

Betreft : Keuze nieuwe toegangsweg binnenstad Hoorn

Van : Bewoners De Weel 6 t/m 24 en Lambert Meliszweg Noord

Datum : 9 juli 2023

Aanleiding:

In september 2022 zijn we geïnformeerd over de, mede door ons aangedragen, 18 varianten voor een binnenstad ontsluiting en over de aankondiging om de twee overgebleven varianten H (aansluiting op De Weel) en P (aansluiting op Keern) verder te onderzoeken. Beide varianten vallen zoals toegezegd volwaardig binnen de gestelde toetsingscriteria zowel (verkeers)technisch als financieel. Het zijn beide reële opties.

Op 15 mei en 3 juli jl zijn we wederom geïnformeerd over inmiddels drie uitwerkingen: H1, H2 en P. De bijbehorende rapportage 'Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum' bevat ook een beoordelingsmatrix met n de voor- en nadelen per variant (zie voor een leesbare versie bijlage 1).

Wij maken ons inmiddels ernstig zorgen en hopen met deze brief de raad te kunnen overtuigen van de enorme impact van varianten H1 en H2 op de leefbaarheid. Zo ook van de nadelen van de H-varianten

In de voorgenomen planning stelt het projectteam op basis van de rapportage een advies op in september 2023 en neemt de raad in oktober 2023 een besluit. Het informeren is onderdeel van het participatieproces met de bewoners.

NB: als er in oktober door de raad geen besluit wordt genomen vervalt optie P.

Zorgen!

Als eerste willen we stellen dat we het betreuren dat bij de beoordeling van de 18 varianten alleen is gekeken naar een vervangend tracé. Wij hebben met onze bijdrage namelijk getracht om het projectteam te wijzen op het voordeel van verkeersspreiding, door juist ook bestaande toegangswegen op te waarderen en tegelijk meer onderdeel te laten worden van het bestemmingsverkeer, kortom spreiden. Dit voorkomt een te hoge auto concentratie en parkeerproblemen in de stad, aansluitend bij de ambities van de stad.

Daarbij willen we overigens wel onze waardering uitspreken voor de mooie plannen om Hoorn meer stad te maken en woningen te laten bouwen.

De voornaamste reden om dat nu kenbaar te maken is dat het uitwerken van de details pas zal gaan plaatsvinden nadat het besluit is genomen, waarna de negatieve effecten niet meer of onvoldoende kunnen worden aangepakt.

En neem van ons aan: die effecten van variant H1 en H2 op de leefbaarheid van onze buurt zijn enorm:

- De geluidsoverlast op de gevels en tuinen wordt hoog, alle omringende huizen zullen van grondige geluidswerende maatregelen worden voorzien. Er wordt ook gesproken over geluidsschermen zowel langs de tunnelbak als op De Weel.
- De hoeveelheid fijnstof die neerslaat zal intensiveren naar gelang de concentratieverhoging van de auto's, zeker door de te verwachten files en de optrekkende auto's bij de stoplichten.
- De veiligheid van onze kinderen op het trottoir wordt lastig: de scheiding(haag) tussen trottoir en fietspad verdwijnt.
- Uit de getoonde schetsen voor variant H lijkt het zo te zijn dat er geen ruimte meer is voor de omvang van het huidige groen: 3 rijen volgroeide bomen en twee hagen. De groene entree van de stad wordt vervangen door een bijna volledige blik op "blik" en asfalt. Daarbij willen we ook aandacht vragen voor de monumentale platanen die een positief effect hebben op ons leefklimaat: leveren zuurstof, zetten CO2 om en vangen fijnstof af. En dat met de beoogde verhoogde verkeerssterkte in het vooruitzicht.
- De Lambert Melisweg Noord en De Weel vormen een buurtje. We letten op elkaars kinderen en ouderen, kinderen spelen bij elkaar en we lopen naar de overkant als de gordijnen niet opengaan. Met de te verwachten verkeersstroom wordt dit contact lastiger.

