

PARKEERGEBOUW

BEELDKWALITEITSPLAN

POORT VAN HOORN



INHOUDSOPGAVE

00	INLEIDING	03
01	IDENTITEIT POORT VAN HOORN	06
1.1	De Hoornse schaal	06
1.2	Het Hoornse palet	06
02	LOCATIE	08
2.1	Toegang noordzijde	08
2.2	Voorplein	08
2.3	Toegang zuidzijde	08
03	MASSA	10
3.1	Massa opbouw	10
3.2	Een constructief dak	10
3.3	Geen constructief dak	10
3.4	Verdiepingshoogte	11
3.5	Rooilijn	11
04	GEVEL	13
4.1	Materiaalgebruik	13
4.2	Open dicht verhouding	13
4.3	Gevel opbouw	15
4.4	Gevel binnentuin	15
4.5	Plint	16
4.6	Entrees noordzijde	16
4.7	Entree zuidzijde	16

00 INLEIDING

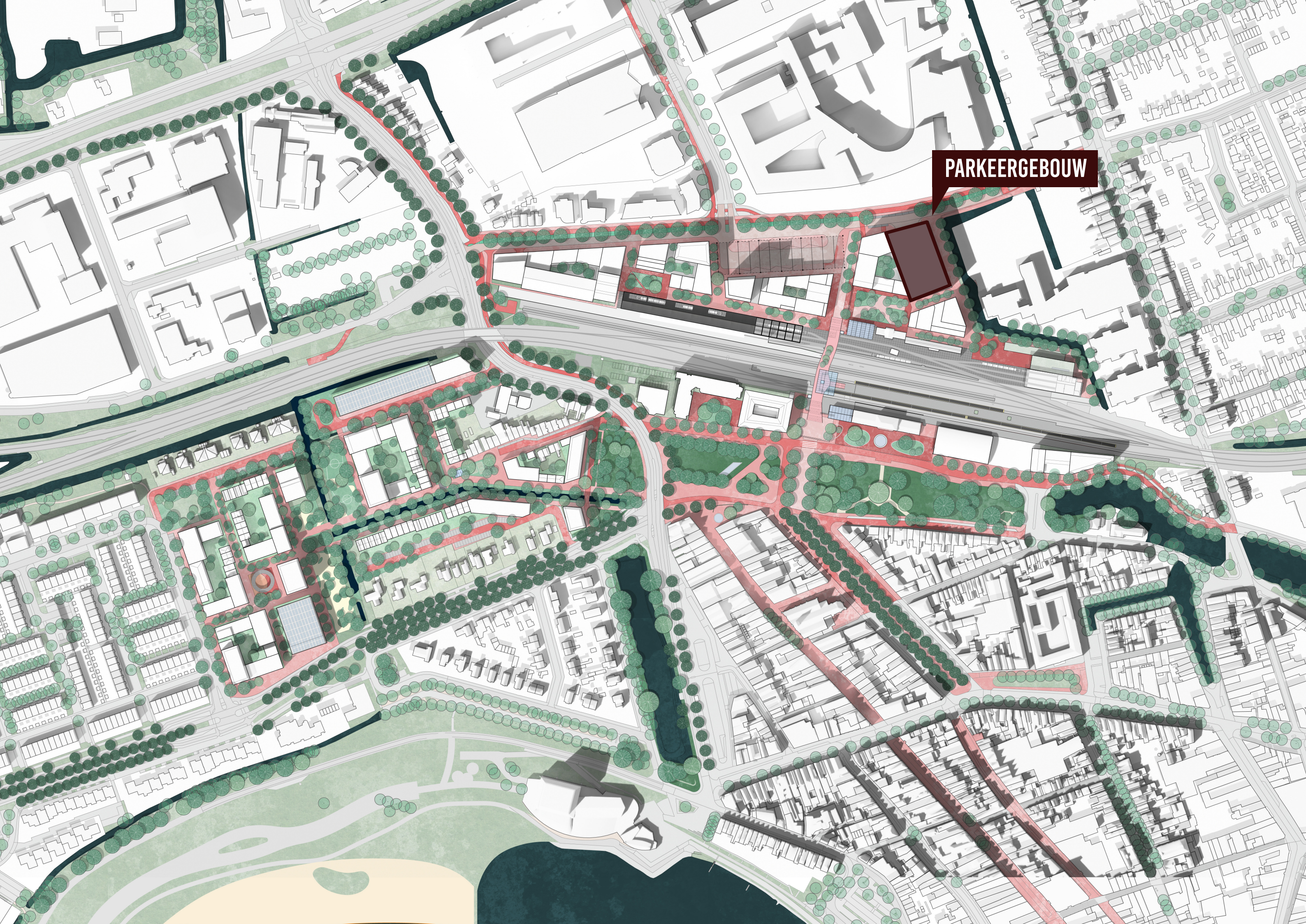
Het voorliggende beeldkwaliteitsplan is een verdere uitwerking van het moederbeeldkwaliteitsplan Poort van Hoorn.

Beeldkwaliteitsplan
Het beeldkwaliteitsplan geeft concrete kaders en richtlijnen voor de uitwerking van het parkeergebouw en de daarbij behorende aansluitingen met de omgeving. Dit heeft als doel om de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang de waarborgen.

Het beeldkwaliteitsplan “Poort van Hoorn” dient als basis waarin de hoofdlijnen worden omgeschreven over de identiteit en het karakter van het totaal te ontwikkelen gebied.

Doel
Dit document geeft houvast aan de ontwikkelende partij voor het realiseren van een parkeergebouw binnen Poort van Hoorn. Naast richtinggeven, is het beeldkwaliteitsplan een toetsend instrument, waarmee de kwaliteit van het parkeergebouw getoetst kan worden aan het beoogde stedenbouwkundige totaalbeeld.





PARKEERGEBOUW

01 IDENTITEIT POORT VAN HOORN

Net als in het moederbeeldkwaliteitsplan staat het ruimtelijke DNA van Hoorn centraal. Het parkeergebouw wordt ontwikkeld vanuit de gedachten van de eigen kracht van Hoorn en sluit aan bij de identiteit en karakteristieken van de stad. Voor het parkeergebouw betekent dat het gebouw een menselijke schaal behoudt en past binnen het Hoornse palet. De materialisatie en vormgeving van de bebouwing weerspiegelen de Hoornse schaal en het kenmerkende rode stadsbeeld, met accenten die dienen als herkenningspunten.

