


Gaat de tunnel onder het spoor in de nieuwe raadsperiode wél door?

**HOORN
TUNNEL
NEE**


Bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014 was de Poort van Hoorn - en vooral de autotunnel onder het spoor - het belangrijkste verkiezingsitem. In 2013 was de meerderheid van de gemeenteraad voorstander van die tunnel. Maar de inwoners van Hoorn kozen tegen het tunnelplan. Hoe staat het er nu voor? Welke partijen zijn bij de komende gemeenteraadsverkiezingen voor en welke tegen de tunnel? Het comité HoornTunnelNee presenteert een overzicht zodat de Hoornse inwoners weten waar ze voor kiezen.

Wat ging er aan vooraf?

Een duidelijke meerderheid in de gemeenteraad was in 2013 voorstander van het aanleggen van een tunnel onder het spoor van 100 miljoen. Veel inwoners van Hoorn waren toen van mening dat het kostbare tunnelplan  enkel probleem oploste. Het burgercomité HoornTunnelNee verwoordde destijds de onvrede die onder de Hoornse bevolking leefde. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2014 heeft de kiezer zich overduidelijk uitgesproken, het aantal raadszetels met tunnel-voorstanders nam af van 22 naar 16 zetels (van de 35). De verkiezingsuitslag was voor de landelijke partijen verrassend omdat de uitslag in Hoorn afweek van de landelijke trend. De Hoornse kiezers hadden hun stem laten horen.

Hoe staat het er nu voor?

Het nieuwe college is in 2014 aan de slag gegaan met het ontwikkelen van plannen voor de Poort van Hoorn, grofweg het gebied rondom het station en de nabij gelegen provinciale weg. Deze plannen zijn breed geaccepteerd. Een nieuwe ontsluiting voor het P+R, het verplaatsen van het busstation, de bouw van een grote parkeergarage en het realiseren van woningen kregen daarbij prioriteit. De planontwikkeling voor de autotunnel is in de ijskast gezet en de fietstunnel onder de provinciale weg wordt vooralsnog niet gebouwd omdat de kosten veel hoger werden dan aanvankelijk geraamd. Zeer recent heeft Hoorn met de Provincie Noord-Holland, NS en Prorail een intentieovereenkomst getekend om dit gebied gezamenlijk te ontwikkelen. De uitvoering van de Poort van Hoorn is inmiddels begonnen, er is al een nieuwe weg/ontsluiting voor het P&R gemaakt via de Maelsonstraat en de bouw van een woontoren is gestart.

Ten opzichte van vijf jaar geleden wordt nu vooral de turbotronde bij het Missiehuis gezien als het verkeersknelpunt dat als eers  moet worden opgelost. De kosten daarvan worden geraamd op € 10 à 11 miljoen. De problemen met de rotonde waren in de vorige raadsperiode binnen het gemeentehuis bekend, maar zijn door het toen zittende college onder tafel gehouden om de discussie rondom de tunnel niet te frustreren. De tunnel van 100 miljoen zou naar nu blijkt nog veel duurder worden dan toentertijd geraamd.

Nieuwe realiteit

De afgelopen vijf jaar zijn de omstandigheden veranderd. Waren de tunnelvoorstanders toen nog van mening dat de neergang in de detailhandel van tijdelijk aard was, dat het winkelcentrum na de crisis zou opbloeien en dat een autotunnel daaraan dienstbaar zou zijn; na de verkiezingen is de neergang verder gegaan, zelfs V&D moest de deuren sluiten. De nieuwe realiteit is bij alle politieke partijen ingedaald: voor de toekomst een aanzienlijk kleiner winkeloppervlakte en meer omzet via het internet, zoals overal in Nederland.

Maar wat gaat er gebeuren na de verkiezingen?

Opnieuw heeft het comité HoornTunnelNee de verkiezingsprogramma's bestudeerd van de aan de gemeenteraadsverkiezingen deelnemende politieke partijen. Daarbij is vooral gelet op de paragrafen die betrekking hebben op de plannen rondom De Poort van Hoorn en in het bijzonder op de aanleg van de autotunnel onder het spoor.

In 2014 waren vrijwel alle politieke partijen zeer duidelijk in hun opvatting over de tunnel. In 2018 is dat beeld veranderd. Opvallend is dat de voorstanders van toen nu minder uitgesproken zijn. Ook valt op dat enkele partijen die de tunnelplannen in het verleden niet steunden zich nu vooral concentreren op de ontwikkeling van het gebied ten noorden van het station, terwijl er aan de tunnel helemaal geen aandacht wordt besteed. De tunneltegenstanders van toen zijn van mening dat de tunnel een gepasseerd station is. Opmerkelijk is tevens dat vijf partijen helemaal geen aandacht besteden aan de Poort van Hoorn en/of de tunnel.

De standpunten van alle partijen

(een korte samenvatting)

In 2018 doen 14 partijen mee aan de gemeenteraadsverkiezingen, dit zijn in het kort hun standpunten over de Poort van Hoorn en de autotunnel.

- **Sociaal Hoorn, Christen Unie, Hoorns Belang, de Hoornse Seniorenpartij en De Realistische Partij** besteden geen aandacht aan de Poort van Hoorn en ook niet aan de tunnel(s) onder het spoor.
- **De PvdA, GroenLinks, CDA en Hoorn Lokaal** kiezen in het kader van de Poort van Hoorn voor het ontwikkelen van de noordzijde van het stationsgebied, het verplaatsen van het busstation, het bouwen van een parkeergarage, het opwaarderen van het gebied en besteden verder geen aandacht aan de tunnel onder het spoor.
- **HOP** staat positief tegenover de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. HOP is niet principieel voor of tegen een tunnel, maar er zijn andere zaken die nu belangrijker zijn.
- **De Fractie Tonnaer** is voorstander van een autotunnel, maar eerst moet de turbotronde worden aangepast, en een parkeergarage en een nieuw busstation worden gebouwd.
- **D66** kiest voor een kwalitatieve invulling van het noordelijk stationsgebied en het uiteindelijk realiseren van een ongelijkvloerse verbinding voor auto's en fietsers bij het spoor.
- **Het VOCH** is van mening dat het tunnelplan uit de Poort van Hoorn moet worden opgenomen in de planuitwerking.
- **De VVD** onderschrijft de uitgangspunten van de Poort van Hoorn en wil een onderzoek naar de verkeersknelpunten. De VVD staat open voor elke uitkomst van het onderzoek, ook als een tunnel de beste oplossing blijkt te zijn.



www.hoorntunnelnee.nl