwikkelen en te hanteren. Het gaat daarbij vooral om de inrichting van de openbare ruimte: sociaal veilige routes, een inrichting die gericht is op ontmoeting van kinderen (ook uit verschillende culturen) en op het prikkelen van de fantasie, etc. De openbare ruimte is dé ontmoetingsplek voor kinderen. Dat geldt niet alleen voor de directe woonomgeving, maar ook voor de binnenstad. In de binnenstad zal een plek worden gecreëerd, waar kinderen zich bij uitstek prettig voelen.

### *Ouderen*

Hoorn wil ouderen in de gelegenheid stellen om zo lang mogelijk zelfstandig te wonen, door bepaalde voorzieningen in de directe woonomgeving te garanderen. Het gaat dan onder meer om winkels voor de dagelijkse boodschappen, medische basisvoorzieningen (huisarts, apotheek) en een wijksteunpunt. Voorzieningen van een hogere orde (zoals warenhuis, ziekenhuis en schouw-

burg) worden centraal op stedelijk niveau aangeboden, maar zijn wel goed bereikbaar (met name ook per openbaar vervoer). Behalve deze voorzieningen moeten er ook voldoende activiteiten voor ouderen zijn, zodat deze sociaal actief kunnen blijven. Daarbij wordt gedacht aan voorzieningen voor sport en recreatie, oudereneducatie, specifieke uitgaansmogelijkheden in de wijken en in de binnenstad, etc. Daarmee houden de ouderen een actieve betrokkenheid bij de Hoornse samenleving.

Op wijkniveau is nader onderzoek gewenst naar onder meer de spreiding van seniorenwoningen, de spreiding van voorzieningen (winkels en welzijnsvoorzieningen) en de samenhang daartussen. Op die manier kan inzichtelijk worden gemaakt welke voorzieningen in een wijk aanwezig zouden moeten zijn, hoe de werkelijkheid is en waar eventueel gaten vallen. Het is dan mogelijk om gericht ingrepen te doen in de fysieke en sociale structuur van een wijk, zoals het toevoegen van wijksteunpunten en het bouwen van seniorenwoningen.

Naast voorzieningen en activiteiten zal ook worden gezorgd voor voldoende huisvesting voor ouderen. Onder de fysieke pijler wordt daar nader op ingegaan. Maar het aanbieden van goede huisvesting en goede voorzieningen voor ouderen heeft ook een keerzijde. Het heeft het gevaar in zich, dat Hoorn vooral een seniorenstad wordt, terwijl de stad aantrekkelijk voor ouderen én jongeren wil zijn. Een te eenzijdige benadering, gericht op huisvesting en voorzieningen voor ouderen, is dus niet goed.

Deze problematiek heeft ook een regionale dimensie. Als Hoorn aan ouderen goede huisvesting en goede voorzieningen kan bieden, terwijl in de dorpen in de regio onvoldoende seniorenwoningen worden gebouwd, de voorzieningen langzamerhand verdwijnen en het openbaar vervoer achteruit gaat, zullen er ouderen vanuit die dorpen naar Hoorn trekken – niet omdat ze zo graag willen, maar omdat ze geen andere keus hebben<sup>2</sup>. Tot op heden is dit niet het geval: het aantal ouderen dat vanuit de regio naar Hoorn verhuist is niet bovenproportioneel. Het is echter zaak om dit ook in de toekomst niet te laten gebeuren. Er zal in regionaal verband daarom geijverd worden voor het behoud van voorzieningen in de (grotere) dorpen en voor aantrekkelijke huisvesting voor ouderen aldaar: een pluriforme stad kan alleen bestaan bij de gratie van pluriforme dorpen in de omgeving.

Tenslotte zal ook de openbare ruimte, zowel in de wijken als in de binnenstad, worden afgestemd op de steeds groter wordende groep senioren: brede trottoirs, goede en veilige routes (met name ook voor rollators en andere hulpmiddelen), openbare toiletten, etc. Voor veel ouderen is 'een rondje lopen' een belangrijke (sociale) activiteit. Maar dan moet het wel aantrekkelijk, comfortabel en veilig zijn om dat rondje te lopen. In de nabijheid van verzorgingshuizen is al gestart met het aanpassen van wandelroutes. Deze aanpak zal worden voortgezet.

## **4.2. Onderwijs**

Jongeren die kunnen terugkijken op een plezierige schooltijd, zijn eerder geneigd om in de stad te blijven wonen of om in een latere levensfase terug te komen. Goed onderwijs (c.q. een plezierige schooltijd) staat of valt met goede docenten en goede docenten krijg je alleen met goede scholen, zowel qua huisvesting als qua organisatie. De gemeente zal daarom zorgen voor goede schoolgebouwen: de kwaliteit van de docenten heeft de gemeente niet rechtstreeks in de hand, maar door het bieden van goede huisvesting kan de gemeente er indirect wel invloed op uitoefenen. Docenten én leerlingen moeten trots kunnen zijn op hun school en in het verlengde daarvan op hun stad.

---

<sup>2</sup> In de woningtoewijzing heeft de gemeente op dit moment beperkte mogelijkheden om er voor te zorgen dat seniorenwoningen ook daadwerkelijk worden toegewezen aan inwoners van Hoorn. Op dit moment wordt op landelijk niveau gewerkt aan een nieuwe Huisvestingswet. Binnen de kaders van deze nieuwe wet zou eventueel de regionale Huisvestingsverordening zodanig kunnen worden aangepast, dat binnen de huursector de sturingsmogelijkheden worden vergroot. Hoorn is hier nadrukkelijk voorstander van. Een en ander zal te zijner tijd in regionaal verband moeten worden afgesproken en vastgelegd.

Het bovenstaande werkt door in de kwaliteit van het onderwijs en dat is belangrijk voor de ontwikkeling van de stad als geheel. Een goed opgeleide bevolking – en dus een breed en kwalitatief hoogwaardig onderwijsaanbod – is bovendien een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Goed onderwijs draagt ook bij aan de sociale ontwikkeling van het kind en daarmee aan de ontwikkeling van de Hoornse samenleving. De gemeente zal daarom een actief beleid voeren om schooluitval (onder alle bevolkingsgroepen) te voorkomen en te bestrijden. Voor alle vormen van onderwijs wordt gestreefd naar optimale huisvesting, volgens een door samenleving, werkveld en politiek breed gedragen model.

Het basisonderwijs zal ook in de toekomst op buurt- en wijkniveau plaatsvinden. De gemeente zal structureel zorgen voor een goede huisvesting. Waar mogelijk wordt dit gecombineerd met mogelijkheden voor kinderopvang, peuterspeelzalen en eventueel andere sport- en welzijnsvoorzieningen (volgens het concept van de zogenaamde 'brede school'). Door een concentratie van dergelijke voorzieningen worden ontmoetingsplekken gecreëerd en ontstaat een voedingsbodem voor een gezamenlijke identiteit van alle bevolkingsgroepen. Anders gezegd: in een wijk ontstaat een fysieke plek die als een magneet buurtbewoners aan zich kan binden<sup>3</sup>.

Ook in het voortgezet onderwijs zullen alle scholen beschikken over een goede huisvesting, op een locatie die goed bereikbaar is voor leerlingen uit Hoorn én leerlingen uit de regio (goed bereikbaar dus per fiets én openbaar vervoer). De Titaan is hiervan een voorbeeld, zowel als gebouw als qua locatie. Een verdergaande clustering van scholen is één van de mogelijkheden, maar daarbij moet niet uit het oog verloren worden dat een zekere kleinschaligheid en een eigen identiteit belangrijke factoren zijn bij de waardering van zowel docent als leerling.

Voor wat betreft het beroepsonderwijs zet Hoorn vooral in op handhaving en versterking van het mbo. Met betrekking tot het onderwijsaanbod zal ervoor worden gewaakt dat niet alleen opleidingen worden aangeboden in sectoren met een teruglopende of stagnerende werkgelegenheid (zoals agrarische en technische opleidingen), maar dat juist ook wordt aangesloten bij sectoren die qua werkgelegenheid in de lift zitten (zoals de zorg en de zakelijke dienstverlening).

Er wordt niet actief gestreefd naar het binnenhalen van een hbo- of universitaire opleiding, hoewel dat zeer aantrekkelijk zou zijn voor de levendigheid en sfeer in de (binnen)stad en voor het binnenhalen van werkgelegenheid voor hoger opgeleiden. De maatschappelijke en landelijke tendens is echter niet gericht op spreiding van hbo- en universitaire opleidingen, maar eerder op concentratie. Wel wordt positief ingespeeld op mogelijkheden die zich voordoen om deelopleidingen naar de stad te halen, bijvoorbeeld in de vorm van propedeusetrajecten, avondopleidingen of specifieke opleidingsvormen.

### **4.3. Sport en recreatie**

Vrijtijdsbesteding is de afgelopen decennia steeds belangrijker geworden in het leven van mensen en die trend zal zich vermoedelijk doorzetten in de toekomst. Hoorn kiest daarom voor goede voorzieningen op het gebied van sport en recreatie. De huidige plannen voor de Blauwe Berg – met een kunstijsbaan, een discotheek en een bioscoop – zijn een belangrijke stap in deze richting. Van rustig achterover leunen kan echter nooit sprake zijn, want de trends en behoeften veranderen voortdurend en Hoorn zal daar continu op inspelen. Er zal sprake zijn van een voorwaarden-scheppend beleid en van het realiseren en instandhouden van een diversiteit aan accommodaties voor sport en recreatie.

---

<sup>3</sup> Op dezelfde manier kan de binnenstad identiteit verlenen aan de stad als geheel en daarmee bewoners aan de stad binden. De binnenstad is van oudsher zowel economisch hart als ontmoetingsplaats en ankerpunt van stedelijke identiteit. Het imago van de binnenstad is vaak bepalend voor het imago van de stad als geheel. Bewoners kunnen zich verbinden aan dit imago en aan deze identiteit en dat bepaalt mede de mate waarin ze zich thuis voelen in de stad. In die zin zijn identiteit en imago van groot belang voor de leefbaarheid.



Met name recreatieve voorzieningen voor jongeren, waaronder een discotheek en een bioscoop, zijn van groot belang. Net als goede onderwijsvoorzieningen kunnen goede vrijetijdsvoorzieningen jongeren ook op langere termijn aan de stad binden. Bovendien zal dit leiden tot beperking van overlast door jongeren op straat. Ook hier geldt: investeren in de jeugd is investeren in de toekomst. Dat begint al op jonge leeftijd en op laagdrempelig niveau, zoals het informeel aanbieden van sport aan jongeren in de wijken, zonder de verplichting om lid te worden van een vereniging. Daarmee wordt ook een mogelijkheid geboden voor ontmoeting van kinderen en jongeren van diverse culturen, hetgeen bijdraagt aan het proces van integratie.

Ook voor ouderen is bewegen en sport belangrijk. En met de toenemende vergrijzing wordt dat steeds belangrijker. Het aanbod aan voorzieningen wordt in overeenstemming gebracht met de opbouw van de bevolking. Daarbij gaat het ook om kleine voorzieningen als een kegelbaan of een mogelijkheid voor jeu de boules. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal daarmee rekening worden gehouden. De vergrijzing betekent vermoedelijk een steeds verdergaande verschuiving van competitie sport naar recreatieve sport. Ook zullen er steeds meer sportvoorzieningen komen die zijn gerelateerd aan de gezondheidszorg (deels ook in de vorm van particuliere instituten).

Met name voor ouderen én jongeren geldt dat voorzieningen voor sport en beweging zo dicht mogelijk bij de woning worden aangeboden (in wijk of buurt, veilig bereikbaar). Het gaat immers om basisvoorzieningen. Buitensportvoorzieningen zullen daarom zo veel mogelijk in de wijken worden gehandhaafd: geen grote complexen aan de rand van de stad. Voor de binnensporten geldt dat in principe ook, maar dan binnen de wijken zoveel mogelijk geclusterd en gecombineerd met bijvoorbeeld onderwijs en andere welzijnsvoorzieningen.

Andere trends in de samenleving die van invloed zijn op sport en recreatie zijn de individualisering en de flexibilisering van arbeid. Onder invloed van deze trends zal er een verschuiving optreden van teamsporten naar individuele sporten en is er een toenemende wens om meer gespreid in de tijd te sporten en te recreëren (en dus een noodzaak voor ruime en flexibele openingstijden van voorzieningen).

Hoorn zet zich vooral in voor de breedtesport en heeft niet de ambitie om topsportstad te worden. Dat wil zeggen dat er bijvoorbeeld niet wordt gestreefd naar betaald voetbal of naar nationale kampioenschappen langebaanschaatsen. De reden daarvoor is dat het maatschappelijk nut (c.q. het maatschappelijk rendement) van breedtesport vele malen hoger is dan het maatschappelijk nut van topsport. Het maatschappelijk nut van breedtesport gaat ook verder dan het bewegen en sporten op zich, maar is ook van belang voor de volksgezondheid en voor de socialisatie van bevolkingsgroepen die in een achterstandssituatie zitten (met name ook voor de jeugd). En topsport vervult weliswaar een bepaalde voorbeeldfunctie, maar dat hoeft niet noodzakelijkerwijs in Hoorn.

Een uitzondering wordt gemaakt voor de steun aan individuele sporters op scholen. Scholen (voortgezet onderwijs en beroepsonderwijs) dienen jongeren die (top)sport en opleiding willen combineren mogelijkheden te bieden in de vorm van speciale (top)sportklassen. Daarbij wordt speciaal ingezet op de watersport, gezien het belang van de watersport en de waterrecreatie voor Hoorn. Het thema 'jeugd en watersport' kan op die manier worden ontwikkeld tot een onderscheidende factor van betekenis. Met name ook de nieuwe jachthaven bij de Schelphoek zal daarin een belangrijke rol vervullen.

Hoorn streeft sowieso naar een verdere ontwikkeling van de watersport en de waterrecreatie. Iedereen kent Hoorn van het water en de ligging aan het IJsselmeer, maar als watersportcentrum heeft Medemblik een hogere status en voor wat betreft de recreatievaart is de concurrentie met andere steden en havens groot. Er zal op dat vlak een inhaalslag worden gemaakt. De komst van de Schelphoek als nieuwe jachthaven en het verbeteren van de voorzieningen in de bestaande havens zullen daartoe bijdragen.