1.1 DE HOORNSE SCHAAL

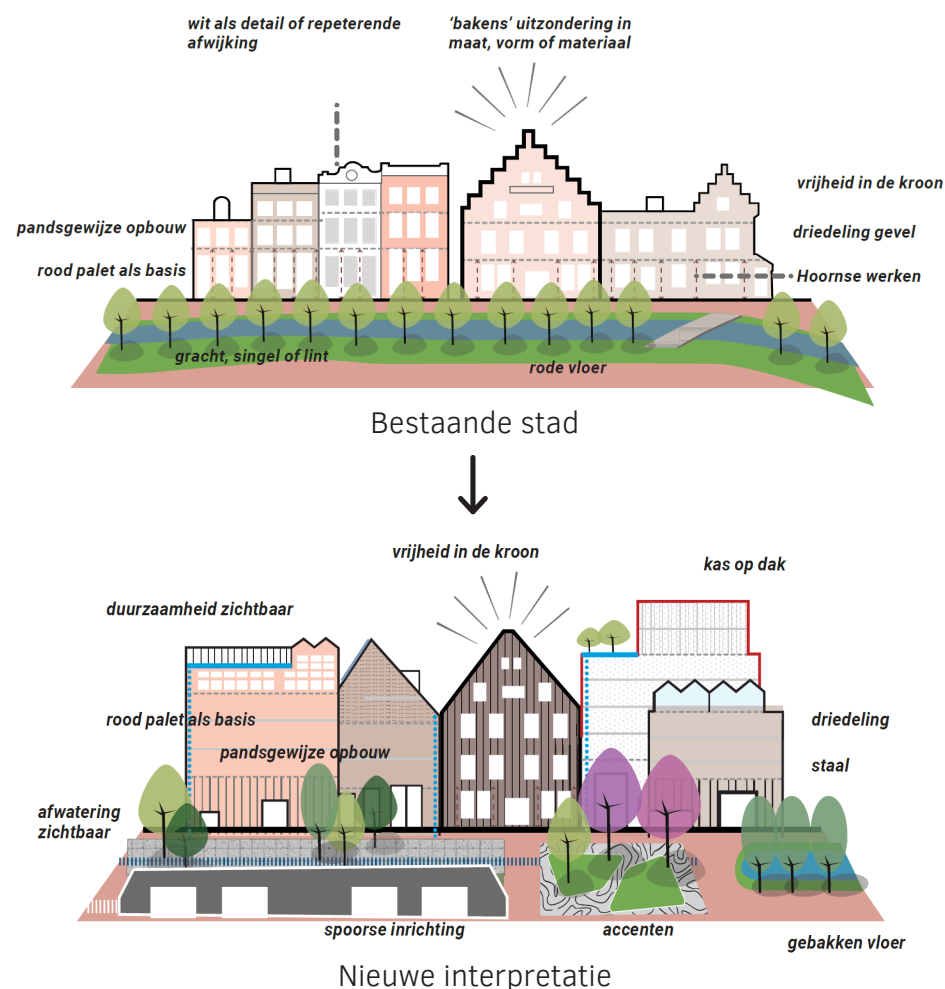
De Hoornse schaal wordt gekenmerkt door een pandsgewijze opbouw met een menselijke maat. Dit betekent gevarieerde gevels met verticale geleiding, een duidelijke driedeling in plint, middendeel en dak. Samengestelde bouwblokken worden niet als één massief geheel ontworpen, maar als een reeks herkenbare panden. Hierbij zullen naburige panden minimaal één laag met elkaar

verspringen.

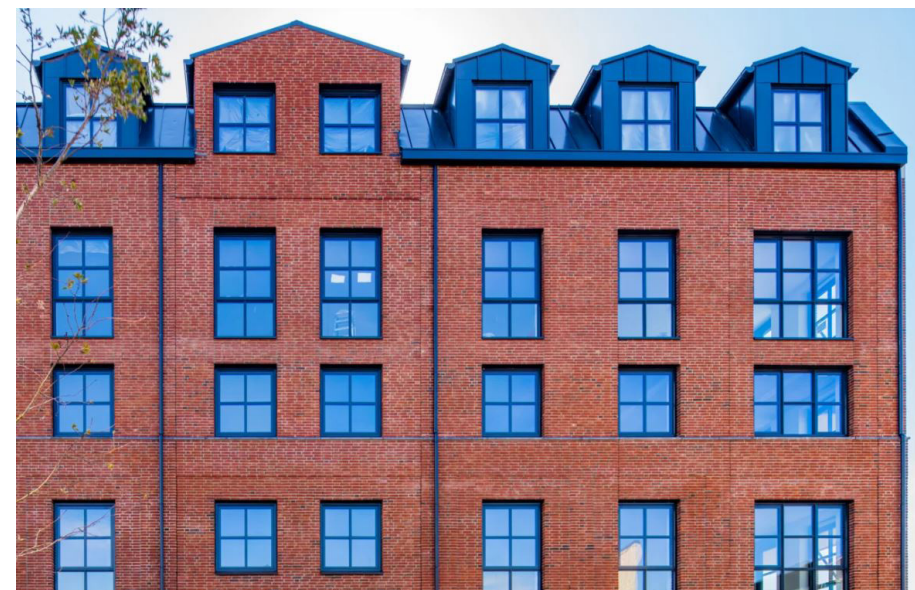
Het parkeergebouw sluit aan op deze principes door in het ontwerp rekening te houden met een opdeling van de gevel, een zorgvuldige inpassing te realiseren in de stedelijke structuur en te kiezen voor materiaalgebruik dat past bij de historische gelaagdheid van Hoorn.

1.2 HET HOORNSE PALET

De kleuren voor het parkeergebouw sluiten aan bij het Hoornse palet. Deze gaat uit van een natuurlijk roodbruin materiaalpalet dat mooi veroudert. Deze kleurstelling uit zich zowel in de klinkervloer als in gevelstenen en dakpannen.



De bestaande rode stad van Hoorn



Nieuwe interpretatie van de Hoornse rode stad



02 LOCATIE

Het parkeergebouw is gepositioneerd in stationsgebied Noord in de Poort van Hoorn. Dankzij deze strategische ligging is het gebouw goed bereikbaar vanaf de Provincialeweg via de Van Dedemstraat.

2.1 TOEGANG NOORDZIJDE

De autotoegang tot het gebouw bevindt zich aan de noordzijde via de Van Dedemstraat. Dit geldt evenals voor de entree van de fietsenstalling en voor voetgangers. De drie verschillende entrees worden duidelijk herkenbaar vormgegeven en visueel van elkaar onderscheiden, zodat voor elke gebruiker meteen helder is waar hij of zij moet zijn. Een goed leesbare inrichting van deze entreezone is essentieel voor de gebruiksvriendelijkheid van het gebouw.

