



## Stadsontwikkeling

De fractie van de PvdA  
Mevrouw J. de Jong  
Matissehof 115  
1628 XT HOORN

GL  
dhr. Bashara

Bureau Projectmanagement  
Contactpersoon : E.J. van Dam  
Telefoonnr. : 0229 - 252467  
E-mail : gemeente@hoorn.nl

Uw brief : 4 januari 2011  
:  
Ons kenmerk : 12.02363  
Bijlage(n) :  
Onderwerp : Plan van Aanpak onderdoorgangen  
Poort van Hoorn

Hoorn, - i FEB 2012

Geachte mevrouw De Jong,

Met uw brief, gedateerd 4 januari 2011, stelt u een aantal vragen ex artikel 43 van het Reglement van orde. De vragen hebben betrekking op het plan van aanpak "Poort van Hoorn, onderdoorgangen". Dit plan van aanpak is 5 januari 2012 door vertegenwoordigers van ProRail en de gemeente ondertekend. In reactie op de brief berichten wij u het volgende.

In de brief geeft u een korte beschrijving van de inhoud van het plan van aanpak. Ook benoemt u een aantal onderdelen waarin het plan van aanpak voorziet. Daarnaast verwijst u naar verschillende onderdelen van de structuurvisie. Al deze onderdelen vat u samen onder de noemer "Poort van Hoorn". Dat maakt het beeld op de verschillende processen die gaande zijn er niet duidelijker op. Daarnaast hebben wij de indruk dat niet iedereen de besluitvorming over het project "Poort van Hoorn" nog goed op het netvlies heeft staan. Reden voor ons om allereerst inzicht te geven in de processen waar wij aan werken en binnen welke kaders dat gebeurt

De kaders waarbinnen wij opereren worden gevormd door de raadsbesluiten van 2 september 2008 en 16 februari 2010. Het eerstgenoemde besluit luidt: "Op basis van het advies van de Task Force Ruimtetwinst een structuurvisie Hoornse Poort (stationsgebied, Pelmolendpad en omgeving) op te laten stellen." Daarnaast bevat het besluit een aantal ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten. De belangrijkste infrastructurele uitgangspunten zijn:

1. De mogelijkheid te onderzoeken om Keern-zuid vanaf de Provincialeweg af te sluiten.
2. Als alternatief voor Keern-zuid als toegang naar de binnenstad een nieuwe verbinding te onderzoeken tussen de Provincialeweg en De Weel dwars door de omgeving Dampten, onder het spoor door en door de locatie Pelmolendpad.
3. De mogelijkheid te onderzoeken van een nieuwe ontsluiting van de omgeving Maelsonstraat op de Provincialeweg ter plaatse van het perceel Maelsonstraat 22.
4. Knelpunten in de infrastructuur, waaronder een ongelijkvloerse verbinding tussen Keern/N506 voor in ieder geval het langzame verkeer en een ondertunneling als bedoeld onder punt 2, die nu manifest zijn, voortvarend aan te pakken en in tegenstelling tot de TFR visie juist naar voren te halen en daarvoor in financiële zin een beroep doen op de Algemene Dienst.

Nadat uit onderzoek bleek dat deze infrastructurele ingrepen verkeerstechnisch haalbaar waren, heeft de raad op 16 februari 2010 uitgesproken dat ze worden gerealiseerd. Van belang is hierbij op te merken dat het hier om een unaniem aangenomen voorstel gaat.

Aan realisering van de onder 1 en 2 vermelde ingrepen heeft de gemeenteraad prioriteit toegekend. Dat is op zich niet verwonderlijk. Al jarenlang wordt de spoorwegovergang Keern als knelpunt ervaren

Afdeling Stadsontwikkeling

in de belangrijkste toegang naar de binnenstad. Hetzelfde geldt voor de fietsoversteek Keern/Provincialeweg. Vanwege de grote hoeveelheid van vooral jeugdige fietsers, de lengte van de oversteek en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, is deze kruising in potentie een gevaarlijk punt. In het Masterplan Hoofdinfrastructuur komt naar voren dat dit door gebruikers ook zo ervaren wordt.

Er lopen nu verschillende trajecten waarin uitvoering wordt gegeven aan eerder vermelde raadsbesluiten. Onder de naam "Poort van Hoorn" (voorheen Hoornse Poort) wordt gewerkt aan een structuurvisie voor het stationsgebied, Pelmolenpad en omgeving. Daarnaast wordt gewerkt aan de twee infrastructuurle ingrepen, waar de raad prioriteit aan toe heeft gekend. Het gaat om:

- a. De aanleg van een nieuwe toegangsweg naar de binnenstad met onderdoorgang bij het spoor (de Carbasiusweg).
- b. Het omvormen van het Keern tot langzaam verkeersroute met onderdoorgangen bij het spoor en de Provincialeweg.