Ook het aanbod aan sport- en recreatievoorzieningen heeft een regionale component. Dat blijkt bijvoorbeeld bij de totstandkoming van de kunstijsbaan: een regionale voorziening, waaraan alle

gemeenten in West-Friesland financieel bijdragen. Deze vorm van regionale samenwerking biedt ook voor de toekomst perspectief, met name waar het gaat om grootschalige en regionale voorzieningen als zwembaden, golfterreinen en voorzieningen voor bijvoorbeeld motorsport. Doel is een logische spreiding van deze regionale voorzieningen. Door toekomstige uitbreiding van het grondgebied van de gemeente Hoorn kunnen bepaalde recreatieve voorzieningen binnen de gemeente Hoorn een plek vinden, maar niet voor alle recreatieve voorzieningen – met name die met een landschappelijke component, zoals een golfcourse – is dat noodzakelijk.

Hoorn heeft de regio in ieder geval ook nodig waar het gaat om recreëren in het groen en de natuur. Natuurlijk heeft Hoorn zijn parken, maar die bieden slechts beperkte mogelijkheden. Voor het fietsen en wandelen zijn de inwoners van Hoorn toch op de regio aangewezen. Daarom wordt gestreefd naar verbetering van de recreatieve toegankelijkheid van het gebied buiten de gemeentegrenzen: een netwerk van veilige en aantrekkelijke fietspaden en doorgaande vaar- en schaatsroutes. Regionale samenwerking is daarbij van doorslaggevend belang.

#### **4.4. Kunst en cultuur**

Hoorn voert ook in de toekomst een actief kunst- en cultuurbeleid. Daarbij zijn niet alleen de wensen van de eigen inwoners richtinggevend, maar wordt ook geprobeerd de stad zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor toeristen. Daarin ligt niet per definitie een tegenstelling: een stad die plezierig is voor de eigen inwoners is ook aantrekkelijk voor bezoekers. De diverse voorzieningen kennen wel elk hun eigen publiek: het Filmhuis, de muziekschool en de bibliotheek zijn bijvoorbeeld primair voor de eigen inwoners, terwijl de musea vooral ook toeristen trekken. Het cultuurhistorisch erfgoed van de binnenstad en de diverse evenementen en festivals zijn interessant voor beide groepen.

Op het gebied van kunst en cultuur zal er worden voortgebouwd op de sterke punten die er al zijn. Zo zal de amateurkunst worden ondersteund en zal er aandacht zijn voor beeldende kunst, ook in de openbare ruimte (bijvoorbeeld in de nieuwe wijk Bangert en Oosterpolder). Daarnaast zal er ruimte zijn voor vernieuwende en bijzondere projecten en voor jongerencultuur. Voor jongeren is er onder meer het Kunstenplan in het basisonderwijs, het Rondje Cultuur in het voortgezet onderwijs en daarnaast jongerentheaterdagen, festivals en andere activiteiten. De samenwerking tussen scholen en culturele instellingen zal versterkt worden. De gemeente zal de partijen bij elkaar brengen en een faciliterende rol spelen.

Het koesteren van de historische binnenstad, met haar vele monumenten, is van grote betekenis bij het thema kunst en cultuur. Willen we de binnenstad echter een 'levend monument' laten zijn, dan zijn ook bedrijvigheid in het algemeen, evenementen en festivals en de aanwezigheid van musea, galeries en (antiek)winkels van belang. De binnenstad kan in dat kader, ook voor het toerisme, nog beter worden benut. Hoorn is het culturele en recreatieve hart van West-Friesland, maar heeft het cultuurtoerisme hard nodig om de binnenstad vitaal te houden.

Bij het organiseren van evenementen en festivals zal zo veel mogelijk worden aangesloten bij de kernkwaliteiten van Hoorn: de ligging aan het water en de cultuurhistorie. Herkenbaarheid is belangrijk, wildgroei zal worden voorkomen. Daarbij gaat kwaliteit boven kwantiteit: eerder kleinschalige festivals en activiteiten die goed passen bij de identiteit van Hoorn dan grootschalige en massale evenementen. Als er toch grootschalige evenementen worden georganiseerd, bijvoorbeeld gericht op jongeren, dan wordt qua locatie eerder gedacht aan een plek aan de rand van de stad dan aan een locatie in de binnenstad. Een bijzondere culturele uiting in Hoorn is de jaarlijkse kermis. Hoorn is kermisstad, nu en in de toekomst. De kermis zal dan ook in de binnenstad blijven.

#### **4.5. Veiligheid, leefbaarheid en participatie**

Veiligheid en leefbaarheid zijn begrippen die de basis van de maatschappij vormen, noodzakelijke voorwaarden om te komen tot een (h)echte samenleving. Leefbaarheid en veiligheid worden beïnvloed door zowel sociale als fysieke aspecten. Deze aspecten zijn dan ook, in samenhang met elkaar, belangrijke bouwstenen van de brug naar de toekomst van Hoorn. Want ook in de verre toekomst wil Hoorn een schone, hele en veilige stad zijn. Veiligheid en leefbaarheid zijn gebaat bij een integrale en structurele aanpak. In samenwerking met onder andere de politie dient de gemeente daarvoor de randvoorwaarden te scheppen.

Veiligheid en leefbaarheid komen tot uitdrukking in de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte, in de woning en de directe woonomgeving, in werksituaties en in de diverse voorzieningen. Door een evenwichtige spreiding van voorzieningen over de stad, kan daarvan door zo veel mogelijk mensen gebruik worden gemaakt. Zeker voor ouderen, jongeren en mensen in een achterstandssituatie zijn voorzieningen in de directe woonomgeving van groot belang.

Door een verdere verdichting van Hoorn (met onder andere meer inwoners per vierkante kilometer) staan veiligheid en leefbaarheid enigszins onder druk. Verdichting kan bijvoorbeeld leiden tot het verdwijnen van recreatiegroen en speelplekken, terwijl die elementen juist bijdragen aan de leefbaarheid van een buurt. Aan de andere kant kan het bebouwen van open ruimte ook leiden tot een betere sociale veiligheid (minder 'enge plekken'). Daar zal een zekere balans in gevonden moeten worden: verdichting zal slechts mogelijk zijn tot een bepaalde grens. Die grens wordt bepaald door de leefbaarheid en de veiligheid in een wijk of buurt.

#### *Participatie en verantwoordelijkheid*

De realisering van een veilige en leefbare stad zal zodanig georganiseerd en gecoördineerd worden dat alle bewoners – zowel op individuele basis als collectief – hun inbreng daaraan kunnen leveren. De verschillende deelnemers aan dit (interactieve) proces zullen hun eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid moeten nemen en daarop aanspreekbaar moeten zijn. Niet elke verantwoordelijkheid kan worden neergelegd bij de gemeente of de politie; mensen zijn ook zelf verantwoordelijk voor hun woonomgeving en het samenleven met hun buurtgenoten. Hierbij zal de gemeente een regierol houden en de randvoorwaarden scheppen om tot goed overleg te komen.

Iedere bewoner zal een bijdrage moeten leveren aan de leefbaarheid en veiligheid in de eigen straat, buurt en wijk. Daarbij is ook van belang in hoeverre de bevolking bereid is om te participeren in de vorm van vrijwilligerswerk. De gemeente zal daarvoor de randvoorwaarden scheppen. Ook onderlinge communicatie is van groot belang. De wijkoverlegorganen hebben hierbij een voortrekkersrol te vervullen, waarbij zij ondersteuning krijgen van de gemeente en andere organisaties die in de wijk opereren (politie, woningcorporaties, welzijnsorganisaties, etc.). Het samenleven van groepen bewoners met een verschillende achtergrond (bijvoorbeeld verschillende etnische afkomst en verschillend inkomensniveau) zal de diversiteit en levendigheid van de buurten en de wijken ten goede komen.

In het verlengde daarvan zal ook de leefbaarheid van de stad als geheel toenemen, mits iedere betrokkene (inclusief de gemeente, de politie en andere organisaties en instellingen) zijn verantwoordelijkheid neemt en op een gepaste wijze invult. Binnen de multiculturele samenleving is integratie de verantwoordelijkheid van iedereen. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd, dat mensen elkaar beter moeten leren kennen en accepteren. Dat is de basis van een goede samenleving. Uiteraard kunnen problemen niet altijd worden voorkomen. Gemeente en politie blijven daarom hun taak uitoefenen op het terrein van de openbare orde (preventie én repressie).

Een leefbare stad kan alleen bestaan als er draagvlak is voor ontwikkelingen in de stad. Dat vereist een overheid die goed luistert naar de bewoners, instellingen en bedrijven en consequente toepassing van een interactieve werkmethode. Bewoners willen zich gekend en erkend voelen: gekend in de buurt door medebewoners en erkend door de overheid. Ze willen serieus genomen worden, als individu maar ook als groep. Goed luisteren naar mensen is echter niet hetzelfde als alles doen wat ze vragen. Vrijwel altijd zijn er ook andere belangen in het geding. Het is uiteinde-

lijk de taak van het gemeentebestuur om keuzes te maken en prioriteiten te stellen. Participatie is belangrijk, maar moet uiteindelijk altijd leiden tot betere keuzes van de politiek.

Dat neemt niet weg, dat het gemeentebestuur kan bepalen dat buurtorganisaties of wijkoverlegorganen binnen bepaalde kaders en tot op zekere hoogte zelf kunnen beslissen hoe het beschikbare geld binnen een buurt of wijk wordt besteed. Met het toekennen van budgetten aan wijkoverlegorganen zal in de toekomst geëxperimenteerd worden, waarbij de politiek de grenzen van het speelveld en de spelregels zal bepalen. Tevens wordt gekeken naar mogelijke versterking van de structuur en de opzet van de wijkoverlegorganen. Hoorn kan op die manier daadwerkelijk een stad worden waar iedereen zich thuis voelt.

## 5. Economische pijler

---

**Hoorn heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een forenzenstad, als gevolg van de overloop vanuit de Randstad. De groei van de werkgelegenheid is achtergebleven bij de groei van de bevolking. Veel inwoners werken buiten de stad, bijvoorbeeld in Amsterdam. Toch heeft Hoorn zelf ook ruim 27.000 arbeidsplaatsen. In de regio West-Friesland is Hoorn juist een centrum van werkgelegenheid, waar veel mensen uit de omgeving komen werken.**

Hoorn wil in de toekomst een levende, levendige en leefbare stad zijn. Voorwaarde daarvoor is dat de werkgelegenheid groeit, zodat de balans tussen wonen en werken meer in evenwicht komt. Ook (de groei van) het woon-werkverkeer zal daarmee kunnen worden beperkt. De gemeente zal daartoe een stimulerend beleid voeren. Uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied is een belangrijke randvoorwaarde om die groei te kunnen realiseren.

Groei van de werkgelegenheid is ook nodig om jongeren een toekomstperspectief te kunnen bieden. Op dit moment moeten jongeren vaak grote afstanden overbruggen om bij hun werk te komen, vele anderen verhuizen om die reden. In dit hoofdstuk gaat het – naast de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid in algemene zin – specifiek over de problematiek van de bedrijventerreinen, het toerisme en de detailhandel.

### 5.1. Economische ontwikkeling en werkgelegenheid

De economie zal naar alle waarschijnlijkheid weer aantrekken. Ook de bestedingen zullen dan weer toenemen, maar de wijze van besteden zal veranderen. Onder invloed van onder andere de vergrijzing zal meer geld worden besteed aan zorg en vrije tijd. Landelijk is er een tendens dat de groei van de werkgelegenheid vooral wordt gevonden in de zorg en bepaalde vormen van dienstverlening<sup>4</sup>. De land- en tuinbouw en de industrie nemen qua werkgelegenheid steeds verder af. Door de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie (ICT) is werk in de toekomst steeds minder locatiegebonden. Ook zal naar verwachting steeds meer vanuit huis worden gewerkt. Voor Hoorn en West-Friesland betekent dat een kans: er kan een verschuiving van werkgelegenheid ontstaan vanuit de grote steden (de Randstad) naar de regio daaromheen. Groei is daarnaast te voorzien in de vrijetijdssector: extra werkgelegenheid in de horeca, de detailhandel, het toerisme en de recreatie.

Door de groei van de zorg en de dienstverlenende sectoren en de afname van de productiebedrijven, is de verwachting verder dat een relatieve toename ontstaat van werkgelegenheid voor hoger opgeleiden. Deze trend is al enige tijd gaande. De gemeente zal zich echter, vanuit haar verantwoordelijkheid voor alle burgers, ten volle inzetten voor voldoende werkgelegenheid voor zowel lager als hoger opgeleiden.

Ook als de werkgelegenheid groeit, zal er altijd een groep blijven die de afstand tot de arbeidsmarkt niet op eigen kracht kan overbruggen. Hoorn streeft ernaar dat arbeidsparticipatie voor alle bevolkingsgroepen mogelijk is. De gemeente speelt daarom een actieve rol bij zowel het aantrekken van werkgelegenheid als het ondersteunen van werkzoekenden in de zin van bijvoorbeeld reïntegratie.

---

<sup>4</sup> Het is evenmin uitgesloten, dat ook de werkgelegenheid in de dienstverlening voor een belangrijk deel verhuist naar India en andere landen met lage lonen. Door de ontwikkelingen in de ICT is dat technisch in ieder geval mogelijk. Deze problematiek speelt echter met name op nationaal niveau.

Hoorn zal zich ook, zij het in beperkte mate, inzetten voor het binnenhalen van grote bedrijven. Het verleden heeft uitgewezen dat – ondanks het geringe rendement – deze inspanning wel degelijk zinvol is en heeft geleid tot de vestiging van meerdere grote bedrijven in Hoorn. De grote bedrijven die in Hoorn zijn gevestigd, zijn echter vaak als kleine bedrijven in de stad begonnen en vervolgens uitgegroeid tot grote werkgevers. Vergeleken met grote bedrijven die van buiten de regio worden aangetrokken, wortelen die bedrijven beter in West-Friesland en passen mede daarom beter in de ruimtelijk-economische structuur van de regio. Kortom: Hoorn zal vooral vanuit zijn eigen kracht opereren.