2.2 VOORPLEIN

Voor het gebouw ligt een voorplein dat fungeert als schakel tussen de openbare ruimte en de verschillende toegangen. Dit plein krijgt een uitnodigend karakter met een hoge mate van overzichtelijkheid. Het onderscheidt zich van de Van Dedemstraat en is ingericht als een voorplein. Er is een ambitie om het voorplein in te richten als 'shared space' waarbij voetgangers, fietsers en automobilisten zich gelijkwaardig bewegen. Tegelijkertijd zorgen

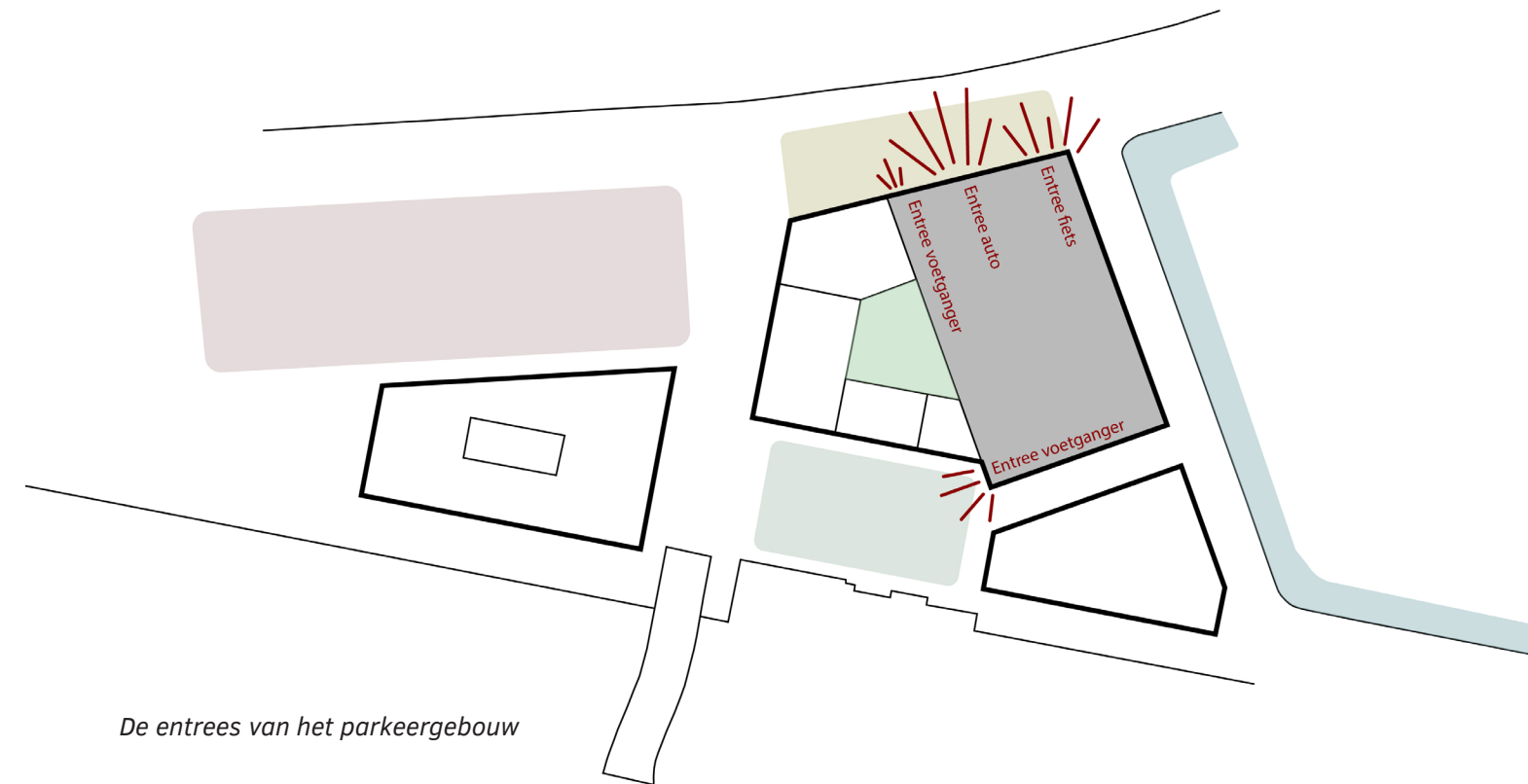
subtile hoogteverschillen, belijningen en materiaalgebruik voor een heldere ordening van de verkeersstromen, zonder de noodzaak van verdiepte rijbanen of verhoogde stoepen.

2.3 TOEGANG ZUIDZIJDE

Om de verbinding met de binnenstad en het station te versterken, is aan de zuidzijde van het gebouw een tweede hoofdentree gerealiseerd. Deze entree ligt aan het perenboomplein die bereikbaar is via de traverse. Belangrijk is dat deze entree goed zichtbaar is vanuit het station en de binnenstad.

Bij de entree aan de zuidzijde komen twee functies samen: de toegang tot de parkeergarage en die tot de fietsenstalling. Binnen het gebouw worden deze loopstromen logisch en duidelijk van elkaar gescheiden.

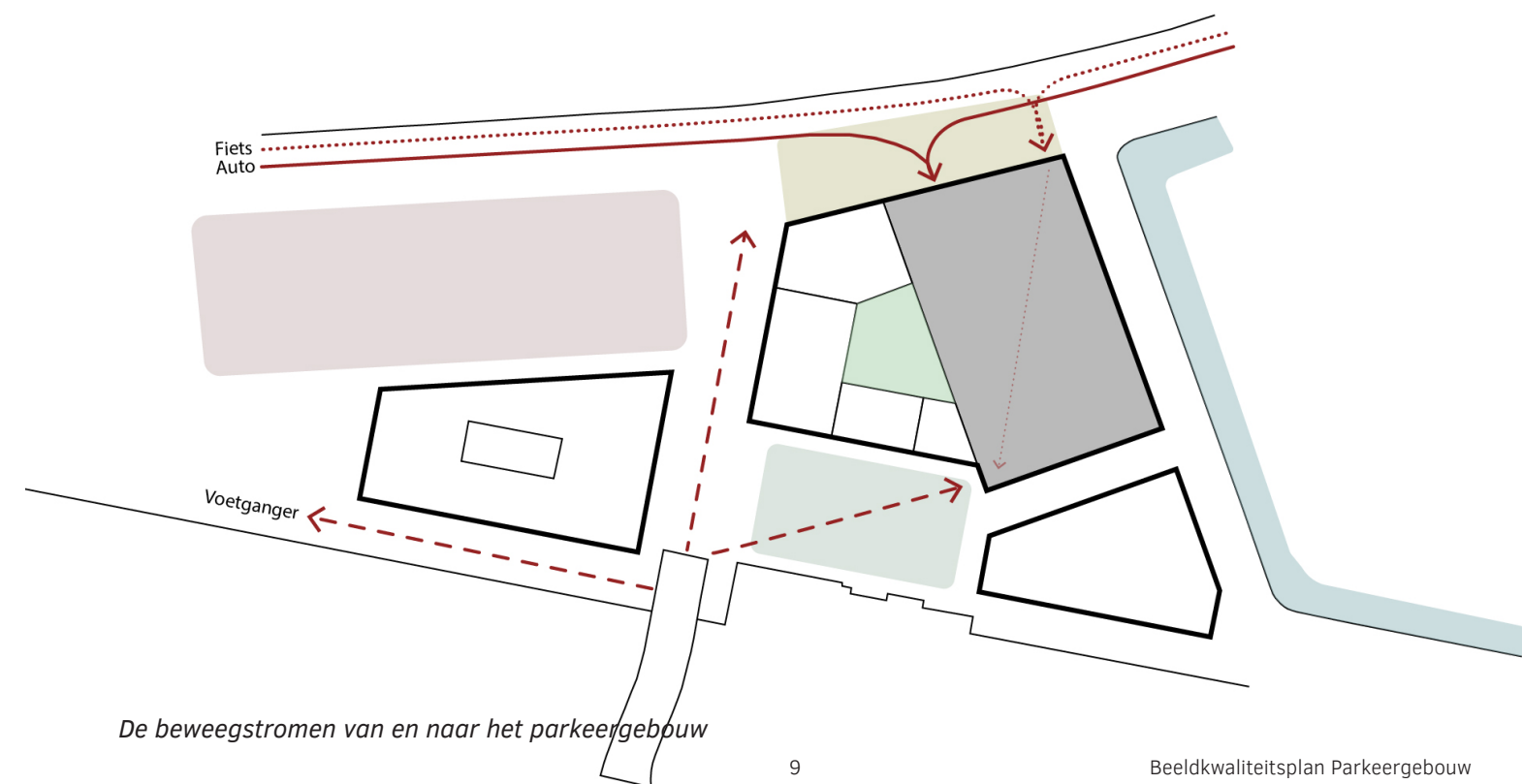
De zuidelijke entrees krijgen een opvallende uitstraling door toepassing van contrasterend materiaalgebruik. Hierdoor ontstaat een herkenbaar en uitnodigend toegangspunt aan het plein dat de levendigheid versterkt en de oriëntatie voor de gebruiker vergemakkelijkt.