De werkzaamheden aan deze ingrepen betreffen uitsluitend voorbereidende werkzaamheden. Dat geldt ook voor de werkzaamheden die benoemd zijn in het plan van aanpak "Poort van Hoorn, onderdoorgangen". Het plan van aanpak is overigens tot stand gekomen in het kader van het raadsbesluit van 14 maart 2011. Met dat besluit heeft de raad een krediet beschikbaar gesteld voor het voorbereiden van de vervangende nieuwbouw van de stichting Leekerweide en de onderdoorgangen "Poort van Hoorn". In het bijbehorende raadsvoorstel hebben wij melding gemaakt van de samenwerking, zoals wij nu op basis van het plan van aanpak met ProRail zijn aangegaan.

Dan de beantwoording van de vragen:

*Vraag 1. Wat is de aard van het plan van aanpak dat u heeft afgesloten met ProRail? Welke uitgangspunten hanteert u bij deze overeenkomst en welke inhoudelijke keuzes zijn aan ProRail meegegeven op basis waarvan zij de voorbereiding van de Poort van Hoorn ter hand kunnen nemen?*

Antwoord: Het plan van aanpak heeft betrekking op de hierboven onder a. en b. vermelde ingrepen. De beschreven werkzaamheden betreffen alleen het aanbestedinggereed maken. De belangrijkste uitgangspunten die het plan van aanpak vermeldt zijn:

- Het raadsbesluit van 16 februari 2010 betreffende de uitgangspunten voor de structuurvisie "Poort van Hoorn".
- Het raadsbesluit van 30 juni 2009 betreffende het tracé Carbasiusweg.
- Ons collegebesluit van 21 december 2010 betreffende de gedeeltelijke sluiting van de begraafplaats Keern.

De inhoudelijke keuzes waar het plan van aanpak in voorziet betreffen:

- De omvang van het aan te besteden werk. In dat kader is vastgelegd dat de twee ingrepen worden opgedeeld in spoor- en niet-spoor gerelateerde werken. De vier delen die aldus ontstaan kunnen ieder afzonderlijk dan wel als één werk op de markt worden gezet. De keuze wordt bepaald door het al dan niet beschikbaar zijn van middelen en de wijze van opdracht geven. Het biedt ons de mogelijkheid te kiezen voor de optie dat ProRail als opdrachtgever voor het gehele werk optreedt of alleen voor de spoorgerelateerde delen.
- De wijze van aanbesteden. Voor dit werk zijn verschillende aanbestedings- en contractvormen mogelijk. Wij hebben hierin nog geen keuze gemaakt.

*Vraag 2. Is er een uitvoerings- of faseringsplan voor het project poort van Hoorn opgenomen in de overeenkomst met ProRail? Zo ja, hoe luiden deze plannen?*

Afdeling Stadsontwikkeling

Antwoord: Nee. Het uitvoerings- en faseringsplan met de financiële paragraaf waar u op doelt hebben betrekking op de structuurvisie.

*Vraag 3. Bent u voornemens om het uitvoerings- en faseringsplan met financiële paragraaf aan de raad voor te leggen? Waarom wel of niet?*

Antwoord: Ja. Het is een wezenlijk onderdeel van de structuurvisie. Deze documenten dienen dan ook betrokken te worden bij het besluit van de raad over de structuurvisie.

*Vraag 4: Wat is de relatie tussen het plan van aanpak en de structuurvisie van de Poort van Hoorn die nog aan de raad voorgelegd moet worden? Heeft de raad met andere woorden straks nog voldoende mogelijkheden om eigenstandige keuzes te maken en de uitgangspunten van de Poort van Hoorn te bediscussiëren?*

Antwoord: Het plan van aanpak staat geheel los van de structuurvisie. Het belemmert naar ons oordeel de raad op geen enkele wijze in de discussie of in het maken van keuzes omtrent de structuurvisie.

*Vraag 5: Krijgt de raad zoals eerder besloten eerst een ontwerpstructuurvisie voorgelegd die daarna voor overleg en inspraak wordt vrijgegeven? Waarom wel of niet?*

Antwoord: Ja. Het gaat hier om een belangrijk ruimtelijk kader. Gezien de verstrekkendheid ervan vinden wij het vanzelfsprekend de ontwerpstructuurvisie eerst ter goedkeuring aan de raad voor te leggen, alvorens het vrij te geven voor overleg en inspraak.