De sterke kanten van Hoorn liggen vooral in het midden- en kleinbedrijf en in een zekere diversiteit. Hoorn is ook goed als ‘kraamkamer’ voor kleine, startende bedrijven. Het goede woonmilieu en de relatieve veiligheid (in vergelijking met bijvoorbeeld Amsterdam) zijn in dat kader van belang als vestigingsplaatsfactoren. Om deze startende bedrijven voldoende mogelijkheden te bieden, zal geïnvesteerd worden in bedrijfsverzamelgebouwen en worden voorwaarden geschapen voor combinaties van wonen en werken. Daarbij wordt gedacht aan kleinschalige bedrijvigheid in woonwijken, maar ook aan speciale kavels voor woningen met een kleine bedrijfsruimte.

Hoorn zal zich tenslotte richten op het ontwikkelen van netwerken en ketens van werkgelegenheid: bedrijven die aan elkaar verbonden zijn door banden van toelevering en uitbesteding en die elkaar op die manier versterken. Daarvan kan uiteindelijk de economie van de hele regio profiteren. Op die manier is de economie van Hoorn en West-Friesland niet alleen afhankelijk van bedrijvigheid ‘van buiten’, maar primair van de kracht die uit de regio zelf afkomstig is. (Grote) bedrijven die zich in de stad of de regio willen vestigen, moeten bij voorkeur passen in dat regionale netwerk.

## **5.2. Bedrijventerreinen**

Hoorn heeft een aantal grotere en kleinere bedrijventerreinen: Hoorn80, Westfrisia, Gildenweg, Oude Veiling en Holenweg. Op het bedrijventerrein Westfrisia worden momenteel nog gronden uitgegeven, maar ook dat terrein is bijna vol. In algemene zin is het zo dat Hoorn en de regio een tekort hebben aan bedrijventerreinen. Bovendien is er een ontwikkeling gaande waarin oudere en kleine bedrijventerreinen in de stad (Holenweg, Gildenweg) een andere bestemming krijgen. De druk op de overige bedrijventerreinen neemt daardoor toe. Er zal gezocht worden naar mogelijkheden tot herstructurering en/of intensivering van bestaande bedrijventerreinen.

Er zijn echter ook nieuwe terreinen nodig. Daarvoor is geen plaats meer binnen de huidige gemeentegrenzen van Hoorn. Omdat Hoorn zijn werkgelegenheid zo veel mogelijk binnen de eigen grenzen wil houden, wordt gestreefd naar uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied. Grote regionale bedrijventerreinen (zonder specifieke band met Hoorn) en kleinere lokale bedrijventerreinen kunnen uiteraard ook in de regio, buiten de gemeentegrenzen van Hoorn, worden gerealiseerd.

Voor het functioneren van bedrijventerreinen, zowel de bestaande terreinen in Hoorn als nieuwe terreinen buiten de huidige gemeentegrenzen, is de bereikbaarheid van groot belang. Bedrijventerreinen dienen zo direct mogelijk aan te takken op de landelijke of regionale hoofdinfrastructuur (de A7 of de Westfrisiaweg). Voor wat betreft de huidige terreinen ligt daar een knelpunt bij Hoorn80, de Gildenweg en de Holenweg. Dat heeft – met name in het geval van Hoorn80 en de Holenweg – ook te maken met het feit dat de Provincialeweg zich steeds meer tot ‘stadsstraat’ ontwikkelt en inmiddels niet meer tot de regionale hoofdinfrastructuur gerekend kan worden. Het verkeer van en naar deze terreinen ondervindt in toenemende mate hinder van het overige verkeer en de congestie op de Provincialeweg - én andersom.

Het bedrijventerrein van de Holenweg zal in de nabije toekomst een andere functie krijgen, waarbij de nadruk zal liggen op de woonfunctie. Datzelfde geldt, op iets langere termijn en in overleg met de gemeente Drechterland, voor het bedrijventerrein van de Gildenweg. Voor Hoorn80 is dat

geen reële optie: onderzoek heeft uitgewezen dat de economische en maatschappelijke kosten van verplaatsing van de daar gevestigde bedrijven niet opwegen tegen de mogelijke opbrengsten. Het terrein is echter wel toe aan een opknapbeurt in de komende periode. Tevens zal Hoorn80 gedurende de komende jaren vermoedelijk van karakter veranderen door het komen en gaan van bedrijven. Dat heeft ook te maken met de trendmatige ontwikkeling op het gebied van de werkgelegenheid: het afnemend belang van productiebedrijven en het toenemend belang van de dienstensector en andere 'schone' vormen van bedrijvigheid.

Daarbij zal de gemeente zo veel mogelijk sturen, om ervoor te zorgen dat zich op Hoorn80 vooral bedrijven vestigen die relatief weinig transportbewegingen over de weg met zich mee brengen (in ieder geval in mindere mate dan de huidige bedrijven). Vanwege de ligging van het bedrijventerrein aan het Markermeer wordt daarbij in eerste instantie gedacht aan watergebonden bedrijvigheid of bedrijven die zijn gelieerd aan de watersport. Overigens heeft een dergelijk beleid alleen kans van slagen als er andere bedrijventerreinen beschikbaar zijn, die wel (of beter) geschikt zijn voor bedrijven met veel transportbewegingen, zodat die bedrijven een aantrekkelijk alternatief hebben.

In algemene zin komt er meer aandacht voor het juiste bedrijf op de juiste plek. Dat heeft niet alleen te maken met de ligging van bedrijventerreinen ten opzichte van de landelijke en regionale infrastructuur, maar ook met de onderlinge relaties tussen bedrijven. Door het thematiseren van bedrijventerreinen<sup>5</sup>, door het in elkaars nabijheid brengen van bedrijven die iets met elkaar te maken hebben, kan er een bepaalde mate van synergie ontstaan die positief zal uitwerken voor het bedrijfsleven als geheel. Daar ligt een belangrijke opdracht voor de toekomst.

### **5.3. Toerisme en vrije tijd**

De landelijke trend is dat mensen steeds meer tijd en geld besteden aan ontspanning, recreatie en toerisme. Zeker in Hoorn, door de ligging aan het water, de vele monumenten en de rijke historie, is toerisme een economische factor van belang. Maar dat is geen reden om achterover te leunen, er zal wel degelijk in worden geïnvesteerd. De concurrentie om de consument is groot en de mensen maken een keuze uit het zeer grote aanbod. Bij 'de consument' gaat het hier overigens om de toerist in de meest brede betekenis van het woord: alle bezoekers die Hoorn om een toeristisch of recreatief motief aandoen. Hoorn moet dus zorgen voor een gezonde concurrentiepositie ten opzichte van andere steden en andere vormen van recreatie en vrijetijdsbesteding.

De bestedingen vanuit het toerisme blijven van groot belang voor de economische betekenis en ontwikkeling van de stad. Onderzoek (bijvoorbeeld de NIPO bezoekersenquête en het Continu Vakantie Onderzoek) toont aan dat de toeristische bestedingen in Hoorn relatief hoog zijn, waarbij het vooral gaat om uitgaven in detailhandel en horeca. Het toerisme maakt het mede mogelijk om musea, een kwalitatief hoogwaardig winkelaanbod, een groot aanbod aan horeca en tal van andere voorzieningen in stand te houden. Dit komt ook de eigen inwoners ten goede. Hoorn zet daarom in op zowel het uitbreiden van het aantal toeristen dat naar de stad komt als het verlengen van de verblijfsduur.

Ook nationaal en provinciaal staat toerisme hoog op de (economische) agenda. Dit betekent, dat in de komende jaren vanuit rijk en provincie gerekend kan worden op financiering van duurzame en innovatieve projecten op het gebied van toerisme en vrije tijd. Dat biedt kansen, waarvan Hoorn de komende jaren zal profiteren. Bij de verdere ontwikkeling van het toerisme is de bereikbaarheid en het parkeren een punt van zorg. Daarbij speelt ook een rol dat het vanuit toeristisch perspectief essentieel is dat de auto in bepaalde delen van de binnenstad zo veel mogelijk uit het straatbeeld wordt geweerd. Dat staat op gespannen voet met de belangen van de binnenstadsbewoners (met name in het havengebied) en het winkelend publiek (met name rond het winkel-

---

<sup>5</sup> Bijvoorbeeld: watergebonden en watersportgerelateerde bedrijvigheid op Hoorn80, transport- en distributiebedrijven op een nieuw bedrijventerrein langs de A7 en overige (regionale) bedrijvigheid op Westfrisia. Een dergelijke thematisering, vanuit een bestaande situatie, is echter een kwestie van lange adem en zal nader moeten worden uitgewerkt.

gebied en het Kerkplein). Bij de fysieke pijler, in de paragraaf over de binnenstad, wordt daar nader op ingegaan.

Bij toerisme in Hoorn moet niet alleen worden gedacht aan het water, de havens en de cultuur-historie. Natuurlijk zijn dat wel de onderscheidende elementen voor de toerist van buiten de regio, maar voor de toerist is het winkelen (het 'funshoppen') vaak de belangrijkste reden om Hoorn te bezoeken. Toeristisch gezien is het winkelrondje (of in bredere zin het winkelmilieu) dus minstens zo belangrijk als de haven.

Voor de verdere ontwikkeling van het toerisme in Hoorn wordt niet ingezet op massatoerisme en 'patatcultuur', maar op kwaliteit in relatie tot het cultuurhistorisch karakter van de stad en de ligging aan het IJsselmeer. Kunst en cultuur (met name ook de musea) spelen daarbij een belangrijke rol en er wordt ingespeeld op de trend dat het cultuurtoerisme in de lift zit. Deze keuze voor kwaliteit bepaalt in feite ook de grens van het ambitieniveau. Dat ambitieniveau is weliswaar hoog, maar wordt op een kwalitatieve manier ingevuld. Massatoerisme verdraagt zich slecht met het historisch karakter, de woonfunctie en de moeizame bereikbaarheid van de binnenstad.

De ligging aan het water zal nog veel beter worden benut: uitbreiding van de havencapaciteit (met name door de nieuwe jachthaven bij de Schelphoek), kwaliteitsverbetering van de bestaande havens en het aantrekkelijker en beter toegankelijk maken van onder meer de Westerdijk en het Oostereiland. Bij de fysieke pijler wordt hier nader op ingegaan. Naast het beter benutten van de ligging aan het water, zal ook op andere manieren worden gewerkt aan productontwikkeling: door het restaureren van monumenten en beeldbepalende panden, het verder opknappen van de openbare ruimte in de binnenstad, verbetering van de bereikbaarheid en het parkeren, het aanbieden van arrangementen en activiteiten als stadswandelingen, het uitbreiden en verbeteren van de verblijfsaccommodatie, etc. Voor een deel is dit de verantwoordelijkheid van de individuele en samenwerkende ondernemers en instanties, voor een deel is het ook een gemeentelijke taak.

Aansluitend bij het historisch karakter van Hoorn zullen er meer (culturele) evenementen in de binnenstad worden georganiseerd. Daarbij zal altijd sprake zijn van een zekere spanning tussen enerzijds het streven naar een levendige, dynamische stad en anderzijds de drukte en overlast (geluidsbelasting) die evenementen met zich mee brengen. Dat geldt met name voor de horecagerelateerde evenementen, die vaak gepaard gaan met een flinke geluidsproductie. Voor andere evenementen geldt dat in mindere mate. Spreiding van evenementen, gekoppeld aan een verlenging van het toeristenseizoen, kan deze spanning verminderen. Hiervoor zullen evenementen op maat worden geprogrammeerd. Ook zal worden geïnvesteerd in de toeristische infrastructuur, om verlenging van het toeristenseizoen te kunnen realiseren (hoogwaardige verblijfsaccommodatie, winterterrassen, etc.). Bedrijfsleven, instellingen en gemeente zullen daarvoor de handen ineenslaan.

Naast productontwikkeling is het vooral een kwestie van promotie en marketing. Sommige plaatsen (zoals Volendam) hebben betrekkelijk weinig te bieden, maar trekken wel enorm veel toeristen. Naast de ligging vlakbij Amsterdam heeft dat vooral te maken met marketing. Hoorn heeft veel meer te bieden, maar zou (op basis daarvan) veel meer toeristen kunnen trekken. Ook dat is een kwestie van promotie en marketing. Met andere woorden: de potentie is er, maar de markt kan beter worden aangeboord – met de hierboven geformuleerde randvoorwaarden (vooral gericht op het cultuurtoerisme). Met name daar ligt de komende periode een belangrijke uitdaging.

Zo gaat het vooral om het verkopen van het 'merk' Hoorn en is het essentieel dat de werkelijkheid ook overeenkomt met de verwachting die het 'merk' Hoorn bij de consument (de toerist) oproept. Als Hoorn in de marketing bijvoorbeeld wordt neergezet als een 'levend monument aan het water', dan vraagt dat om monumenten die er piekfijn uitzien, dan moet er daadwerkelijk wat te beleven zijn en dan is het van belang dat de ligging aan het water ook echt kan worden ervaren. Voor wat betreft marketing en promotie zal de samenwerking met de regio worden geïntensiveerd. De toerist let immers niet op gemeentegrenzen, maar gaat uit van de bezienswaardigheden en activiteiten die in de omgeving te beleven zijn. Gebiedspromotie is daarom absolute noodzaak, zeker voor de verblijfstoerist.



## 5.4. Detailhandel

Voor wat betreft de detailhandelsstructuur van Hoorn worden duidelijke keuzes gemaakt. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen 'funshoppen', 'runshoppen' en de boodschappen voor de dagelijkse behoefte. Ten aanzien van de detailhandel spelen er veel dilemma's. Om een aantal te noemen:

- De consument wil enerzijds een divers en gezellig winkelcentrum in de binnenstad, met veel kleine winkeltjes en een kwalitatief aanbod. Anderzijds is er een roep om grote filiaalbedrijven, met een groot en goedkoop aanbod.
- Er zijn op dit moment nog wel veel kleine winkels, maar die zijn vaak in handen van winkeliers boven de vijftig jaar zonder opvolger. Veel van deze winkels sluiten in de nabije toekomst, waarna ze overgaan in de handen van grote filiaalbedrijven of franchiseondernemers.
- De consument vraagt wel om kleine kwaliteitswinkels, maar gebruikt deze in de praktijk vaak alleen om te kijken en te vergelijken. De aankoop vindt dan plaats in een grotere winkel met een ruimer aanbod en lagere prijzen.
- De winkels worden steeds groter en de binnenstad wordt steeds moeilijker bereikbaar. Dat pleit voor uitbreiding van het Runshopping Centre, waar genoeg ruimte is en waar je makkelijk kunt parkeren. Daardoor dreigt echter uitholling van de binnenstad.
- De trend gaat in de richting van zeer grote supermarkten op solitaire locaties (buiten de wijkwinkelcentra) met ruime parkeergelegenheid. Daarmee wordt de positie van de wijkwinkelcentra ondergraven. De supermarkten zijn immers de dragers van deze centra.