De entrees van het parkeergebouw



Het parkeergebouw in de ruimte



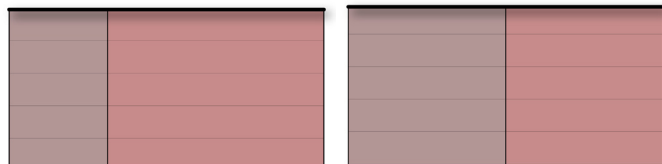
De bewegstromen van en naar het parkeergebouw

03 MASSA

De massa van het parkeergebouw moet zorgvuldig worden vormgegeven om een evenwichtige en stedenbouwkundig passende uitstraling te realiseren binnen het stationsgebied.

3.1 MASSAOPBOUW

Kijkend naar de massa dan is het parkeergebouw aan de noordzijde visueel opgedeeld. Op deze manier lijkt het alsof het gebouw uit twee afzonderlijke delen bestaat. Deze tweedeling is niet symmetrisch en dus strak in het midden, maar volgt de interne functionele stramien van het gebouw.



✓ Verdeling naar interne indeling ✗ Symmetrische verdeling

Door het deel dat grenst aan de aanliggende bebouwing iets terug te leggen ten opzichte van de rooilijn ontstaat er een verspringing in de gevel. Deze verspringing draagt bij aan een meer verfijnde schaal en een dynamisch straatbeeld. Deze opdeling zorgt er bovendien ook voor dat het gebouw beter aansluit op de aangrenzende bouwblokken en een minder massale indruk maakt.

Het parkeergebouw bestaat uit zes lagen waar wordt geparkeerd met de auto. Onder de parkeerlagen bevindt zich een verdiepte fietsenstalling, die deels onder maaiveld ligt.

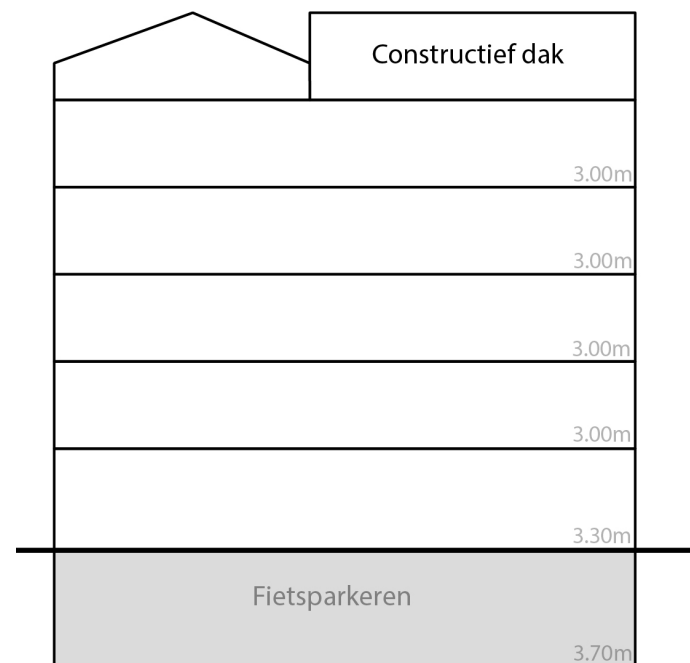
Voor de dakafwerking van het parkeergebouw worden twee scenario's overwogen: een constructief dak of een open bovenste parkeerverdieping zonder dak. Hoewel beide opties stedenbouwkundig mogelijk zijn, ligt de voorkeur bij de realisatie van een constructief dak vanwege de ruimtelijke impact op deze locatie.

3.2 EEN CONSTRUCTIEF DAK

Een dakconstructie op de bovenste parkeerverdieping biedt verschillende voordelen. Het dak wordt uitgevoerd in een

lichte, demontabele constructie, zodat er bij een toekomstige uitbreiding – bijvoorbeeld met extra parkeerlagen of andere functies – de daklaag eenvoudig kan worden verwijderd en hergebruikt. Daarnaast biedt een constructief dak ruimte voor het plaatsen van zonnepanelen of klimaatadaptieve voorzieningen zoals een groendak. Dit draagt bij aan de duurzaamheid en toekomstbestendigheid van het gebouw.

De dakvorm volgt de tweedeling in de massaopbouw, waarmee deze onderverdeling in het volume ook doormiddel van het dak wordt benadrukt. Dit zorgt voor een duidelijk en herkenbaar silhouet in het stationsgebied.

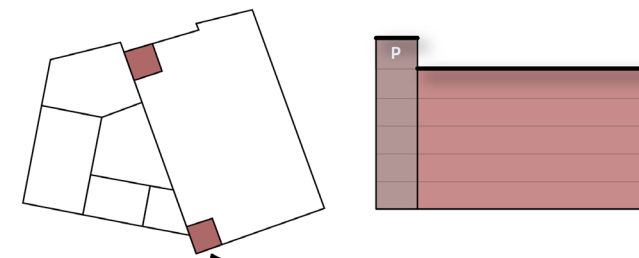
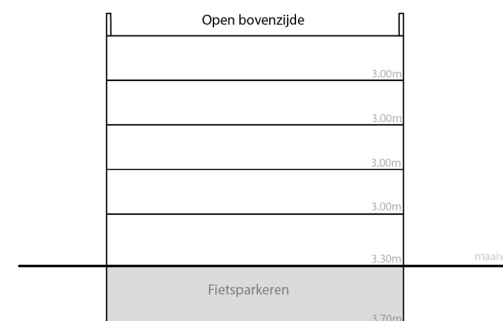


3.3 GEEN CONSTRUCTIEF DAK

Indien er wegens redenen alsnog wordt gekozen om geen constructief dak te realiseren dan wordt de bovenste laag van het gebouw uitgevoerd als open parkeerverdieping. Alleen de trappenhuizen worden in dit geval voorzien van een dak. Deze hogere delen verdienen extra aandacht bij het ontwerp en worden zorgvuldig vormgegeven. Omdat de trappenhuizen onderdeel zijn van de entrees kunnen deze hoge bebouwingsdelen functioneren als oriëntatiepunten. Dit is met name ter plaatse zuidelijke entree belangrijk waar het een goede bijdragen kan leveren aan de herkenbaarheid en

leesbaarheid van het gebouw.

