

Poort van Hoorn na 15 mei 2014

Op 15 mei jl. hebben PvdA, SP, D66, CDA en GroenLinks het coalitieakkoord gepubliceerd. De Poort van Hoorn wordt in dat akkoord door de Magnolia-coalitie anders ingevuld dan door het voormalige college. Het belangrijkste is dat autotunnel uit de plannen is verdwenen. Alhoewel de plannen van de nieuwe coalitie veel bijval kregen waren er op de fora ook geluiden die minder lovend waren: "...als men daar een verbindingsweg neerlegt en we zijn een anderhalf jaar verder is het zo een inkoppertje om de tunnel alsnog aan te leggen" en "Het nieuwe college legt de rode loper uit voor een volgend college om alsnog de autotunnel aan te leggen." De hoogste tijd voor het Burgercomité HoornTunnelNee om het nieuwe beleid aan de hand van vier lijnen te doorgronden en van commentaar te voorzien. We hebben immers beloofd ons kritisch te blijven opstellen en de gemeenteraad nauwgezet te volgen bij dit onderwerp.

1. **Politiek.** In het coalitieakkoord is het plan voor de aanleg van de tunnel verdwenen: "Gezien de verkiezingsuitslag, zal deze coalitie de autotunnel niet realiseren."
2. **Verkeerstechnisch.** De parkeer capaciteit op het Transferium wordt uitgebreid, onder de provinciale weg wordt een fietstunnel aangelegd en er wordt een nieuwe ontsluiting gemaakt als alternatief voor de autotunnel.
3. **Financieel.** De coalitie gaat fors investeren in De Poort van Hoorn, in geldwaarde ongeveer de helft van wat het vorige college van plan was met de autotunnel.
4. **Wat ontbreekt er?** Niet alle onderdelen van het zogenaamde alternatieve plan worden in de periode 2014-2018 uitgevoerd.

Ad 1 Politiek

De Poort van Hoorn is een groot en complex plan. Dat heeft te maken met de ingewikkelde verkeersopgave, de hoge kosten en de verschillen van inzicht in de gemeenteraad van Hoorn. Over de aanleg van de autotunnel in de Carbasiusweg is het coalitieakkoord heel erg duidelijk: "Gezien de verkiezingsuitslag, zal deze coalitie de autotunnel niet realiseren. We gaan andere onderdelen uit de Poort van Hoorn in deze bestuursperiode uitvoeren..."

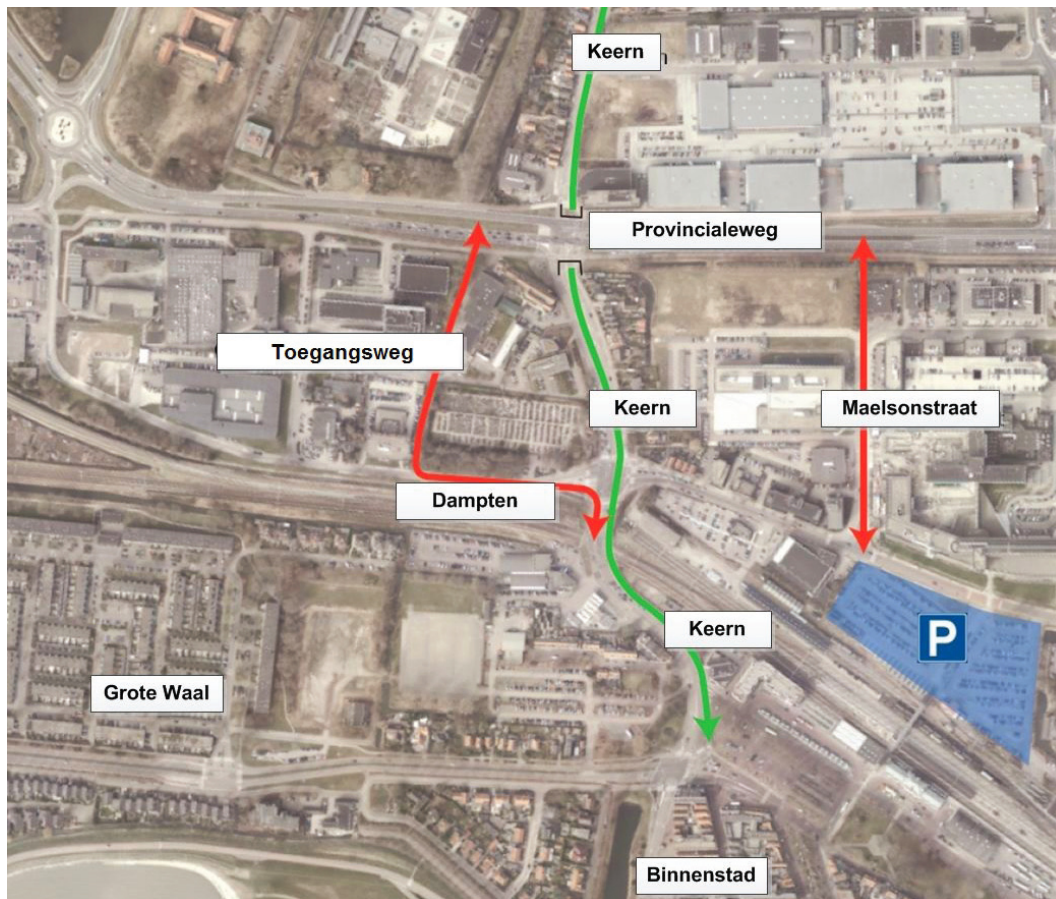
Tijdens het de debat in de gemeenteraad van 20 mei werd door wethouders De Jong en Bashara namens het college bevestigd dat de autotunnel door hen niet zal worden aangelegd en dat zij het bestemmingsplan daarop zullen aanpassen. Ook werd duidelijk dat de coalitie de plannen niet heeft ontwikkeld als opmaat voor een eventueel besluit om later alsnog de tunnel te gaan bouwen. Die opvatting werd bevestigd door de fractiewoordvoerders van de partijen die onderdeel uitmaken van de coalitie, ook door de woordvoerders van het CDA en D66.