Naast deze dilemma's zijn er nog andere trends die een rol spelen, zoals de steeds verder voortschrijdende ontwikkeling van de ICT. Onder invloed daarvan staan bepaalde branches binnen de detailhandel onder druk. Dat geldt bijvoorbeeld voor reisbureaus, maar ook voor CD- en boekwinkels. Steeds meer mensen kopen producten vanuit hun eigen woning via het internet. Dat betekent dat het aantal winkels in deze branches de komende periode zal afnemen. Er ontwikkelen zich momenteel echter ook winkelformules die juist inspelen op en profiteren van het digitale tijdperk. De combinatie van een fysieke winkel en de mogelijkheden van het internet zijn dan als het ware aanvullend<sup>6</sup>.

De ontwikkelingen binnen de detailhandel worden voor een groot deel door de markt bepaald. De gemeente kan echter bepaalde ontwikkelingen mogelijk maken of tegenhouden (bijvoorbeeld door middel van het bestemmingsplan) en de randvoorwaarden bepalen. Het tegenhouden van ontwikkelingen heeft vaak geen zin of werkt zelfs contraproductief: de consument zoekt zijn heil dan ergens anders, waar het gewenste aanbod wél aanwezig is. Hoorn staat dan met lege handen. De ontwikkeling zal daarom zodanig worden gestuurd, dat enerzijds de consument wordt bediend en anderzijds geen ongewenste maatschappelijke effecten optreden. Een goede samenwerking met de ondernemers en de brancheorganisaties (een bondgenootschap als het ware) is daarbij een noodzakelijke randvoorwaarde.

### *De dagelijkse behoefte*

Voor de leefbaarheid van de wijken is het van groot belang dat er een goed functionerend wijkwinkelcentrum aanwezig is. Naast één of meer supermarkten bestaat zo'n wijkwinkelcentrum uit andere winkels voor de dagelijkse behoefte: een slager, een bakker, een drogist, een slijter, etc. Zonder een supermarkt kan een wijkwinkelcentrum echter niet bestaan: de supermarkt is als het ware de (economische) drager van het wijkwinkelcentrum en zonder supermarkt heeft een wijkwinkelcentrum onvoldoende bestaansrecht. Supermarkten horen daarom bij uitstek thuis in een wijkwinkelcentrum (of in de binnenstad, maar dan met name gericht op de bewoners van de binnenstad).

---

<sup>6</sup> Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld Oil & Vinegar (olie en azijn), Simon Lévelt (koffie en thee), Starbucks (koffie) en Lush (biologische zeep).

Om de positie van de wijkwinkelcentra te beschermen zal in Hoorn in principe niet worden mee-gewerkt aan de komst van grote solitaire supermarkten: discounters of XL-formules aan de rand van de stad of op grootschalige locaties binnen de bestaande stad (los van de wijkwinkelcentra). Een uitzondering is wellicht mogelijk voor die wijken waar geen wijkwinkelcentrum aanwezig is, zoals het Venenlaankwartier. In die mogelijke uitzonderingsgevallen worden echter wel de effecten voor de detailhandelsstructuur van Hoorn als geheel beoordeeld. De komst van een solitaire supermarkt mag niet het functioneren van wijkwinkelcentra in andere wijken ondermijnen.

### *Het Runshopping Centre*

De positie van het Runshopping Centre aan de Van Aalstweg zal versterkt worden om concurrerend te kunnen blijven met soortgelijke centra in de (wijde) omgeving. Daarvoor zijn nodig:

- een verbetering in de ontsluitingsstructuur en verruiming van de parkeermogelijkheden;
- sloop en nieuwbouw van delen van het terrein;
- een opwaardering van de openbare ruimte;
- brancheverruiming en nieuwe formules.

Ten aanzien van brancheverruiming speelt de relatie met de binnenstad een grote rol. Een te vrij vestigingsbeleid zou een te grote uitholling van de positie van de binnenstad betekenen en daar is de stad als geheel niet bij gebaat. Een te streng regiem (geen brancheverruiming) zou echter betekenen dat bepaalde formules zich niet in Hoorn zouden kunnen vestigen of ontwikkelen, zodat koopkracht uit Hoorn weglekt naar plaatsen in de omgeving (Alkmaar, Purmerend, etc.). Ook daar is de stad als geheel niet bij gebaat. Er wordt daarom gezocht naar een goed evenwicht.

Daarbij spelen ook de problemen rond de binnenstad een rol. In de eerste plaats biedt de binnenstad onvoldoende ruimte voor grotere formules, onder meer omdat het samenvoegen van winkelpanden niet overal mogelijk of gewenst is. Verder heeft de binnenstad een beperkend parkeerregime. Het is daardoor lang niet altijd mogelijk om met de auto dichtbij een bepaalde winkel te komen, ook als dat vanwege de aard of omvang van een aankoop noodzakelijk is. Tenslotte staat de bereikbaarheid van de binnenstad als geheel dermate onder druk, dat het op bepaalde momenten niet meevalt om überhaupt met de auto de binnenstad in of uit te komen.

Een ruimer vestigingsbeleid op het Runshopping Centre kan de binnenstad ontlasten, zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Met het oog daarop blijft vestiging op het Runshopping Centre beperkt tot de volgende categorieën winkels:

- winkels met een dusdanig winkelvloeroppervlak, dat er redelijkerwijs geen plaats voor gevonden kan worden in de binnenstad;
- winkels met volumineuze producten, waarvoor de directe bereikbaarheid met een auto essentieel is;
- winkels waar de consument zeer doelgericht en met de auto naartoe gaat (geen combinatiebezoek, niet of nauwelijks kijken en vergelijken).

Qua branches gaat het dan om meubels en wonen, doe-het-zelf, wit-, bruin en grijsgoed en outdoor en vrije tijd, met dien verstande dat winkels in andere branches die wél voldoen aan bovengenoemde criteria eveneens mogelijk zijn. Branches die in ieder geval niet voor vestiging op het Runshopping Centre in aanmerking komen zijn onder meer supermarkten en andere winkels voor de dagelijkse levensbehoefte (zoals die voorkomen in de wijkwinkelcentra) en winkels die het moeten hebben van kijken en vergelijken, combinatiebezoek en 'funshoppen' (zoals die thuis horen in de binnenstad).

### *De binnenstad*

De binnenstad functioneert nu in hoofdzaak voor gerichte boodschappen. De trend is naar een ontwikkeling tot 'funshopcentrum'. Dan gaat het vooral om winkels die het moeten hebben van kijken en vergelijken, van combinatiebezoek en van het gezellig winkelen met af en toe een terrasje, een galerie of eventueel een museumbezoek. Door een (iets) ruimer vestigingsbeleid op het

Runshopping Centre en ontwikkelingen in bijvoorbeeld de ICT zullen er winkels of misschien zelfs hele branches uit het straatbeeld verdwijnen. Dat vraagt om een zekere geleidelijkheid om te voorkomen dat er gaten vallen. De gemeente zal dus sturen 'in de tijd', zodat de binnenstad de gelegenheid en de tijd krijgt om rustig te evolueren. En omdat er geleidelijk minder winkels en branches zijn, waarbij het noodzakelijk is om met de auto voor de deur te parkeren, zullen er wellicht meer mensen met de fiets of het openbaar vervoer komen of vinden de mensen het aanvaardbaar om iets verder van het winkelrondje hun auto te parkeren.

De binnenstad dient zich te kunnen ontwikkelen in de richting van kleinere winkels: bric-à-brac, kunst en antiek, koffie en thee, etc. Dat is echter afhankelijk van initiatieven van ondernemers en gaat in tegen de heersende trend van schaalvergroting en steeds meer filiaalbedrijven. Anderzijds sluit het wel aan bij de wens van de consument (met name de toerist) en bij een trend in de richting van kleinschalige winkels van allochtone ondernemers, met name op het gebied van de dagelijkse goederen. Gelet op de prijzen van winkelruimte in de kern van het winkelrondje (Grote Noord, Nieuwsteeg, Gouw, Gedempte Turfhaven) zullen deze kleine winkels vooral een plek moeten vinden in de toevoerstraten vanaf het station en de parkeergelegenheden en in het gebied tussen het winkelrondje en het havenkwartier. De gemeente scheidt daarvoor de randvoorwaarden.

Ook binnen het winkelrondje is nog ruimte voor uitbreiding van de detailhandel. Door het benutten van de ruimte in leegstaande panden of functiewijziging van panden kan de beschikbare ruimte intensiever worden benut. Het kernwinkelgebied blijft compact, maar de tendens is wel dat het kernwinkelgebied steeds meer opschuift naar het noordwesten van de binnenstad (Kleine Noord, Veemarkt), in de richting van het station en de belangrijkste parkeergelegenheden. Het zuidelijk deel van het traditionele winkelrondje (Lange Kerkstraat, Nieuwstraat, Kerkstraat, zuidelijk deel Grote Noord) komt daarmee onder druk te staan. Ook dat is een tendens die al enige tijd aan de gang is. De afstand tussen havengebied en kernwinkelgebied wordt hierdoor alleen maar groter.

### *Binnenstadsmanagement*

Eenzijds liggen er kansen voor de detailhandel in de binnenstad vanwege de sfeer en het unieke winkelklimaat, op grond waarvan er een bepaalde uitbreidingsbehoefte bestaat. Anderzijds staat de detailhandel in de binnenstad onder druk vanwege onder meer de bereikbaarheid, ontwikkelingen in de ICT en ontwikkelingen op het Runshopping Centre en buiten Hoorn. Op diverse terreinen is er actieve sturing nodig, met name ten aanzien van de binnenstad.

De gemeente kan dat niet alleen. Samenwerking met ondernemers is noodzakelijk om een goed economisch klimaat in de binnenstad te realiseren. Daarbij gaat de aandacht onder meer uit naar promotie, inrichting van de openbare ruimte, bereikbaarheid en parkeren. Onlangs is gestart met een vorm van binnenstadsmanagement, om ten aanzien van de binnenstad te komen tot een betere afstemming tussen gemeente en ondernemers en tussen ondernemers onderling. Ook in de toekomst is dit een belangrijk instrument. De overheid of de ondernemers kunnen het immers niet alleen, maar hebben elkaar nodig om er wat van te maken. Elkaar tegenwerken werkt alleen maar contraproductief, binnenstadsmanagement moet zorgen voor een goede samenwerking.

## 6. Fysieke pijler

---

**De ontwikkelingen, zoals die zijn beschreven in de sociale en economische pijlers, gaan gepaard met een zekere ruimteclaim. Ze nemen fysieke ruimte in en kunnen dus als het ware worden vertaald naar de fysieke pijler. De ruimte binnen de gemeentegrenzen is echter beperkt. De nieuwe woonwijk Bangert en Oosterpolder vult de laatste grote open ruimte binnen de grenzen van de stad. Hoorn is verder aangewezen op de beschikbare ruimte binnen de bestaande stad en op ruimte buiten de huidige gemeentegrenzen. Uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied is daarom noodzakelijk.**

Binnen de bestaande stad is inderdaad nog ruimte die intensiever kan worden benut, zonder dat dit ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit. Een voorbeeld hiervan is de strook tussen de A7 en de wijk Risdam, waar – ten zuiden van de Bobeldijkerweg – momenteel het vrijetijdspark Blauwe Berg wordt ontwikkeld. Ook het gebied ten noorden van de Bobeldijkerweg kan in de toekomst intensiever worden gebruikt.

Ook in en rond de binnenstad liggen terreinen die wachten op een nieuwe invulling. Per locatie zal worden bepaald welke invulling de beste is. Daarbij zal niet alleen naar de locaties zelf worden gekeken maar ook naar de vraag hoe een invulling op een bepaalde plek een meerwaarde kan betekenen voor de stad als geheel. Dat geldt ook voor locaties buiten de binnenstad die hun huidige functie verliezen en die dus een nieuwe functie kunnen krijgen.

Hoorn zal ook een groene stad blijven. Voldoende open en groene plekken zijn belangrijk voor de leefbaarheid in de wijken en de stad als geheel. De groenstructuur zal dus zo veel mogelijk worden gespaard. Er zal zorgvuldig met de beschikbare ruimte worden omgegaan en dat legt beperkingen op. In deze Stadsvisie worden daarin keuzes gemaakt.

### 6.1. De binnenstad

De historische binnenstad, waarin het rijke VOC-verleden zichtbaar en tastbaar wordt, gekoppeld aan de ligging aan het water, is de kernkwaliteit van Hoorn. Of om het in marketingtermen te zeggen: de historische binnenstad (en de ligging ervan) is het 'unique selling point' van Hoorn. De historische binnenstad is ook wat de mensen in de diverse wijken aan elkaar bindt en wat bepalend is voor het imago en de identiteit van Hoorn en zijn inwoners. Er zal daarom worden geïnvesteerd in de kwaliteit van de binnenstad en wel zodanig, dat het unieke karakter ervan wordt versterkt.

De binnenstad is het domein van zowel de bewoners van de binnenstad als de toeristen, het winkelend publiek en de mensen die er hun brood verdienen. Hoorn heeft relatief gezien een groot centrum, zodat er in principe voldoende plek is voor alle groepen en alle functies. Het is echter niet uit te sluiten dat de verschillende gebruikers af en toe hinder van elkaar ondervinden, hoewel er naar gestreefd wordt om het aantal conflictsituaties tot een minimum te beperken. Verder ligt er een probleem met betrekking tot de bereikbaarheid van en het parkeren in de binnenstad. De oplossing van dat probleem heeft hoge prioriteit.