Bij een open parkeerverdieping is het essentieel om voldoende aandacht te besteden aan de veiligheid van voetgangers en gebruikers, vooral bij de randen van het gebouw waar geen volledige gevels aanwezig zijn. Dit vraagt om een zorgvuldige afronding van de dakverdieping die zowel veiligheid als esthetiek borgen.



✓ Trappenhuizen als hogere delen ter herkenning

3.4 VERDIEPINGSHOOGTE

Het parkeergebouw kent een functioneel gedifferentieerde opbouw, waarbij de verdiepingshoogten per laag zijn afgestemd op het beoogde gebruik en mogelijke toekomstige transformaties. De verdiepte fietsenstalling onder het maaiveld krijgt een vrije hoogte van 3,70 meter. Deze extra ruimte is noodzakelijk om dubbellaagse fietsparkeersystemen goed en comfortabel te kunnen gebruiken, en draagt bij aan een overzichtelijke en toegankelijke fietsenstalling.

De begane grondlaag heeft een verdiepingshoogte van 3,30 meter. Deze hoogte is bewust gekozen om de plint extra uitstraling te kunnen geven en om flexibiliteit te bieden richting de toekomst.

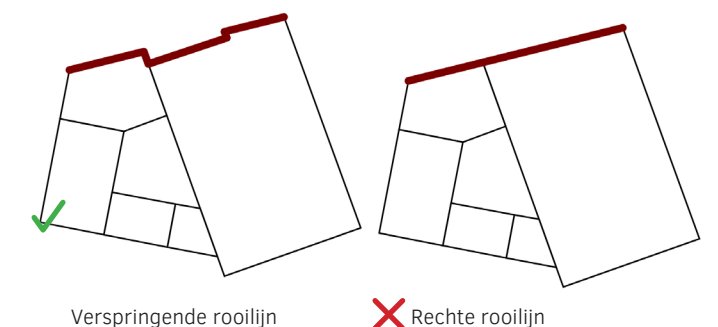
De verdiepingen daarboven, bedoeld voor het parkeren van de auto, hebben een

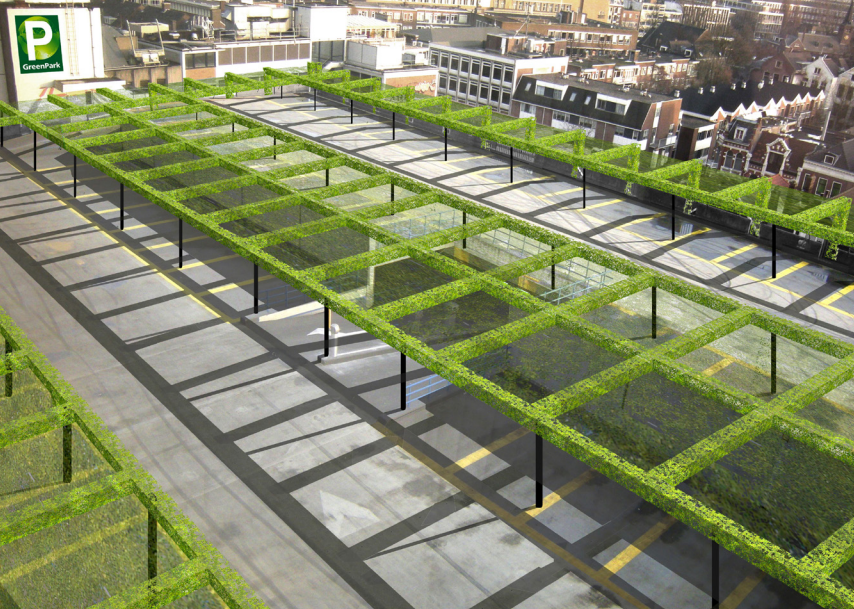
gestandaardiseerde verdiepingshoogte van 3,00 meter inclusief constructie. Deze maatvoering is voldoende voor een efficiënte indeling van parkeerlagen.

3.5 ROOIILIJN

De rooilijn van het parkeergebouw is met zorg afgestemd op zowel de stedenbouwkundige context als de interne functionele opzet van het gebouw. Aan de noordzijde wordt er gewerkt met een verspringende rooilijn. De kavel loopt hier schuin weg richting het naastgelegen bouwblok, wat de mogelijkheid biedt om een lichte verspringing in de rooilijn te realiseren. Deze verspringing wordt toegepast ter plaatse van de overgang naar het naastgelegen bouwblok en markeert zo op subtiële wijze het verschil in massa en gebruik. Daarnaast versterkt de verspringing de herkenbaarheid van de verschillende entrees aan de noordzijde (auto, fiets en voetganger) door deze visueel van elkaar los te trekken. De verspringing sluit, net als de gevelindeling, aan bij de functionele tweedeling in het gebouw.

Aan de oost-, zuid- en westzijde wordt juist een strakke rooilijn gehanteerd, passend bij de opbouw van het bouwblok en de gewenste ruimtelijke structuur. Dit zorgt voor een heldere begrenzing van het bouwvolume en een samenhangend straatbeeld aan deze zijden.





04 GEVEL

De schil van het gebouw speelt een belangrijke rol in de uitstraling en inpassing van het parkeergebouw in het stationsgebied. De plint zorgt voor interactie met de openbare ruimte, de gevels vormen een gevarieerd en herkenbaar stadsbeeld, en het dak draagt bij aan de karakteristieke silhouetwerking.

4.1 MATERIAALGEBRUIK

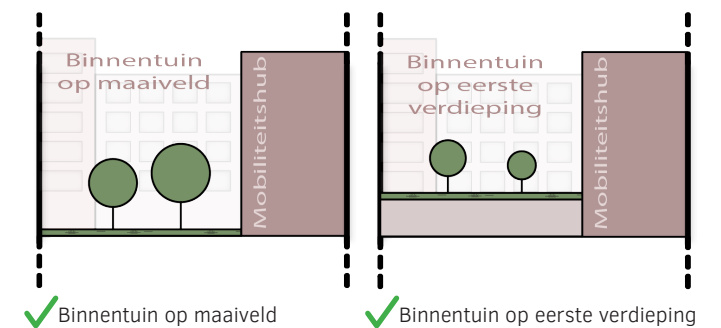
Voor het parkeergebouw is het belangrijk om een eigentijdse interpretatie van het Hoornse palet te realiseren. De gevels van het gebouw worden uitgevoerd in steenachtige materialen zoals klassieke baksteen, steenstrips op een betonnen gevel of een click-brick-achtige constructie. Andere materialen met dezelfde kwaliteit en uitstraling zijn bespreekbaar met de gemeente en de supervisor. Naast de rode baksteen kan gedetailleerd worden met zwart staal als accent materiaal of met glas.