De huidige coalitie, in de volksmond ook wel de Magnolia-coalitie genoemd, heeft toegezegd het bestemmingsplan voor het gebied Pelmolenpad, Dampten, Berkhouterweg, Maelsonstraat en omgeving te gaan aanpassen. In het coalitieakkoord staat daarover: "Het vastgestelde bestemmingsplan zal aangepast worden aan deze nieuwe situatie." Het bestemmingsplan is van groot belang. Als de tunnel niet staat ingetekend in een goedgekeurd bestemmingsplan kan er geen tunnel gebouwd worden, zo simpel is het. Naar aanleiding van een bezwaarschrift van Heddes is de werking van het tunnelbestemmingsplan inmiddels door de Hoge Raad voor zes maanden geschorst.

Gezien het coalitieakkoord en het debat van 20 mei jl. kan niet anders worden geconcludeerd dat deze coalitie met voortvarendheid aan de slag gaat in de Poort van Hoorn maar dat de autotunnel daarvan geen onderdeel zal uitmaken. Uiteraard vindt HoornTunnelNee dit een zeer goede ontwikkeling.

Ad 2 Verkeerstechnisch

De verkeersplannen in de Poort van Hoorn zijn radicaal veranderd, er zijn nieuwe keuzes gemaakt. De nieuwe autoroutes zijn verrassend: waarom is deze oplossing niet eerder naar buiten gebracht, vragen wij ons af. Wij zijn benieuwd naar de eerste uitwerking. Onderstaand een korte toelichting.



Fietstunnel Provinciale Weg

Bij het Keern komt onder de Provinciale Weg een fietstunnel. Fietsers kunnen niet alleen rechtdoor naar de binnenstad maar zij kunnen ook afslaan richting Berkhouterweg en richting Blokker. De fietstunnel neemt daardoor aan de stadskant veel ruimte in beslag. Deze ruimte wordt gevonden door een deel van de huidige autorijbanen aan het Keern daarvoor te gebruiken.

Parkeergarage

De coalitie kiest voor een permanente en duurzame parkeergarage met extra parkeercapaciteit op het Transferium (P+R). De omvang is nog niet bepaald. Bij het vorige college was er sprake van een tijdelijke parkeergarage.