#### *Een autoluwe binnenstad*

De binnenstad zal zo veel mogelijk autoluw worden gemaakt, met het oog op de historische uitstraling en de gewenste kwaliteit van de binnenstad. Een volledig autovrije binnenstad is een illusie, gelet op het grote aantal bewoners van de binnenstad, de groei van het autobezit en het be-

lang van de auto voor het winkelen. De gemeente zal dusdanige randvoorwaarden scheppen, dat de auto zo veel mogelijk uit het straatbeeld verdwijnt op die plaatsen die voor het toerisme, de recreatie en het winkelen (en daarmee voor het imago van Hoorn) van belang zijn. Dat betreft dan met name de as vanaf de Noorderveemarkt via het winkelrondje, Kerkplein en Rode Steen naar het havengebied.

In de eerste plaats zal het doorgaand verkeer in de binnenstad worden beperkt. Voor veel mensen is een route dwars door de binnenstad momenteel een aantrekkelijk alternatief om de drukte op de Provincialeweg te ontlopen (bijvoorbeeld vanuit de Kersenboogerd in de richting Alkmaar). Daarmee wordt de binnenstad echter opgezaagd met een oneigenlijke extra verkeersdruk. Sluipverkeer door het centrum zal worden tegengegaan door middel van gerichte verkeersmaatregelen. In de binnenstad is in principe alleen plaats voor bestemmingsverkeer.

Bij de economische pijler, in de paragraaf over de detailhandel, is al de mogelijkheid genoemd om verkeersstromen te sturen door middel van het toestaan van bepaalde winkelformules en branches op het Runshopping Centre. Maar ook door het verbeteren van faciliteiten voor fietsers en door het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer naar de binnenstad, kan het aantal bezoekers dat met de auto naar de binnenstad komt worden beperkt. De gemeente zal hiervoor de randvoorwaarden scheppen.

De toevoerroute naar de binnenstad via het Keern is al jaren een probleem in verband met de spoorwegovergang. Door het drukker wordende verkeer wordt dit knelpunt alleen maar groter. Een tunnel onder het spoor is in theorie een mogelijkheid, maar is financieel gezien niet realistisch. Bovendien trekt een tunnel meer verkeer de binnenstad in (eventueel ook doorgaand verkeer), terwijl dat nu juist wordt tegengegaan. Een alternatief, dat nader zal worden onderzocht, is een tunnel onder het spoor die rechtstreeks uitkomt in een grote parkeergarage. De locatie Pelmolenpad is daarvoor een uitgelezen plek. Voordeel van dit alternatief is een directe en onbelemmerde toegang tot het centrum (vlakbij het winkelgebied), zonder dat dit leidt tot extra verkeer in de binnenstad zelf.

Parkeren voor bezoekers (met name winkelend publiek) zal zo veel mogelijk plaatsvinden aan de randen van het centrum, met name in de vorm van parkeergarages. Eventueel (als andere maatregelen niet toereikend zijn) kunnen ook parkeerplaatsen aan de rand van de stad worden benut, in combinatie met collectief vervoer naar de binnenstad (city- of pendelbussen). De parkeergarages van het Jeudje en de nieuwe schouwburg zijn een goede eerste aanzet. De komende jaren zal geïnvesteerd worden in parkeergarages op meerdere locaties, zoals in ieder geval het stationsgebied, de Vale Hen en het Pelmolenpad.

Parkeergarages zijn overigens pas haalbaar en effectief wanneer andere mogelijkheden worden beperkt. Daarom zullen de tarieven voor het parkeren op maaiveld in de binnenstad substantieel worden verhoogd en zal er betaald parkeren worden ingevoerd in de wijken rond de binnenstad. De kosten voor parkeergarages moeten namelijk worden opgebracht door de gebruikers en daarvan kan pas sprake zijn wanneer de bezettingsgraad optimaal is. Het gemeentebestuur kiest hiervoor, hoewel dit ingaat tegen de wens van een groot deel van de bevolking en de middenstand, omdat alleen dan de kwaliteit van de binnenstad (Hoorn als monument of juweel aan het water) voor bewoners, winkelend publiek en toeristen op voldoende hoog peil kan worden gehouden.

Parkeergarages en andere parkeermogelijkheden aan de rand van de (binnen)stad zijn bedoeld voor middellang en lang parkeren – en dus primair voor toeristen en ‘funshoppers’. Voor doelgericht winkelen en voor het afleveren en ophalen van spullen, blijven er mogelijkheden om in de buurt van een bepaalde winkel (kort) te parkeren. Die mogelijkheden zullen echter beperkt zijn, zodat de mensen toch zoveel mogelijk worden gestimuleerd om gebruik te maken van de parkeermogelijkheden (parkeergarages) aan de rand van de binnenstad. Voor mensen die echt zijn aangevoerd op parkeergelegenheid vlakbij de bestemming, zoals mensen die slecht ter been zijn, zullen er uiteraard altijd mogelijkheden zijn.

Voor bewoners van de binnenstad geldt dat zij de mogelijkheid moeten hebben om hun auto in de buurt van de woning te parkeren. Ondanks het sterk toenemend autobezit wordt daarbij uitgegaan van maximaal één parkeervergunning per huishouden. Binnenstadsbewoners zullen moeten accepteren dat het niet in alle gevallen mogelijk is om de auto direct voor de voordeur te parkeren. Ook voor vergunninghoudersparkeren geldt dat zo veel mogelijk wordt gestreefd naar vormen van gebouwd parkeren, hoewel dat ruimtelijk (vanwege het historisch karakter van de binnenstad) en financieel lang niet altijd mogelijk zal zijn. Het wonen in de binnenstad zal duurder worden en de mobiliteit van de binnenstadbewoners zal enigszins worden beperkt, hoewel dat niet voor de hele binnenstad in gelijke mate hoeft te gelden. Nieuwe technieken en creatieve oplossingen zullen worden ingezet om alle mogelijkheden te benutten.

### *Functies in de binnenstad*

De binnenstad van Hoorn is groot genoeg om een breed palet aan functies te kunnen huisvesten. Daarbij geldt als voorwaarde dat deze functies zich goed verdragen met het historisch karakter van de binnenstad. Kenmerk van een levendige (binnen)stad is, dat alle functies in principe door elkaar heen voorkomen. Van oudsher hebben alle sociale en economische functies hun plek in de binnenstad en is er sprake van een volledige integratie. In de loop der tijden is er een proces van functiescheiding ontstaan, dat er ook toe heeft geleid dat veel functies de binnenstad hebben verlaten.

In het verleden heeft dat er bijvoorbeeld toe geleid, dat er steeds minder mensen in de binnenstad gingen wonen. Op een gegeven moment is die ontwikkeling tot staan gebracht en zijn er diverse woningbouwprojecten in de binnenstad gerealiseerd (Visserseiland, Jeudje, Karperkuil, etc.). Dat heeft een duidelijk positieve impuls op de binnenstad gehad. De woonfunctie van de binnenstad wordt gestimuleerd in verband met de sociale veiligheid en de levendigheid in de binnenstad (met name op momenten dat de winkels gesloten zijn). Om deze reden wordt ook het project 'wonen boven winkels' voortgezet.

In de praktijk is er in de binnenstad sprake van gebieden of zones met een verschillend karakter. Voor een deel is dat een kwestie van marktwerking en autonome processen, voor een deel ook van overheidssturing. Om wederzijdse overlast te beperken én de diverse functies in de binnenstad te laten profiteren van elkaars nabijheid, wordt uitgegaan van een zekere concentratie van functies. Zo ontstaan in de binnenstad zones met een verschillend karakter: woonbuurten, een havenkwartier, een bepaalde concentratie van musea en galeries, winkel- en horecagebieden, etc. Dat schept duidelijkheid (juist ook voor mensen van buiten) en versterkt de identiteit van de verschillende onderdelen. Het bestemmingsplan voor de binnenstad regelt dit door middel van een systeem van (meng)bestemmingen, die elk een bepaald aantal functies toelaten.

### *Struingebied*

De samenhang tussen het kernwinkelgebied (het winkelrondje) en de haven wordt verbeterd. Deze twee gebieden sluiten momenteel niet goed op elkaar aan en het gat ertussen wordt steeds groter, omdat het winkelrondje zich meer in noordwestelijke richting ontwikkelt. Dat blijkt ook uit het gegeven dat het zuidelijk deel van het winkelrondje het steeds moeilijker krijgt en dat de loop er wat uit raakt. Toch kunnen beide niet zonder elkaar. Dat wil zeggen: een zekere ruimtelijke samenhang is vereist om de gebieden optimaal van elkaars aanwezigheid te laten profiteren. De aanwezigheid van de haven kan een meerwaarde hebben in het kader van het recreatief winkelen, terwijl de mogelijkheden van het winkelgebied een belangrijk bezoekmotief (kunnen) vormen voor de waterrecreanten.

Verbetering van de ruimtelijke samenhang zal leiden tot een bepaalde mate van synergie. Op dit moment is het nog zo, dat watertoeristen vaak niet weten waar de winkels zich bevinden en dat het winkelend publiek de haven niet weet te vinden. Bewegwijzering is daarbij weliswaar een goed hulpmiddel, maar zou eigenlijk niet nodig hoeven zijn. Het doel is een situatie waarbij de mensen vanzelf de goede kant op lopen. Dat moet echter wel 'geregisseerd' worden en daarbij speelt de gemeente een belangrijke, randvoorwaarden scheppende, rol. Dat kan bijvoorbeeld door

de aankleding van de openbare ruimte (wijze van bestrating, etc.), door de kwaliteit van de panden en gevels langs bepaalde routes en door de functies langs bepaalde straten (met daarbij horende uithangborden).

Met het oog daarop wordt ingezet op het creëren van een 'struingebied' tussen het winkelrondje en de havens (tussen de Nieuwsteeg en de Hoofdtoren), met centraal daarin de beide pleinen van de binnenstad: Rode Steen en Kerkplein. Veel culturele functies en horecabedrijven zijn al in dit gebied gevestigd, zodat het al een zekere aantrekkingskracht heeft op toeristen en inwoners van Hoorn. Het gebied kan interessanter gemaakt worden met kleine winkeltjes (onder andere kunst, antiek, curiosa), restaurants en daghoreca, etc. Om dat voor elkaar te krijgen wordt er een stimulerend beleid gevoerd, onder andere via het bestemmingsplan. Ook door de inrichting van de openbare ruimte zal dit gebied een aantrekkelijker uitstraling krijgen. Het gaat dus om een samenhangend pakket van maatregelen.

Het resultaat is een gebied, dat met zijn smalle straten en stegen uitnodigt om te struinen en te verblijven en dat op die manier kan zorgen voor samenhang tussen het winkelgebied en het havengebied. Een andere manier om het gat tussen haven en winkelrondje te dichten is het verder naar binnen halen van de haven, door de mogelijkheden van de oude binnenhavens (Appelhaven, Nieuwendam, Karperkuil, Vollerswaal) beter te benutten. De mogelijkheden hiervan zullen nader worden onderzocht.

## **6.2. Havens en waterfront**

De haven en het waterfront zijn niet alleen van belang in het kader van toerisme en vrije tijd, maar ook voor de identiteit en het imago van Hoorn. De ligging aan het water is dus van belang voor toeristen én voor de eigen inwoners. Het gaat daarbij met name om de kustlijn c.q. het waterfront tussen de nieuwe schouwburg en het Julianapark (en in de toekomst tot en met de nieuwe jachthaven bij de Schelphoek).

De uitdaging om een levendige stad te zijn zal voor een belangrijk deel worden gezocht in dit gebied. In het havengebied liggen nog veel kansen die benut kunnen worden: uitbreiding van voorzieningen voor watersporters, drijvende terrassen, meer publieke functies direct aan het water, etc. In dat kader moet worden geconstateerd dat de haven van Hoorn de laatste jaren min of meer is blijven stilstaan, terwijl de havens in de omgeving (zoals Enkhuizen en Medemblik) een stevige ontwikkeling hebben doorgemaakt. Er zal dus een inhaalslag worden gemaakt.

Aan het water en bij de havens zijn de afgelopen jaren al diverse projecten gerealiseerd: de nieuwe schouwburg, enkele appartementencomplexen aan de Westerdijk, het Visserseiland, de Karperkuil. Voor de toekomst liggen er vooral mogelijkheden aan de Westerdijk en op het Oostereiland. Uitgangspunt daarbij is een integrale aanpak van het waterfront en de havens van Hoorn. Een mogelijke toekomstige stijging van het waterpeil van het Markermeer is daarbij een punt van aandacht: dit kan grote gevolgen hebben voor de hoogte van de waterkeringen en daarmee voor de inrichting van de openbare ruimte.

Het vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van de Westerdijk is een 'wandelpromenade'. Het parkeren wordt zo mogelijk verplaatst naar andere locaties, zodat ruimte ontstaat voor een hoogwaardiger inrichting van de openbare ruimte. Als de weg wordt verplaatst naar de gevelwand van de Westerdijk, kan er bijvoorbeeld een park aan het water worden gecreëerd, met wat kleinschalige publieke functies als een theehuis en een muziekkoepeel. De doelgroep is vooral de eigen bevolking van Hoorn en de regio. Langs de Westerdijk overheerst de woonfunctie, conform de recent gerealiseerde appartementencomplexen.

Voor de toekomstige ontwikkeling van het Oostereiland wordt met name ingezet op de publieke toegankelijkheid van het gebied. Het betreft een unieke locatie, die vanwege de voormalige functie als gevangenis tot dusver nooit optimaal kon worden benut. Nu deze belemmering niet meer bestaat, zal er een goed en integraal plan worden ontwikkeld met als belangrijkste uitgangspunt,

dat de gebruikswaarde voor de inwoners van Hoorn én voor toeristen wordt geoptimaliseerd. De bestaande gebouwen worden grotendeels gehandhaafd en gerestaureerd, gelet op de beeldbepalendheid ervan en de cultuurhistorische waarde. Er zal een passende bestemming voor worden gezocht, bij voorkeur in de culturele sfeer.