Rijke detaillering en hoogwaardige materialen worden ingezet om de gevel een verfijnde uitstraling te geven die passend is bij de Hoornse schaal. Denk hierbij aan onder andere het gebruik van verschillende metseltechnieken om de gevel textuur en diepte te geven, decoratieve accenten zoals subtiele ornamenten, gevelstenen, of ambachtelijke baksteendetails geïnspireerd op historische Hoornse architectuur en variatie in materiaalgebruik door een combinatie met zwart staal.

Het is belangrijk om in materiaal en detaillering van het gebouw rekening te houden met de omliggende bebouwing. Gezamenlijk moet het een compositie vormen in de architectuur. Daarnaast is het ook belangrijk om het zicht vanuit het Dijklander op het parkeergebouw in gedachten te houden tijdens het ontwerpen van de gevel.

Het bestemmingsplan specificeert niet hoeveel percentage van het bouwveld ernaast bebouwd gaat worden op de begane grond. Het is dus belangrijk dat de gevel van de parkeergarage op begane grond zo gebouwd wordt dat deze rekening houdt met een binnentuin die of op maaiveld of op de eerste verdieping zal komen.

Aan de binnentuin kunnen groene gevels worden toegepast voor een zachtere uitstraling richting de overige bebouwing. Klimplanten die in de grond worden geplant, vereisen voldoende ruimte op maaiveld. Hier dient vooraf rekening mee gehouden te worden in het ontwerp.

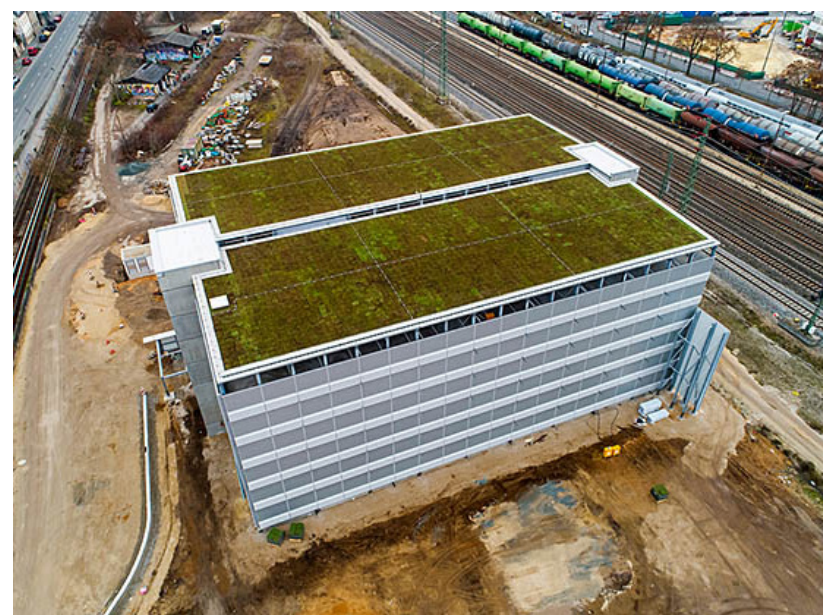


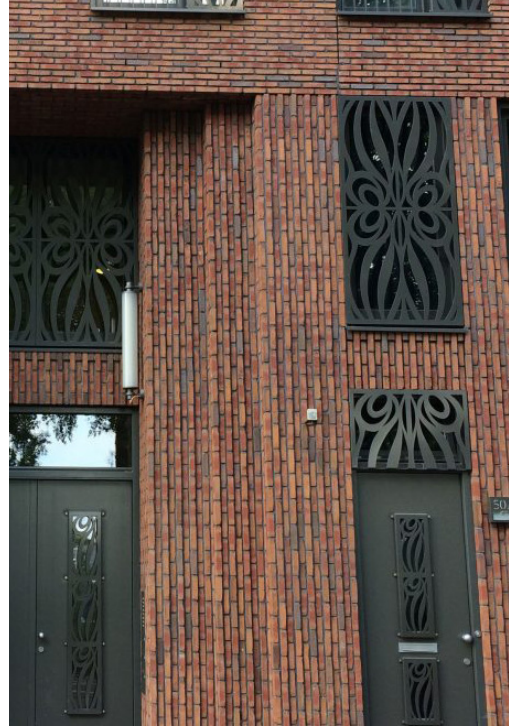
4.2 OPEN DICHT VERHOUDING

Er is een goede balans in de open-dicht verhouding. De balans moet voldoende ruimte bieden voor openheid, daglicht inval, natuurlijke ventilatie en een dynamische gevelbeleving.

Het uitgangspunt is dat er met een goede open en dicht verhouding natuurlijke ventilatie gerealiseerd kan worden, mits de openingen strategisch zijn geplaatst en voldoende groot zijn om luchtstromen te bevorderen. Het is daarbij belangrijk om de positie, grootte en verdeling van de open elementen zorgvuldig af te stemmen op de specifieke ventilatiebehoefte en het microklimaat rondom het gebouw. Daarnaast kan aanvullende technische ondersteuning, zoals ventilatieroosters of geperforeerde panelen, helpen om een optimale luchtcirculatie te waarborgen zonder de stedelijke uitstraling en toekomstige flexibiliteit van de gevel aan te tasten.

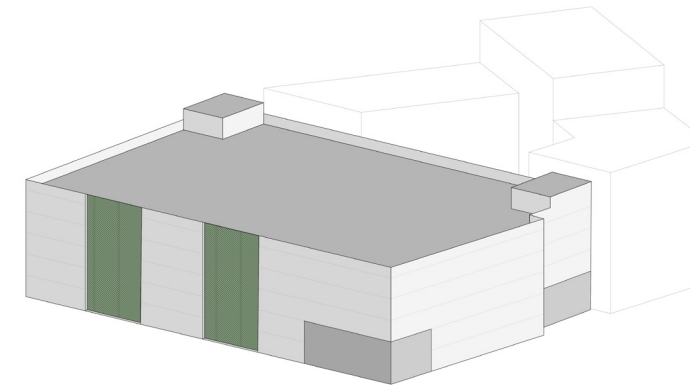
Anderszijds geven de gesloten delen de mogelijkheid voor een stedelijke uitstraling en de noodzakelijke structurele steun.