*Vraag 6: Bent u het met ons eens dat een overleg en inspraaktraject wenselijk is, gezien de verstrekkendheid van het project Poort van Hoorn? Waarom wel of niet.*

Antwoord: Ja. De Wet ruimtelijke ordening laat ons vrij in de wijze waarop wij burgers en maatschappelijke organisaties betrekken bij de totstandkoming van de structuurvisie. De wet laat ons zelfs vrij om daar al dan niet toe over te gaan. Zoals eerder gesteld gaat het hier om een belangrijk ruimtelijk kader. Dat vereist naar ons oordeel een zorgvuldige procedure. Daar hoort ook een zorgvuldige vorm van inspraak en overleg bij.

*Vraag 7: Is er, nu de voorbereiding van de uitvoering al ter hand wordt genomen, straks nog wel sprake van voldoende beïnvloedingsmogelijkheden van belanghebbenden op de vormgeving en invulling van de Poort van Hoorn? Hoe wordt dit ingevuld?*

Antwoord: Het plan van aanpak heeft alleen betrekking op twee eerder vermelde infrastructurele ingrepen. De structuurvisie heeft betrekking op aanzienlijk meer onderdelen. Belanghebbenden kunnen hun ideeën aandragen via de klankbordgroep die momenteel actief is. Daarnaast wordt die mogelijkheid aan iedereen geboden tijdens het inspraaktraject.

*Vraag 8: Zullen er straks voldoende mogelijkheden bestaan voor de gemeenteraad om kennis te nemen van de overleg- en inspraakreacties van belanghebbenden en hierover hun eigen afweging te maken? Hoe denkt u dit te organiseren?*

Antwoord: Het is bij dit soort ruimtelijke trajecten gebruikelijk dat van het overleg en de inspraak een eindverslag wordt gemaakt. Het eindverslag wordt u tezamen met de structuurvisie ter vaststelling aangeboden.

Afdeling Stadsontwikkeling

*Vraag 9: Kunt u in een planningsoverzicht aangeven welk proces u voornemens bent te doorlopen m.b.t. het betrekken van de gemeenteraad in het project Poort van Hoorn en het betrekken van belanghebbenden en burgers?*

Antwoord: Met de brief d.d. 27 oktober 2011 hebben wij u geïnformeerd over het tot dan gevolgde en het nog volgen traject rond de structuurvisie. De ondertekening van het plan van aanpak leidt niet tot wijzigingen. Uitgaande van dat traject ziet de planning rond de structuurvisie er als volgt uit:

22 maart 2012 : informatiebijeenkomst raad.

Mei/juni 2012 : behandelen ontwerp structuurvisie voor vrijgave overleg en inspraak.

Juli/oktober : overleg en inspraak.

December 2012 : vaststellen eindverslag overleg en inspraak en structuurvisie.

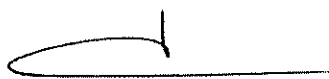
*Vraag 10: Waarom is de raad niet actief geïnformeerd over het proces dat u wenst te doorlopen met betrekking tot de Poort van Hoorn en het voorgenomen plan van aanpak met ProRail en hebben wij zelfs het persbericht over het plan van aanpak niet ontvangen (dit persbericht is ook niet op de website van de gemeente terug te vinden).*

Antwoord: Op 12 april 2011 heeft u besloten "Voor voorbereiden van de vervangende nieuwbouw van de stichting Leakerweide en de onderdoorgangen Dampten/spoorlijn en Keen/Provincialeweg een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 801.500 en de dekking hiervan mee te nemen in de definitieve aanvraag van het uitvoeringskrediet van de nieuwe ontsluitingsweg binnenstad." In het bijbehorende voorstel hebben wij het voorbereidingsproces rond de onderdoorgangen beschreven. Ook hebben wij gemeld hiervoor een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met ProRail. Het persbericht is op 6 januari 2012 om 8.49 uur per e-mail doorgezonden aan de media en in afschrift aan alle raadsleden. Omstreeks datzelfde moment is het op de gemeentelijke website geplaatst, waar het nog steeds terug is te vinden.

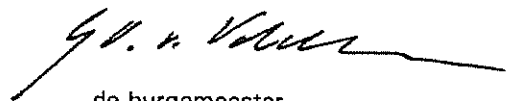
Er gebeurt veel in het stationsgebied, Pelmolenpad en omgeving. Daardoor is het best lastig zicht te houden op de ontwikkelingen die spelen en besluiten die genomen zijn. Voor het volgen van deze ontwikkelingen verwijzen wij allereerst naar de website [www.poortvanhoorn.nl](http://www.poortvanhoorn.nl). Daarnaast zeggen wij u toe de raad in de toekomst hierover nog actiever te zullen informeren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Hoorn



de secretaris



de burgemeester

Tevens verzonden aan de fractie van Groen Links en in afschrift aan de gemeenteraad