Het zuidelijk deel van het eiland is momenteel onbebouwd. In de toekomst is bebouwing mogelijk, mits daarvoor een goede bestemming gevonden kan worden. De bereikbaarheid van het Oostereiland is daarbij een beperkende factor. Functies waarvoor bereikbaarheid per auto noodzakelijk is (zoals woningbouw of eventueel een hotel), zijn slechts mogelijk wanneer voor de ontsluiting van de locatie een goede en creatieve oplossing is gevonden. Mocht een dergelijke oplossing niet voorhanden zijn (of financieel niet haalbaar), dan zal worden gezocht naar een invulling waarvoor autobereikbaarheid minder essentieel is. Op de zuidelijke punt van het Oostereiland is momenteel de botterwerf gehuisvest. Deze kan eventueel worden ingepast in een stedenbouwkundig plan voor het Oostereiland. Als dat niet mogelijk is, zal worden gezocht naar een passende alternatieve locatie.

De oevers van het Oostereiland worden zo veel mogelijk publiek toegankelijk. Zo kan iedereen optimaal genieten van het unieke zicht over de haven en de stad. Aan de oostzijde kunnen aanlegsteigers worden gerealiseerd voor de bruine vloot en voor grote passagiersschepen, zodat de capaciteit van de haven voor die categorieën wordt vergroot. De inrichting van de openbare ruimte zal van hoog niveau zijn, zodat het gebied kan uitgroeien tot het visitekaartje van de stad.

Voor de toekomst van de havens is het belangrijk dat de nieuwe jachthaven bij de Schelphoek goed wordt benut. Door deze nieuwe haven neemt niet alleen het aantal ligplaatsen toe, maar kunnen de verschillende havens ook beter 'thematisch' worden ingevuld: wedstrijdzeilen, vaste ligplaatsen, passanten, etc. Dat zal niet van de ene op de andere dag kunnen worden gerealiseerd, maar meer via de weg van de geleidelijkheid. Uitgaande van de gebruikers van de havens zijn er vier categorieën te onderscheiden: de chartervaart (de bruine vloot), de moderne passagiersschepen (de witte vloot), de particuliere (zeil)schepen en de particuliere historische schepen. Met name voor passanten, passagiersschepen en de bruine vloot (de historische schepen) zal ruimte worden gecreëerd in de nabijheid van de historische binnenstad (de oude havens).

Door de ontwikkeling van de Schelphoek komen ook het Julianapark en het recreatiegebied van de Schellinkhousterdijk in een andere positie. Deze gebieden vormen immers de verbindende schakel tussen de nieuwe jachthaven en de historische binnenstad. Vooral nog wordt voor deze gebieden niet gedacht aan grootschalige functieverandering (bijvoorbeeld in de vorm van verplaatsing van Hollandia) of bebouwing van enige omvang. In de verdere toekomst (buiten de reikwijdte van deze Stadsvisie) kan dat wellicht anders komen te liggen. Vooral nog wordt ingezet op verbetering van de gebruiksmogelijkheden en de openbare ruimte en wellicht wat kleinschalige bebouwing in de vorm van een theehuis of andere vormen van horeca. Ook kan in het gebied eventueel een plek worden gevonden voor een kleinschalige stadscamping, mocht daaraan behoefte bestaan.

### **6.3. De wijken**

Alle aandacht voor de binnenstad en de havens betekent niet dat de wijken daaromheen van ondergeschikt belang zijn. Integendeel: in die wijken wonen verreweg de meeste inwoners van Hoorn en bevinden zich allerlei voorzieningen die voor de leefbaarheid van de stad van groot belang zijn. Onder de sociale en economische pijlers is daarover al veel gezegd en ook in de volgende paragraaf (over het wonen) gaat het vooral over de wijken. In het algemeen geldt dat het streven erop is gericht om de woningvoorraad af te stemmen op enerzijds de maatschappelijke behoefte en de demografische ontwikkelingen (de markt vraag) en anderzijds op de strategische visie (de gewenste identiteit van Hoorn). Twee begrippen staan daarbij centraal: herstructureren en inbreiden.



Een voorbeeld kan illustreren hoezeer maatschappelijke en demografische processen van invloed zijn op de wijze waarop woningen in een bepaalde wijk worden benut. De bouw van de wijk Risdam-Zuid is begonnen in 1971. Het maximum aantal inwoners werd bereikt in 1982: 10.791 inwoners in 3.515 woningen (gemiddeld 3,07 bewoners per woning). In 2004 waren er ruim 200 woningen bijgekomen (3.723 woningen), maar was het aantal inwoners gedaald tot 8.426 (gemiddeld 2,26 bewoners per woning). Het aantal woningen is in die periode dus met 6% toegenomen, terwijl het aantal inwoners met 22% is gedaald. Dat is gepaard gegaan met een aanmerkelijke vergrijzing van de wijk.

Het is daarom zaak om adequaat te reageren op maatschappelijke en demografische processen en om – ook door middel van herstructureren en inbreiden – voldoende geschikte woningen te hebben voor alle bevolkingsgroepen. Door wijkvernieuwing en het aanbieden van passende huisvesting voor alle bevolkingsgroepen kan de doorstroming op de woningmarkt worden gestimuleerd en kan wellicht worden voorkomen dat sommige buurten totaal vergrijzen. Het voorbeeld van Risdam-Zuid geeft aan dat een passief beleid automatisch leidt tot vergrijzing. Actief beleid is nodig om ook jongeren een plek te kunnen bieden binnen de wijken. Alleen op die manier kan Hoorn een stad zijn voor ouderen én jongeren, voor autochtonen én allochtonen.

### *Herstructureren*

De meeste wijken in Hoorn zijn ontstaan na 1965. Dat betekent dat er in Hoorn geen grote naoorlogse wijken zijn uit de periode 1945-1965, zoals in veel andere steden. Herstructurering van wijken is daarom tot dusver geen thema geweest in Hoorn. In de toekomst zal dat veranderen, omdat dan de vraag aan de orde is of de woningen uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw bouwtechnisch nog aan de eisen voldoen en – belangrijker nog – of deze woningen nog aan de kwalitatieve woningvraag voldoen. De woonwensen van de bevolking veranderen immers voortdurend, onder invloed van bijvoorbeeld de komst van mensen uit andere culturen en de vergrijzing. Bij herstructurering kan het gaan om het verkopen van huurwoningen of om het samenvoegen of splitsen van woningen. De meest vergaande vorm is sloop en nieuwbouw van woningen, waarbij eventueel ook de complete stedenbouwkundige structuur van een wijk wordt gewijzigd.

Bij sloop en nieuwbouw kan in principe worden volstaan met het inventariseren van de woningen die niet meer aan de eisen of wensen voldoen, het onderzoeken van de vraag aan welk type woningen wel behoefte bestaat en vervolgens het slopen van de oude en het bouwen van de nieuwe woningen. De ambitie van Hoorn ligt echter hoger. Allereerst zal per wijk worden bepaald wat de sterke en zwakke punten van de wijk zijn; daarbij gaat het zowel om de ruimtelijke als om de sociale structuur (bevolkingsopbouw e.d.). Vervolgens zal worden onderzocht aan welke voorzieningen in de wijk behoefte bestaat (ook op langere termijn), op welke wijze de sociale opbouw van de wijk kan worden verbeterd, hoe dit zich verhoudt met de kwalitatieve woningvraag, etc. Diversiteit van de wijken – zowel ruimtelijk als sociaal – is daarbij het uitgangspunt.

Op basis van een dergelijke analyse zal tenslotte worden bepaald welke woningen moeten worden gesloopt, waar nieuwbouw mogelijk is (en met welke typen woningen), welke andere ingrepen gewenst zijn (bijvoorbeeld in de openbare ruimte), waar ruimte gereserveerd moet worden voor andere functies (waaronder ook groen), etc. Alleen op die manier kan ervoor worden gezorgd dat herstructurering leidt tot verbetering van de ruimtelijke én sociale structuur van een wijk.

### *Inbreiden*

Inbreiden betekent het bouwen van woningen of voorzieningen binnen de bestaande stad op locaties die voordien niet bebouwd waren, dan wel een andere bestemming hadden (oude bedrijventerreinen bijvoorbeeld). Inbreiden is dus niet hetzelfde als herstructureren, maar is er als het ware wel familie van. Net als herstructureren moet inbreiden ertoe leiden, dat de ruimtelijke en sociale structuur van een wijk verbetert. Daarvan is in ieder geval geen sprake, als het bouwen van woningen ten koste gaat van een speelplek of een groenvoorziening, die een belangrijke (so-

ciale en/of ruimtelijke) functie vervult in een wijk. Maar in bepaalde gevallen kan het juist goed zijn om woningen te bouwen aan de randen van een bestaand park, indien daarmee de sociale veiligheid van zo'n park wordt verhoogd.

Met name aan de rand van het stadscentrum bevinden zich enkele grote inbreidingslocaties die als het ware een bijzondere status hebben. Het gaat daarbij om het Pelmolenpad, het stationsgebied en het bedrijventerrein van de Holenweg. Het betreft locaties die al verstedelijkt zijn en waar nieuwbouw van woningen niet ten koste gaat van het groen in de stad. Gelet ook op de omvang van deze locaties kunnen hier relatief grote aantallen woningen worden gerealiseerd. Dat is met name van belang, zolang er geen nieuwe uitbreidingen mogelijk zijn buiten de huidige gemeentegrenzen. Overigens wordt daarbij wel de 'Hoornse schaal' in de gaten gehouden: een mix van hoogbouw (maximaal zes tot acht bouwlagen) en laagbouw verdient de voorkeur boven extreme verdichting (woontorens met tien bouwlagen of meer).

Overigens zijn er ook kleinere inbreidingslocaties, die al verstedelijkt zijn: de Vale Hen, de TSH-locatie aan de Liornestraat, de locatie van de oude schouwburg, het winkelcentrum Korenbloem, de rand van het Runshopping Centre aan het Keern, etc. Gelet op het uitgangspunt om Hoorn zo groen mogelijk te houden, komen deze locaties eerder voor inbreiding in aanmerking dan locaties die ten koste zouden gaan van groene open ruimtes.

## **6.4. Wonen**

Uit onderzoek is gebleken dat inwoners van Hoorn over het algemeen (zeer) tevreden zijn over hun woning en hun woonomgeving. Hoorn wordt gezien als een aantrekkelijke woonstad. Toch zal er moeten worden geïnvesteerd in de woningvoorraad en de woonmilieus. In de vorige paragraaf is al het nodige gezegd over de noodzaak tot herstructurering en wijkvernieuwing. Er wordt ingezet op verbetering en een intensief beheer van de woonomgeving. Gemeente, woningcorporaties en eventueel ook andere grote verhuurders zullen hun activiteiten zo veel mogelijk op elkaar afstemmen.

Bij nieuwbouw zullen in de eerste plaats voldoende woningen worden gebouwd voor de lokale behoefte. Uit berekeningen blijkt dat daarvoor tot het jaar 2020 ruim 6.100 woningen nodig zijn. Het inwonertal zal dan vermoedelijk in de richting van de 80.000 inwoners gaan. In de uitbreidingswijk Bangert en Oosterpolder kunnen ongeveer 3.300 woningen worden gebouwd. De overige woningen zullen op inbreidingslocaties (inclusief wonen boven winkels in de binnenstad) worden gerealiseerd. Ervan uitgaande dat er op inbreidingslocaties maximaal tussen de 2.000 en 3.000 woningen kunnen worden gebouwd (afhankelijk van de gekozen woningdichtheid op de diverse locaties), betekent dit dat er uiterlijk rond 2020 ruimte nodig is buiten de huidige gemeentegrenzen.

Mocht voor een aantal inbreidingslocaties – zoals het stationsgebied, de Holenweg en het Pelmolenpad – gekozen worden voor een (zeer) hoge woningdichtheid, dan kan het genoemde jaartal van 2020 wat opschuiven in de tijd naar bijvoorbeeld 2025; het aantal inwoners binnen de huidige gemeentegrenzen kan dan wellicht oplopen tot ca. 85.000. Maar ook dan zijn de mogelijkheden om binnen de huidige gemeentegrenzen te voorzien in de (eigen) woningbehoefte eindig. Hoe dan ook is uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied noodzakelijk – voor wat betreft woningbouw op wat langere termijn dan in het geval van bedrijventerreinen.

Er spelen ook kwalitatieve aspecten bij het realiseren van de woningbouwopgave. Eén van de meest in het oog springende aspecten daarbij is de huisvesting van senioren, onder invloed van de vergrijzing. Al in 2010 wordt ruim 40% van de woningvoorraad bewoond door ouderen (55+) en zo'n 25% door huishoudens van 65 jaar en ouder. Ook zonder instroom van ouderen uit de regio zal Hoorn vergrijzen. Bij de sociale pijler is al gewezen op de kans dat het bieden van goede ouderenhuisvesting en goede voorzieningen bovendien een aanzuigende werking heeft op ouderen van buiten de stad. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt van een levendige stad

voor jong en oud. Hoorn zal daarom ook zorgen voor voldoende (en bereikbare) woningen voor jongeren, starters en mensen met lage inkomens.

Om al die doelstellingen te kunnen bereiken, zal in ieder geval zo veel mogelijk levensloopbestendig worden gebouwd: woningen (met name appartementen) die geschikt zijn voor huishoudens in verschillende levensfasen, met een nadruk op één- en tweepersoons huishoudens. Op die manier wordt gestreefd naar een flexibel woningaanbod en buurten waar jongeren en ouderen en verschillende bevolkingsgroepen door elkaar heen wonen, zodat met recht gesproken kan worden van een stad voor alle mensen. Dat uitgangspunt wordt gehanteerd bij nieuwbouw in uitbreidingswijken, maar zeker ook in het geval van inbreiding en herstructurering van bestaande wijken.

In de vorige paragraaf is al aangegeven dat zo veel mogelijk voorkomen zal worden dat verdichting leidt tot aantasting van groen en de leefbaarheid in de wijken. Eén van de middelen om dat te bereiken kan ook zijn het bouwen van woningen in en op het water. Grootschalige ontwikkelingen op het Markermeer zijn echter niet aan de orde, zeker niet in de directe nabijheid en invloedssfeer van de historische binnenstad. Ook het inpolderen of opspuiten van land, zoals bijvoorbeeld in het geval van IJburg bij Amsterdam, zal bij Hoorn niet plaatsvinden.