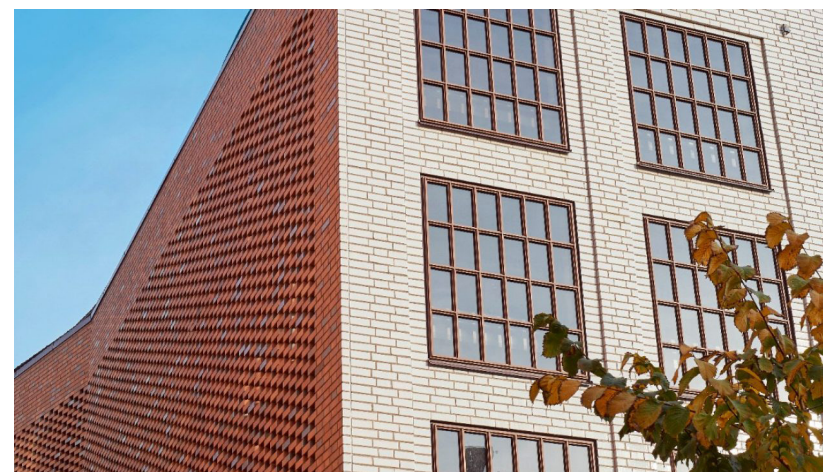


4.3 GEVEL OPBOUW

De gevels krijgen hoofdzakelijk een verticale geleiding, om lange gevels visueel te breken en de uitstraling van afzonderlijke panden te creëren aan de noord- en zuidzijde. De gevels worden daarnaast verdeeld in drie delen, een plint, een middendeel en een dakafronding. Doormiddel van het toepassen van groen kunnen er ook visuele onderbrekingen worden gemaakt.

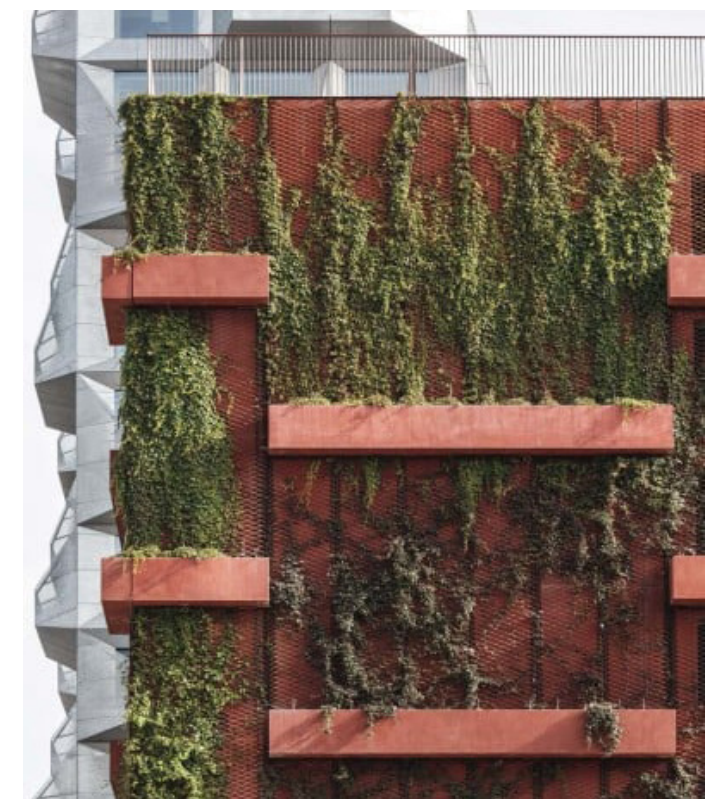
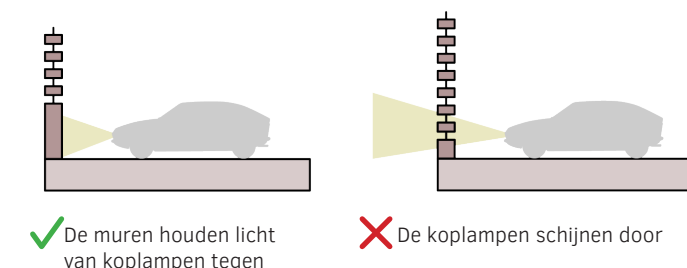
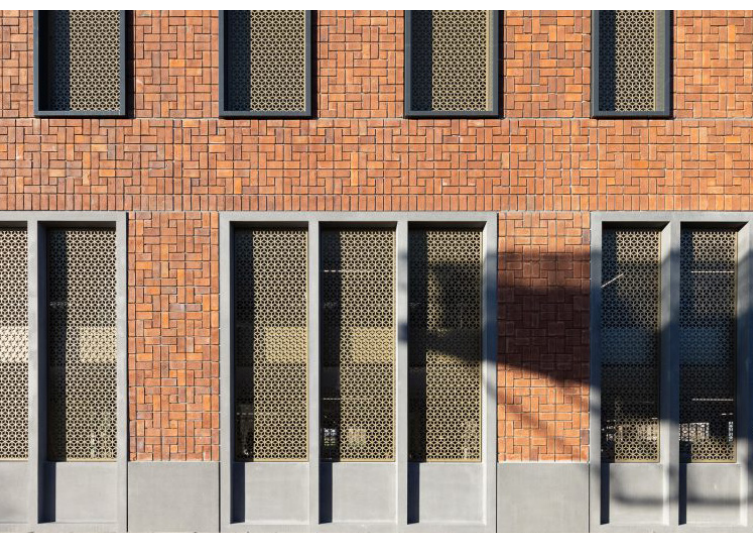
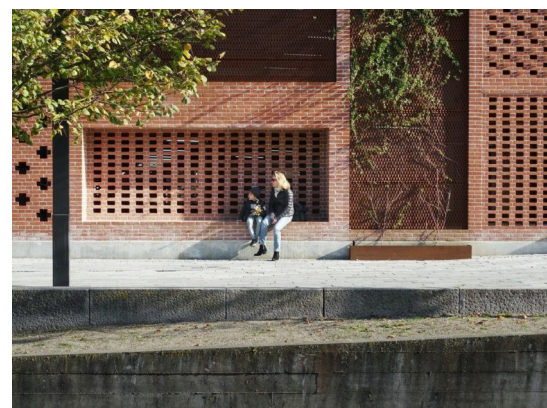
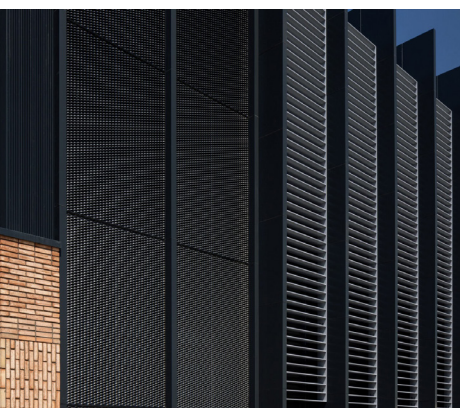


Doorbreken en verzachten lange gevelwand zonder de hoofdvorm te verliezen



4.4 GEVEL BINNENTUIN

Met het gevelontwerp aan de binnentuin dient er rekening gehouden te worden met het toekomstige gebruik van het bouwveld ernaast. Onder andere betekent dit dat de verlichting 's nachts niet storend werkt op de omgeving. Om lichtvervuiling en rommel in de binnentuin te voorkomen, is voor te stellen dat de binnengevel een andere compositie en opbouw heeft dan de gevels aan de straat. Zo is voor te stellen dat deze gevel van het parkeergebouw een dichter karakter heeft. Dit karakter kan worden gewaarborgt met een ander type compositie met bakstenen. Daarbij is het wel belangrijk dat per verdieping de muren tot net boven de koplamp verlichting van auto's wel dicht gebouwd wordt om zo inschijnen in de gebouwen aan de overkant van de binnentuin kan worden voorkomen.