Nieuwe ontsluiting P+R

In het coalitieplan wordt voorgesteld om de parkeercapaciteit van het P+R terrein te vergroten door middel van een duurzame parkeergarage. Om het P+R beter te kunnen benutten is het nodig om de toegang tot het parkeerterrein vanaf de provinciale weg te verbeteren. Dat kan feitelijk alleen door de Maelsonstraat door te trekken tot de provinciale weg; het pand Maelsonstaete (eigendom gemeente) zal daartoe worden gesloopt. Daarmee wordt een verkeersafwikkeling via de Joh. Poststraat en/of het Keern voorkomen.

Afslag ziekenhuis

Op de Provinciale Weg komt de afslag ziekenhuis te vervallen. Bezoekers van het ziekenhuis kunnen gebruik maken van de doorgetrokken Maelsonstraat. De afslag ziekenhuis blijft open voor noodgevallen (ambulances).

Nieuwe verbindingsweg Berkhouterweg - Dampten

Vanaf de Provinciale Weg, nabij de mega-rotonde, komt een nieuwe afslag richting spoorwegovergang Keern. Daartoe wordt een nieuwe verbindingsweg gemaakt tussen de Berkhouterweg en het Dampten. Dit tracé is gelijk aan het eerste deel van de Carbasiusweg. Bij het vorige college sloot dit stukje weg aan op de tunnel. In het nieuwe plan gaat de automobilist linksaf het Dampten op. Bij het Keern kan de automobilist vervolgens over de spoorwegovergang naar de binnenstad.

Volgens sommigen wordt door de aanleg van een stukje Carbasiusweg de rode loper uitgelegd om in de toekomst alsnog de autotunnel te kunnen aanleggen. Tijdens de raadsvergadering van 20 mei 2014 maakte wethouder Bashara duidelijk dat in het aangepaste bestemmingsplan geen plaats is voor een autotunnel en dat in dat plan geen voorbereidingen worden getroffen om de tunnel in de toekomst alsnog mogelijk te maken. De feitelijke situatie is dat de Makerij van Leekerweide aan Het Dampten (no 16) is aangekocht en dat er over de nieuwbouw onomkeerbare afspraken zijn gemaakt (Dampten 12). Het getuigt van verstandig bestuur dat er gebruik wordt gemaakt van de zeer beperkt beschikbare ruimte. Andere mogelijkheden zijn er eigenlijk niet of zijn heel veel duurder.

Het Keern-zuid afsluiten voor autoverkeer

Het Keern tussen de Provinciale Weg en de Van Dedemstraat/Dampten wordt afgesloten voor het autoverkeer. Er is een aantal beweegredenen om het Keern af te sluiten voor het autoverkeer:

- De (toenemende) verkeersdruk op de Provinciale Weg is een factor van belang. Vanwege de doorstroming is het ongewenst om deze weg te voorzien van een extra kruispunt: liever minder, maar zeker niet meer kruispunten.
- Ter ontsluiting van het P+R wordt de Maelsonstraat doorgetrokken tot aan de Provinciale Weg. Deze weg kan eveneens gebruikt worden door automobilisten die de spoorwegovergang willen passeren. Voor een vlotte verkeersafwikkeling ligt de afslag Maelsonstraat dicht bij de afslag Keern.
- Op de Provinciale Weg vervalt de afslag bij het ziekenhuis voor normaal autoverkeer.
- De nieuwe afslag naar de verbindingsweg Berkhouterweg – Dampten kan een flinke bijdrage leveren aan de verkeersafwikkeling op de Provinciale Weg en richting de spoorwegovergang.
- De fietstunnel vraagt aan de stadskant zoveel ruimte dat in ieder geval voor een deel van de auto's op het Keern een andere route gerealiseerd moet worden.
- De fietstunnel neemt aan de stadskant veel ruimte in beslag, er is daardoor op het Keern sowieso minder ruimte beschikbaar voor de auto.

Gezien het bovenstaande is het nodig om het Keern af te sluiten voor het doorgaande autoverkeer.

Via de nieuwe toegangsweg naar het Dampten en de doorgetrokken Maelsonstraat blijft de binnenstad per auto echter goed bereikbaar.