Het bouwen van woningen in of op het water blijft dus beperkt tot enkele tientallen of hooguit enkele honderden woningen op locaties die niet leiden tot aantasting van het historisch stadsgezicht van Hoorn. Daarbij kan het gaan om drijvende woningen, maar eventueel ook om andere vormen van 'amfibisch' wonen, zoals paalwoningen. Een eerste experiment zal worden ontwikkeld in combinatie met de nieuwe jachthaven bij de Schelphoek. Mocht dit experiment positief uitpakken, dan zullen andere locaties worden onderzocht.

## **6.5. Verkeer en vervoer**

In de Stadsvisie kiest Hoorn voor een levendige stad voor iedereen, met een gematigde groei van het inwonertal, uitbreiding van de detailhandel, groei van de werkgelegenheid, meer (regionale) voorzieningen door een uitbouw van de centrumfunctie van West-Friesland en verdere ontwikkeling van het toerisme. Dat legt een druk op de bereikbaarheid van Hoorn, terwijl een goede bereikbaarheid juist van groot belang is voor een verdere ontwikkeling.

Feitelijk is er sprake van een nationaal en zelfs internationaal probleem. Op steeds meer plaatsen wordt duidelijk dat het verkeer niet tot in het oneindige kan groeien en dat het stagneren van de mobiliteit een beperkende factor is bij de economische ontwikkeling van steden en regio's. Daarom is het des te belangrijker dat er in Hoorn meer werkgelegenheid komt en dat de balans tussen wonen en werken meer in evenwicht komt. Een te sterke afhankelijkheid van de mobiliteit (dat wil zeggen: het forensisme naar de Randstad) maakt de positie van Hoorn immers kwetsbaar in een situatie dat deze mobiliteit stagneert en de bereikbaarheid van de stad onder druk staat.

De bereikbaarheid en het parkeren in de binnenstad is al aan de orde geweest. De binnenstad is echter niet het enige probleem. Uit recent onderzoek blijkt dat het verkeer op met name de Provincialeweg over tien of vijftien jaar structureel vastloopt, als er geen maatregelen worden getroffen. Ook op de andere wegen van de hoofdinfrastructuur, zoals de Oostergouw en de IJsselweg, zal het steeds drukker worden. De bereikbaarheid van de stad als geheel staat daarmee onder druk. Op basis van het huidige verkeersmodel en dynamische doorrekeningen zal er een 'masterplan hoofdinfrastructuur' worden opgesteld, waarin effectieve maatregelen worden voorgesteld en het verkeer dusdanig wordt verdeeld dat sprake is van een zo duurzaam mogelijke oplossing.

De problematische bereikbaarheid van Hoorn heeft ook te maken met de ligging en ruimtelijke structuur van Hoorn. Een ringweg rond de hele stad is bijvoorbeeld niet mogelijk. Effectieve oplossingen, zoals die in een masterplan zullen worden voorgesteld, gaan ongetwijfeld gepaard met forse investeringen in de hoofdinfrastructuur. Daarbij zal wel de balans tussen kosten en baten in het oog gehouden worden. Een goed bereikbare stad is voor de inwoners en het economisch kli-

maat uiteraard een groot goed, maar het verkeer kan niet tot in het oneindige gefaciliteerd worden. Op voorhand kan bijvoorbeeld worden gesteld, dat het verdubbelen of het verdiepen van de Provincialeweg geen optie is. Het is niet te voorkomen dat men af en toe in de file staat, zeker niet in de ochtend- en avondspits.

Bij het thema bereikbaarheid moet overigens onderscheid worden gemaakt tussen het verkeer van en naar de stad (dus de bereikbaarheid van de stad als zodanig) en het verkeer binnen de stad. Voor het verkeer van en naar de stad zal Hoorn zich blijven inzetten voor behoud en verbetering van het openbaar vervoer (zowel bus als trein). Voor de bereikbaarheid over de weg wordt gestreefd naar capaciteitsverbetering van de A7 en de Westfrisiaweg (door verbreding of anderszins)<sup>7</sup>.

Voor het verkeer binnen de stad liggen er kansen voor de fiets en het openbaar vervoer. Immers, door enerzijds een groei van het aantal inwoners en de stedelijke functies (en dus een groeiende vervoersmarkt) en anderzijds de problematische situatie op de wegen in de stad, zal men eerder geneigd zijn om te kiezen voor het openbaar vervoer, dat daardoor meer bestaansrecht krijgt. Dat biedt mogelijkheden voor een fijnmaziger openbaar vervoernet, voor hogere frequenties in de dienstregelingen en wellicht voor het toepassen van nieuwe vervoersconcepten. Van deze mogelijkheden zal optimaal worden geprofiteerd. Ook is men bij een verslechterende autobereikbaarheid eerder geneigd om de fiets te pakken, zeker voor bewegingen binnen de stad. Hierop zal worden ingespeeld door het investeren in betere routes en voorzieningen voor fietsers<sup>8</sup>.

Niet alleen in de binnenstad en op de hoofdroutes is het verkeer een probleem, ook in de wijken leidt het verkeer steeds meer tot aantasting van het woonklimaat. Dat is vooral een probleem, omdat het woonklimaat één van de sterke punten van Hoorn is (ten opzichte van andere, grotere steden) en daarop dus niet ingeleverd mag worden. In ieder geval zal gezorgd worden voor een goede verkeersveiligheid in de wijken, zodat kinderen veilig buiten kunnen spelen en ouderen veilig naar de winkel of de huisarts kunnen lopen of fietsen. De principes van 'duurzaam veilig' blijven onverkort van kracht.

Het verkeer tussen de wijken (en de binnenstad) moet zo vlot mogelijk kunnen doorstromen, maar het verkeer binnen de wijken wordt zo veel mogelijk aan regels gebonden die zijn gericht op veiligheid en een goed woon- en leefklimaat (beperken van de snelheid, beperken van doorgaand verkeer, etc.). En bij nieuwe ontwikkelingen (nieuwe bedrijventerreinen of een nieuwe woonwijk als Bangert en Oosterpolder) dient in een zo vroeg mogelijk stadium gezorgd te worden voor de noodzakelijke infrastructuur, om te voorkomen dat bestaande wijken met overlast te maken krijgen.

Ook binnen de wijken wordt het parkeren steeds meer als een probleem ervaren. Er komen nu eenmaal steeds meer auto's en met name in de oudere wijken zijn de parkeernormen daar niet op afgestemd. Binnen de bestaande ruimtelijke structuur zal worden gezocht naar mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen te verhogen, zonder de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid aan te tasten. Dat is zeker aan de orde in het geval van herstructurering van wijken. In die gevallen zullen de huidige parkeernormen als uitgangspunt worden gehanteerd. In sommige gevallen zal er misschien voor moeten worden gekozen om ook in de wijken over te gaan tot vormen van gebouwd parkeren. Bij nieuwbouw van appartementen is dat nu vaak al het geval, in de toekomst zal dit steeds vaker voorkomen (ook ten behoeve van eengezinswoningen).

---

<sup>7</sup> Overigens heeft de gemeente beperkte zeggenschap over het wegennet in de omgeving en over het openbaar vervoer. De belangrijkste wegen in en rond Hoorn zijn van rijk en provincie en die hogere bestuursorganen zijn ook verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Maar in het overleg met deze partijen heeft Hoorn toch een belangrijke rol.

<sup>8</sup> Investeren in infrastructuur voor fietsers – mits consequent toegepast – heeft wel degelijk invloed op de wijze waarop men zich binnen een stad verplaatst. In Zwolle is bijvoorbeeld veel geïnvesteerd in infrastructuur voor fietsers. Uit onderzoek is gebleken dat de automobiliteit – als gevolg daarvan – in Zwolle ca. 20% lager ligt dan in vergelijkbare steden elders in Nederland.

## **6.6. Architectuur en openbare ruimte**

In de toekomst verschuift de aandacht steeds meer van kwantiteit naar kwaliteit. Dat zal ook worden doorgetrokken naar de thema's architectuur en stedenbouw. De afgelopen periode zijn daarin al wat stappen gezet: regiospecifieke stedenbouw en architectuur in de Bangert en Oosterpolder, bijzondere gebouwen als De Titaan en de nieuwe schouwburg, bouwprojecten in de binnenstad als het Jeudje en de Karperkuil, etc. Met name in de binnenstad wordt daarbij rekening gehouden met de historische sfeer, de bestaande monumenten en beeldbepalende panden. Dat betekent niet dat er alleen gebouwd mag worden in een historiserende bouwstijl, maar wel dat bouwplannen respectvol ingepast worden in hun (historische) omgeving. Dat geldt evenzeer voor het inpassen van nieuwe woningen in de oude dorpslinten.

Ook in de toekomst is Hoorn schoon, heel en veilig. Het gaat daarbij vooral om de inrichting en het beheer van de openbare ruimte, zowel in de binnenstad als in de wijken. Bij het ontwerp en beheer van de openbare ruimte worden veiligheidsaspecten integraal meegenomen: sociale veiligheid, vandalisme, vluchtroutes en routes van hulpdiensten bij rampen, etc. Mogelijke instrumenten daarbij zijn onder andere veiligheidseffectrapportages en toepassing van het Politiekeurmerk Veilig Wonen (bij nieuwbouwplannen voor woningbouw), het Keurmerk Veilig Ondernemen (met name voor winkelcentra) en de Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan. De gemeente werkt bij de toepassing van deze instrumenten nauw samen met de politie.

In de binnenstad hebben veel straten de afgelopen jaren een facelift ondergaan voor wat betreft de bestrating en het straatmeubilair. Een aantal andere straten zal de komende jaren nog volgen. Maar ook in de periode daarna zal een schone, hele en veilige openbare ruimte (en niet alleen in de binnenstad) nadrukkelijk punt van aandacht zijn. In de wijken is het thema vooral van toepassing op de veiligheid en leefbaarheid voor kinderen en de kwaliteit van bijvoorbeeld speelplekken. Met name ook voor kinderen moet Hoorn een 'thuis' zijn.

Hoorn is een groene stad en dat moet zo blijven. In relatie tot verdichting en inbreidingslocaties is daar al het nodige over gezegd. De identiteit van het groen in Hoorn zal worden versterkt, onder meer door samenhang aan te brengen in de hoofdgroenstructuur binnen de stad en door het groen in de stad te verbinden met het landschap daarbuiten. Ingrepen in de groenstructuur zijn gericht op het verbeteren van de gebruiksmogelijkheden van het groen. Het groen langs de hoofdwegstructuur zal worden versterkt, om de verschillende karakters van de wijken te versterken en om de groene plekken binnen de stad met elkaar te verbinden.

Het waterbeheer gaat uit van een gezond en duurzaam watersysteem met een hoge belevingswaarde. Toekomstige maatregelen zijn gericht op samenhang binnen het watersysteem. Waar gronden worden verhard of waar water wordt gedempt, zal compensatie plaatsvinden in de vorm van het creëren van nieuw oppervlaktewater. Het waterbergend vermogen van een gebied mag niet worden aangetast door nieuwe ontwikkelingen. Dat is een belangrijke randvoorwaarde bij het ontwikkelen van bijvoorbeeld inbreidingslocaties. Vanuit die invalshoek genieten locaties in reeds verstedelijkte (verharde) gebieden de voorkeur boven locaties ten koste van groen en zijn drijvende woningen en paalwoningen buitendijks beter in te passen dan ontwikkelingen op opgespoten land.

## **6.7. Duurzaamheid en milieu**

Hoorn is (ook) in de toekomst een veilige en leefbare stad. Dit impliceert een prettige, schone, aantrekkelijke en herkenbare omgeving, zodat mensen trots zijn op hun stad en er graag wonen, werken en verblijven. Leefbaarheid hangt in belangrijke mate samen met duurzaamheid. De milieureggeving en het milieubeleid (met inbegrip van de Europese richtlijnen) dragen bij aan een gezond en veilig leefklimaat in een aantrekkelijke woonomgeving. Deze leefomgeving (met vitale natuur) zal behouden en verder ontwikkeld worden, zonder de biodiversiteit aan te tasten of na-

tuurlijke hulpbronnen uit te putten. Hoorn heeft niet alleen oog voor de behoeften van nu, maar ook voor de leefbaarheid in de toekomst.

In algemene zin speelt Hoorn op een goede en duurzame manier in op de toekomst. Dat geldt niet alleen voor woningbouw, maar het betreft een integraal proces: van buurtniveau tot regionale ontwikkeling en van woningbouw tot bedrijventerreinen en infrastructuur. In een aantal gevallen kan de gemeente daar zelf actief het voortouw in nemen. In andere gevallen is de gemeente voorwaardenscheppend. Hoe dan ook zal Hoorn af en toe aanlopen tegen dilemma's die voortkomen uit het milieubeleid en het streven naar duurzaamheid. In het onderstaande komen enkele van deze dilemma's aan de orde.

**Dilemma: groei**

De Stadsvisie gaat uit van een beperkte of autonome groei van Hoorn. Verdichten mag, maar met behoud van kwaliteit. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid en milieu ligt hier een tegenstrijdigheid. Een toename van bedrijvigheid, verkeer, woningen en voorzieningen binnen de grenzen van Hoorn geeft automatisch meer overlast. Naast veiligheidsrisico's (bijvoorbeeld bij opslag van gevaarlijke stoffen) geeft dit een grotere luchtvervuiling en een hogere geluidsbelasting. De bestuurlijke mogelijkheden om een weg te vinden in dit dilemma liggen onder meer in het maken van onderscheid tussen schone bedrijven en risicobedrijven. De schone bedrijven komen bijvoorbeeld in aanmerking voor vestiging in woonwijken.

**Dilemma: geluid**

Hoogbouw op bepaalde plekken in de stad kan worden ingezet om groen en open ruimte op andere plekken te sparen. Hoogbouw langs drukke wegen is bijvoorbeeld een aantrekkelijke optie om ervoor te zorgen dat in het gebied daarachter een goed verblijfsklimaat ontstaat. De hoogbouw functioneert dan als het ware als geluidsscherm. De Europese richtlijnen en het recente beleid vanuit het ministerie van VROM geven ook meer ruimte aan gemeenten voor het ontwikkelen van gebiedsgericht beleid met betrekking tot geluidhinder. Woningen die dichtbij wegen, spoorlijnen of andere geluidsbronnen worden gebouwd, zullen echter wel aan hogere geluidsisolatiewaarden moeten voldoen.