4.5 PLINT

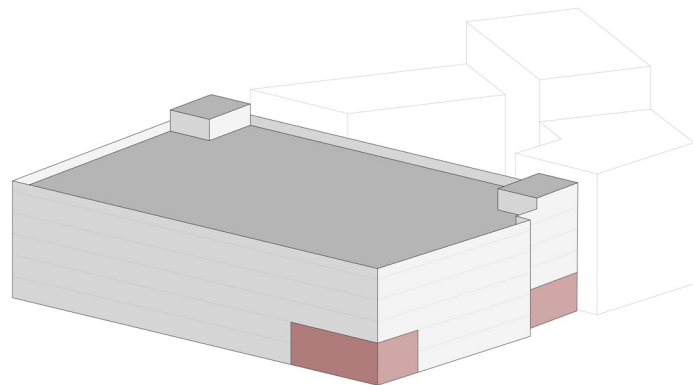
De plint van het parkeergebouw vormt de overgang naar de openbare ruimte. Deze overgang heeft veel invloed op het leven en de beleving op straat. De plint staat het meest in verbinding met de mensen op straat en hier kan de stedelijke dynamiek het meest voelbaar worden gemaakt. Wanneer een plint op de juiste manier wordt ontworpen kan dit een goede bijdragen leveren aan de levendigheid en veiligheid op straat maar ook aan een toekomstbestendige omgeving.

De plint moet zich verhouden tot de hoogte van het gebouw en passen bij de menselijke maat. Om dit voor elkaar te krijgen kan de plint zich over meerdere verdiepingen uitstrekken, met een maximum van drie verdiepingen voor bij de entrees en twee verdiepingen voor de rest van het gebouw.

Door de plint flexibel in te richten, wanneer je bijvoorbeeld gevelopeningen maakt die je later kan omzetten naar ramen of entrees, creëer je een ruimte die meegroeit met toekomstige ontwikkelingen en die uitnodigend is voor zowel gebruikers als omwonenden.

4.6 ENTREES NOORZIJDE

Het parkeergebouw heeft aan de noordzijde heeft drie entrees. Voor de auto, de fiets en voor de voetganger. Deze ingangen dienen als accent in het gebouw ontworpen te worden en veilig en herkenbaar te zijn zodat deze ook in het donker goed te vinden en gebruiken zijn. Doordat de instromen van de auto/fiets en de voetgangers uit elkaar gehaald zijn zorgt dit voor een betere doorstroom en makkelijke bereikbaarheid van en naar het station.



Heldere onderscheiding van entrees noordzijde zonder concurrentie

ENTREE AUTO

De auto entree naar het gebouw dient groot genoeg te zijn voor twee lanen; één in en één uit. De entree dient samen met de rest van de gevel en de plint ontworpen te worden.

De entree dient goed herkenbaar te zijn; voor auto's makkelijk te vinden, maar ook door voetgangers/fietsers die er langs komen goed herkenbaar te zijn als een plek waar auto's uit en in kunnen rijden. Om deze herkenbaarheid te waarborgen, kan er gebruik gemaakt worden van een andere materialisering of kleur (binnen het Hoornse palet) ten opzichte van het materiaal gebruikt voor de plint en het overige gebouw.

ENTREE FIETS

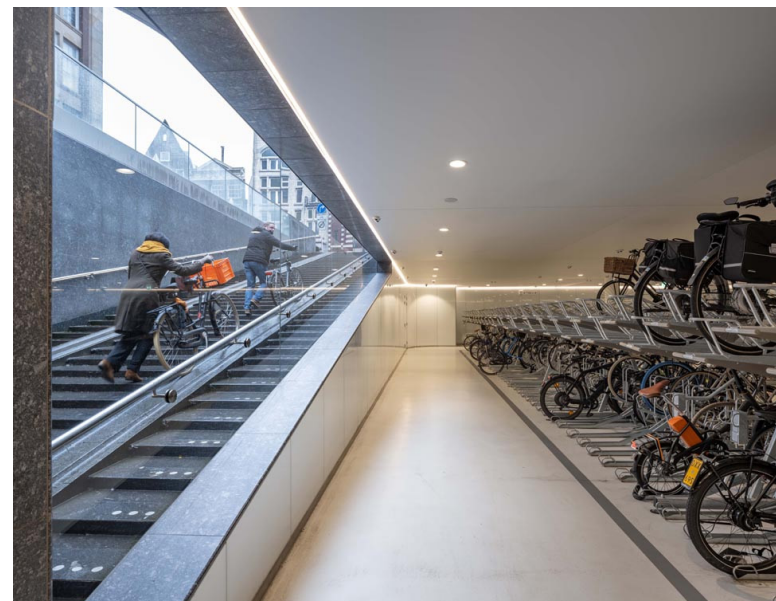
Aan de noordzijde van het parkeergebouw, op de hoek aan het water, bevindt zich de entree naar de ondergrondse fietsenstalling. Deze entree moet zorgvuldig worden vormgegeven op menselijke schaal, met transparante gevelopeningen in de vorm van een glazen uitsnede uit een verder gesloten volume. Hierdoor wordt de toegang duidelijk zichtbaar en ontstaat er een uitnodigend en herkenbaar gevelbeeld.

Op maaiveld zal ook een ruimte gerealiseerd worden voor het parkeren van extreme buitenmodelfietsen (EBMF) (zoals bakfietsen, rolstoelfiets, duofiets, e.d.) en brommers/scooters. De twee ingangen worden visueel en ruimtelijk duidelijk van elkaar onderscheiden, zodat gebruikers in één oogopslag weten waar ze moeten zijn. De gevel wordt daarbij opgedeeld in duidelijke vlakken met aandacht voor oriëntatie, toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid.

4.7 ENTREE ZUIDZIJDE

De zuiderlijke voetgangersentrees bevinden zich aan het Stationsplein Noord. Er is een entree voor de fietsenstalling en een entree voor naar de parkeergarage. Hierbij is het belangrijk dat de entrees goed zichtbaar zijn vanaf het station, te onderscheiden zijn van elkaar en een gastvrije uitstraling hebben.

Beide entrees zijn passend bij het stationsplein dat onderdeel is van de rode loper. De voetgangersentrees moet zich duidelijk



onderscheiden als een uitnodigende toegang tot de mobiliteitshub. Dit kan door middel van een hoogwaardige vormgeving, waarbij de entree een vanzelfsprekend onderdeel wordt van het plein en de omliggende bebouwing.

In vormgeving kan ervoor gekozen worden om de entrees voor de voetgangers te benadrukken door een markante vormgeving door hogere wanden of gebruik van glas. De entrees verhouden zich tot de rest van de gevel waarbij het voorstelbaar is dat deze over meerdere verdiepingen strekken. Op deze manier zijn de entrees goed zichtbaar vanaf het plein.

Omdat er twee entrees worden gevestigd aan het Stationsplein Noord moeten beide entrees visueel duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn. Hierbij is het belangrijk dat voetgangers gemakkelijk de juiste entree kiezen.

BEELDKWALITEITSPAN PARKEERGARAGE