Ad 3 Financieel

Voor de komende zestig jaar waren de kosten voor het tunnelplan door het vorige college geraamd op €60 miljoen. Van het tunnelplan weten we dat die kosten nog fors zouden oplopen o.a. vanwege de nieuw te maken ontsluiting aan de Maelsonstraat, de definitieve parkeergarage, het verplaatsen van het busstation en allerlei andere kosten die op de een of andere manier verstopt waren in de

gemeentelijke boekhouding. Ook de nieuwe coalitie gaat fors investeren in de Poort van Hoorn, de lasten zijn echter heel veel lager, circa 30 miljoen in 60 jaar. Op termijn komt daar alleen nog het verplaatsen van het busstation bij. Oftewel deze plannen zijn goedkoper en transparanter.

De gemeente Hoorn moet de komende vier jaar zwaar bezuinigen, een zeer grote opgave. Er zal o.a. 11% bezuinigd gaan worden op de loonsom. Het is niet realistisch om te veronderstellen dat een volgende gemeenteraad in 2018 zich financieel een autotunnel kan veroorloven (als ze dat al zouden willen). En als ze dat wel zouden willen dan moeten de bezuinigingen nog verder worden opgeschroefd. Vanwege de investeringen in de andere plandelen van de Poort van Hoorn zal de financiële barrière heel veel groter worden. De tunnel is over 4 jaar onbetaalbaar geworden, dat zullen t.z.t. ook de tunnelvoorstanders moeten beamen.

Ad 4 Wat ontbreekt er?

Niet alle onderdelen van het zogenaamde alternatieve plan worden tussen 2014 en 2018 uitgevoerd.

Verplaatsen busstation

Wat ontbreekt is de verplaatsing van het busstation van het Stationsplein naar het P+R terrein en dat is jammer. Wethouder Bashara heeft in de gemeenteraad van 20 mei toegelicht dat deze coalitie in de periode 2014-2018 fors gaat investeren in de Poort van Hoorn. Bij de uitvoering van de plannen is de prioriteit gelegd bij de aanleg van de fietstunnel, de uitbreiding van de parkeercapaciteit op het Transferium en het ontwikkelen van een nieuwe ontsluiting ter vervanging van de autotunnel. Onderzocht wordt of het verplaatsen van het busstation kan worden opgenomen in het bestemmingsplan zodat die verplaatsing in een later stadium alsnog kan worden gerealiseerd. Het verplaatsen van het busstation is gelukkig niet van de baan, helaas ontbreken nu de middelen. Het busstation kan alleen verplaatst worden als een aantal zaken rondom het Transferium zijn uitgevoerd: de parkeergarage moet ingepland zijn en de nieuwe autoroutes moeten zijn aangelegd.

Fietstunnel onder het spoor

In de plannen van de autotunnel was ook een fietstunnel opgenomen onder het spoor bij het Keern. Deze fietstunnel was verkeerstechnisch en qua verkeersveiligheid veel minder urgent dan de fietstunnel onder de Provinciale Weg. Doordat de spoorwegovergang in gebruik blijft voor het autoverkeer wordt het vanwege de beschikbare ruimte ingewikkeld om een goede fietstunnel te realiseren. Het is onduidelijk of deze fietstunnel definitief is geschrapt, hij wordt in ieder geval de komende vier jaar niet aangelegd.

Conclusie

Eigenlijk zou je willen dat er alleen oplossingen worden bedacht die de aanleg van tunneltracé voor altijd onmogelijk zouden maken. Dat is een bijna onmogelijke eis, onze democratie staat niet toe dat je een besluit neemt voor de eeuwigheid. In principe kan elk besluit in de toekomst veranderd worden, dat gebeurt nu ook met het tunnelraadsbesluit van december 2012.

De Magnolia-coalitie heeft grote plannen met de Poort van Hoorn. De nieuwe coalitie is met een goed alternatief gekomen die de bereikbaarheid en toegang van Hoorn sterk verbetert, maar met een veel kleiner budget, passend bij de huidige tijd en de uitdagingen waar Hoorn voor staat. Het burgercomité HoornTunnelNee is tevreden met de nieuwe koers. Dit college steunt op een grote meerderheid in de gemeenteraad en als het om het niet-uitvoeren van de tunnel gaat, is hun steun nog veel groter (26 zetels van de 35). Wij leven in een democratisch land en dat betekent dat wij over vier jaar weer naar de stembus gaan. Als er dan nog partijen zijn die alsnog die tunnel willen aanleggen, dan zal HoornTunnelNee de kiezers opnieuw motiveren om vooral niet op die partijen te stemmen.