**Dilemma: schone bodem**

Bodemkwaliteit speelt een grote rol bij ruimtelijke ontwikkeling. Bij een verdergaande verdichting krijgt Hoorn bijvoorbeeld te maken met bodemverontreiniging in de binnenstad en de oude dorpslinten. In 2005 moet de bodemkwaliteit van Hoorn in kaart zijn gebracht. Deze kaart is een bestuurlijk instrument. Sturen kan op preventie, beheer en saneren. Tot op heden volgt Hoorn de bodemdoelstellingen van rijk en provincie. Een kans op het gebied van de bodemverontreiniging ligt bij een regionale aanpak.

**Dilemma: schone lucht**

Verdichting van de stad en toename van verkeer en vervoer heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit van de leefomgeving. Naleving en handhaving van milieuwetgeving en -beleid blijft nodig om een gezonde en veilige leefomgeving te kunnen garanderen. Bij ontwikkeling van nieuwbouw, renovaties, aanleg infrastructuur en stedelijke vernieuwing moeten milieunormen integraal worden toegepast. Kansen liggen bij het maken van beleid, waarbij de ambities voor het leefklimaat zijn vastgelegd. Bijvoorbeeld: meer energiezuinige bedrijfspanden en woningen voor een schoner leefklimaat, waarmee ook nog eens kosten worden bespaard. Er zijn dus voldoende mogelijkheden voor toekomstgerichte stadsontwikkeling.

**Dilemma: gevaarlijke locaties**

Wonen en werken staan wat veiligheid betreft soms lijnrecht tegenover elkaar. Een inschatting van mogelijke rampen en gevolgen voor veiligheid en gezondheid is een randvoorwaarde voor beleidskeuzes op het terrein van de stedelijke ontwikkeling. Knelpunten gaan vaak gepaard met grote investeringen (voor bedrijf of overheid). Dit doet zich vooral voor in nieuw te ontwikkelen gebieden waarin wonen, werken en verkeer worden gecombineerd. Het combineren van functies is niet onmogelijk, maar vraagt wel om extra aandacht.

**Dilemma: levendigheid en overlast**

Er wordt uitgegaan van een levendige stad voor jong én oud en een binnenstad voor toeristen én bewoners. Toename van het voorzieningenniveau en het aantal evenementen en uitgaansgelegenheden maken de stad levendig. Alles bij elkaar heeft dat echter invloed op de luchtkwaliteit, de geluidhinder en overlast in het algemeen. Aan de andere kant: als iemand er bewust voor kiest om in de binnenstad te gaan wonen en als de bevolking kiest voor een levendige stad, dan moet enige overlast voor lief worden

genomen. Kansen voor stedelijke (en binnenstedelijke) ontwikkeling liggen bijvoorbeeld in gebiedsgericht geluidsbeleid en een integrale aanpak.

In het kader van het differentiëren van de stad in gebieden met een eigen achtergrondgeluid, kunnen bepaalde delen van de stad een hoger geluidsniveau en een lagere luchtkwaliteit hebben (onder andere in de buurt van snelwegen). Dat maakt bijvoorbeeld de bouw mogelijk van woningen in de buurt van een drukke weg of zelfs over een weg heen gebouwd. Randvoorwaarde voor de bouw van deze woningen is een hoogwaardige geluidsisolatie. Het differentiëren in verschillende gebieden (qua geluidhinder) maakt het ook mogelijk dat er zogenaamde stille wijken komen, zodat de stad Hoorn voor meer doelgroepen een alternatief kan bieden.

Meer wegverkeer betekent eveneens een toename van de geluidsbelasting. Voor het onderdeel verkeer liggen er kansen bij de spoedwet Wegverbreding om belangrijke knelpunten rond snelwegen op te lossen, bijvoorbeeld bij de A7. De milieunormen blijven overeind, maar de procedure is versneld. Kansen liggen ook bij het toepassen van nieuwe technieken om geluidsbelasting vanuit de bron te beperken. Vooral in woongebieden blijven de geluidsnormen in de toekomst scherp. Handhaving van deze normen is noodzakelijk.

## 7. Hoorn in 2025

---

Bij het havenlicht staat Anouk dromerig voor zich uit te kijken over het Hoornsche Hop. Het is Lappendag 2025, maar ze is de drukte even ontvlucht. Ze kijkt naar rechts, waar ze in de verte nog net de paalwoningen in het Markermeer bij de Hulk kan zien. Haar blik dwaalt vervolgens over het weidse water, waar het een drukte van belang is met flitsende zeiljachten maar ook met een aantal schepen van de bruine vloot. Ze kan daar nog net zo van genieten als toen ze een kind was. Ze kijkt nog wat verder naar links en tuurt naar de drijvende woonwijk bij de Schelphoek. Haar ouders hebben daar ooit de eerste woning gekocht en ze wonen er nog steeds met veel plezier.

“Heee, Anouk!”, hoort ze opeens achter zich. Ze draait zich om en ziet dat haar oude vriend Kevin net de brug vanaf het Oostereiland afstapt. “Jij ook hier?”, vraagt Kevin een open deur intrappend. “Ja, ik heb eerst wat spulletjes gekocht in de stad en ben daarna even wezen kijken bij het multiculturele festival hier in de haven”, zegt Anouk terwijl ze op het drijvende podium in de Buitenhaven wijst. “Nu ben ik hier even aan het uitwaaien.” “Gelijk heb je!”, zegt Kevin. “Zelf hou ik helemaal niet van die drukte van Lappendag. Al die krioelende en graaiende mensen! Ik heb lekker in de zon gezeten aan de Westerdijk, lekker in een luie stoel met een biertje erbij.”

Ze kijken samen een minuut in stilte naar de bedrijvigheid op het water. “Mooi hoe sommige dingen toch hetzelfde gebleven zijn”, mijmert Kevin. “De haven met die oude schepen, de Hoofdtoren en de andere oude gebouwen, de gemoedelijke sfeer. En tegelijkertijd toch ook veel nieuwe dingen: dat podium daar, het nieuwe museum op het Oostereiland naast de oude gevangenis, die hele boulevard aan de Westerdijk. Knap hoe ze dat allemaal hebben ingepast in de oude stad.” Anouk begint te lachen. “Weet je nog dat wij daar ooit een steentje aan hebben bijgedragen? Met die bouwplaat of zo, die we toen op de basisschool moesten maken? Dat moet zo’n jaar of twintig geleden zijn, joh, toen ze met een stadsvisie bezig waren. Wat vliegt de tijd...” En weer kijken ze een tijdje zwijgend uit over het water.

“Hoe is het eigenlijk met je opa?”, vraagt Anouk opeens. “Wel goed”, antwoordt Kevin. “Hij is inmiddels 83, geloof ik, en woont al een paar jaar in één van die nieuwe ouderenappartementen in het park bij de dijk.” Kevin wijst in de richting van de Grote Waal. “O ja, waar ze die oude huizen hebben gesloopt”, zegt Anouk. “Dat woont zeker wel mooi in al dat groen? En als je even de dijk op loopt, zit je direct aan het water. En die Marokkaanse markt in het park vind ik ook zo gezellig!” “Het bevalt hem inderdaad prima, vlakbij de winkels en met die markt en zo. En het mooie is: nu woont hij nog op zichzelf, maar als dat over een paar jaar niet meer kan, dan kan hij zo doorstromen in het verzorgingshuis ernaast. Dan blijft het allemaal lekker vertrouwd.”

“Dat geldt eigenlijk ook wel een beetje voor ons”, zegt Anouk na een tijdje. “Wij zitten hier gelukkig ook nog steeds. Vroeger moest je naar Amsterdam om te studeren en dan bleef je na je studie gewoon in de Randstad hangen. Maar sinds er wat hbo-opleidingen uit Alkmaar deze kant op gekomen zijn, hoeft dat gelukkig niet meer.” Kevin knikt instemmend. “En tegenwoordig zijn er ook voldoende banen voor hoger opgeleiden. Dat was vroeger ook niet zo. Anders was ik hier al lang weggeweest, maar nu hoef ik niet zo nodig weg. O ja, wat ik je nog wou vertellen”, vervolgt Anouk abrupt, “vorige week is m’n nichtje toch geboren, van Anne en Matthijs? En wat denk je? Ze blijkt de vijfentachtigduizendste inwoner van Hoorn te zijn! Dat was lachen joh, met de burgemeester en de pers en zo!”

“Zullen we straks samen een hapje eten op één van de terrassen in de Appelhaven? En daarna misschien nog even naar de disco of het casino?”, vraagt Kevin. “Haha, probeer je me nu nog steeds te versieren?”, plaagt Anouk. Kevin krijgt een rood hoofd, maar herstelt zich snel: “Welnee, dat heb ik al opgegeven toen je in de tweede klas verliefd werd op Jennifer!” Anouk lacht. “Nou, dank je wel voor het aanbod, maar ik heb vanavond een vergadering van het buurtoverleg. Belachelijk trouwens dat ze dat op Lappendag hebben gepland. Maar het is wel een belangrijke vergadering: we moeten beslissen hoe we het budget voor het buurtonderhoud volgend jaar wil-



len besteden. En we hebben extra geld gekregen om een kunstobject voor de buurt uit te kiezen. Daar wil ik dus wel bij zijn!”

Kevin is zichtbaar teleurgesteld, dus Anouk gooit het snel over een andere boeg: “Doe jij eigenlijk nog aan scartbal?” “Jazeker”, antwoordt Kevin enthousiast, “en het wordt steeds populairder! We krijgen binnenkort waarschijnlijk een eigen accommodatie in Risdam.” Op dat moment worden Anouk en Kevin overvallen door buitenlandse toeristen, die onder leiding van een gids druk pratend en wijzend van het Oostereiland af komen. “Leve de vooruitgang!”, zegt Kevin cynisch. “Heb je zin om samen nog even de stad in te lopen?” Anouk stemt in en samen lopen ze over de brug naar het Oostereiland, langs het nieuwe museum en de oude gevangenis (waar al ruim vijftien jaar de bibliotheek en het Huis van Geschiedenis gehuisvest zijn) en vervolgens in de richting van de Hoofdtoren. Als ze langs de drijvende terrassen in de Appelhaven slenteren, kijkt Kevin weemoedig even opzij. “Zullen we dan in ieder geval samen even wat gaan drinken?”, vraagt hij. Anouk lacht weer: “Nou, goed dan. Maar zullen we dat doen in de Australische pub op de Rode Steen?”

Dit lijkt Kevin een goed idee. Ze slenteren langzaam over de Appelhaven en door de Grote Havensteeg, langs alle restaurantjes en antiekwinkels, en komen zo op de Rode Steen met z’n vele terrasjes. De pub is behoorlijk vol, maar bij de bar op de tweede verdieping, naast de grote brouwketels voor het plaatselijke bier, vinden ze nog een plaatsje. “Weet je dat hier vroeger een bioscoop heeft gestaan?”, vraagt Anouk. “Zoiets heeft m’n vader wel eens verteld inderdaad”, antwoordt Kevin. “Is die niet een keer afgebrand voordat de bioscoop op de Blauwe Berg is gebouwd?” Ze kletsen vervolgens nog wat over films en uitgaan (“Wat is er toch veel bijgekomen de afgelopen vijftien jaar!”), als ze plotseling worden aangesproken door een vrouw naast hen aan de bar.

“Mag ik even wat vragen? Ik ben hier niet bekend, lekker gewinkeld en zo, maar ik heb vanochtend mijn auto geparkeerd in de parkeergarage onder de Gedempte Turfhaven. Hoe kan ik daar hiervandaan het beste komen?” Anouk schiet te hulp: “Dat is eenvoudig: hier beneden de deur uit, linksaf, dan nog een keer linksaf de Kerkstraat in en dan steeds maar rechtdoor lopen. U kunt daar trouwens ook de loopband nemen, dan gaat u rechtstreeks naar de ingang van de parkeergarage. Maar het zal niet meevallen om daarvandaan met deze drukte de stad uit te komen! De volgende keer kunt u beter uw auto in de parkeergarage van het Pelmolendpad zetten, vlakbij het winkelcomplex van de Vale Hen. Die heeft een uitgang met een tunnel onder het spoor door en dan zit u zo op de Provincialeweg en de A7.” “Bedankt voor de tip, ik zal het onthouden!”, zegt de vrouw en wurmt zich tussen de mensen door naar de trap.

Even later staat een groep mensen op om weg te gaan en komt er een tafeltje bij het raam vrij. Kevin en Anouk schieten er snel op af. “Hè, even lekker zitten”, verzucht Anouk. Ze bestellen nog een glaasje wijn en kijken uit over het plein in de richting van de fontein, met de gestileerde eenhoorn van glas en titanium. “Toch een hele verbetering, vind ik”, zegt Kevin. “Dat VOC-verleden is allemaal goed en wel, maar die Coen deugde niet! Dat standbeeld heb ik altijd maar niks gevonden; blij dat het nu eindelijk weg is!” Een hele groep kinderen is rond de fontein druk aan het spelen. Anouk zit er vertederd naar te kijken. “In deze stad zie ik mijn eigen kinderen nog wel eens opgroeien...”

## Kerngetallen 1 januari 2005

bevolking	68.138	
woningen	29.091	
gemiddelde woningbezetting		2,34
huishoudens	28.445	
allochtonen	13.608	
% allochtonen		20,0 (waarvan 15% niet-westers)
beroepsbevolking	35.300	
in Hoorn werkzame personen		27.950
werkzoekenden	2.600	
% werkloosheid		6,9
bijstandsgerechtigden		1.300
oppervlakte	5.217 ha	

## Leeftijdsopbouw per 1 januari 2005

Leeftijd	Aantal	Percentage	Percentage bij elkaar opgeteld
0 - 3	3613	5,3	5,3
4 - 11	7012	10,3	15,6
12 - 17	5168	7,6	23,2
18 - 24	5730	8,4	31,6
24 - 39	15299	22,5	54,0
40 - 54	15121	22,2	76,2
55 - 64	8328	12,2	88,5
65 - 74	4235	6,2	94,7
75 - 84	2732	4,0	98,7
> 85	900	1,3	100,0
<b>totaal</b>	<b>68138</b>	<b>100,0</b>	

**Beroepsbevolking en arbeidsplaatsen, gebaseerd op de cijfers per 1 januari 2003**