Naast bovengenoemde impact op de buurt zien we ook de volgende negatieve consequenties van de opties H. Daarbij gesteund door de beoordelingsmatrix zoals opgesteld door het projectteam en getoond op 3 juli jl:

- De Weel zelf gaat "op de schop" hetgeen een behoorlijke kostenpost met zich meebrengt in vergelijking met de aansluiting op het Keern. De aanpassingen aan de, deels jaren 30 huizen zijn eveneens ingrijpend en kostbaar. Dit heeft mede tot gevolg dat variant P naar verwachting net zo veel zal gaan kosten als variant H1. Variant H2 zal naar verwachting meer gaan kosten (zie bijlage 1).
- Daarbij is nog geen rekening gehouden met het risico van een verlaagd grondwaterniveau en het daarmee gepaard gaande risico op verzakkingen hetgeen zich ook heeft geopenbaard bij de bouw van de kelder van de Parkschouwburg.
- Bij optie H doorloopt het verkeer naar verwachting 3 stoplichten op weg naar de binnenstad, bij optie P naar verwachting 2 stoplichten.
- Uit oogpunt van veiligheid en geluidshinder en het afremmen van de aantrekkingskracht op de autostroom is het een groot voordeel dat er in optie P slechts 30 km per uur mag worden gereden zoals bekend werd gemaakt op 15 mei. NB: als er 50 km mocht worden gereden dan zou dat overigens weinig tijdswinst hebben opgeleverd voor bv het busvervoer volgens de verkeersdeskundige op 3 juli: ongeveer 2 minuten eerder in de stad.

- Optie H doorsnijdt de nieuwe wijk Pelmolenpad en neemt grond in gebruik dat bestemd was voor parkeren, speel-/openbare ruimte en nogmaals...groen.
- De nadelen van optie H zijn verder verwoord in de bijgevoegde beoordelingsmatrix.

Voor een volledige beoordeling:

Wij zijn van mening dat, voor een goede keuze uit de varianten, het volgende zal moeten worden meegenomen:

- De impact op de leefbaarheid van de burgers, zie boven (*niet alleen de nieuwe eigenaar van de oude Ford garage*),
- De impact van de vereiste geluidswerende maatregelen aan de huizen.
Vanuit onze ervaring en de onderzoeken uit 2013, kunnen we melden dat deze zeer aangrijpend zijn.
- De effecten en schade aan de huizen, met name de jaren-30 panden aan De Weel.
- De effecten van het stadstrand zijn niet meegenomen. Dit wordt tot op heden genegeerd, omdat men verwacht dat dit slechts enkele dagen per jaar een probleem zou kunnen zijn. Dit lijkt ons onjuist, gezien het succes van Oranje-Buiten doorlopend in het jaar.
- Het huidige model gaat uit van tellingen uit 2017 en algemene landelijke ervaring cijfers. De effecten moeten echter worden bepaald in relatie tot de verkeersafhandelingen in de gehele binnenstad en op basis van nieuwe, actuele tellingen.
- De genoemde financiële -, verkeerstechnische- en veiligheidsvoordelen van optie P kunnen en mogen niet worden onderschat.

Kortom: bezint eer u aan H begint!!

Met vriendelijke groet,

Bewoners De Weel 6 t/m 24 en Lambert Melisweg Noord

Bijlage 1

VARIANT H1: CARBASIUSTRACE MET OPEN TUNNELBAK

MOBILITEIT

- Snelheid 50km/u (uit oogpunt van snelheid!)
- Ventweg zorgt voor minder aansluitingen dan in huidige situatie
- Verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Pelmolenpad en stationsgebied mogelijk
- Mogelijkheid tot creëren aantrekkelijk stedelijk klimaat rondom stationsgebied
- Grote hoeveelheid verkeer over De Weel

STEDENBOUW

Ruimtelijke doorsnijding met grote barrierewerking voor Pelmolenpad:

- Geplande wandel/fietsroute van Singel naar Grote Waal kan niet doorlopen
- Kinderen uit wijk kunnen vrienden in ander deel niet opzoeken
- Drukke autoweg met geluidsschermen aan beide kanten van 1.2m
- Restruidtes langs de geluidsschermen die kunnen leiden tot sociaal onveilige plekken (druk op leefbaarheid)
- Ambitie om klimaatbestendige wijk te worden moeilijk haalbaar
- Speeltuin-norm wordt niet gehaald
- Bestaande sloot moet worden verlegd
- Alle bestaande bomen moeten worden gekapt en nauwelijks restruidte voor verblijfs-en speelplekken en bomen

PELMOLENPAD

- Deze variant is strijdig met afspraken met BPD en Intermaris en heeft impact op de grondopbrengsten
- Zowel fysiek als in de beleving zal er geen sprake zijn van verbinding vanwege plaatsing geluidsschermen
- Parkeerbalans niet realiseerbaar
- Beschikbare open ruimte komt onder druk te staan; ruimte voor spelen, ontmoeten en sporten verdwijnt

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant voldoet aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant met heel hoge kosten mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak van 1,2m boven het plaatselijk maaiveld
- Geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrens maar lager dan de maximale ontheffingswaarde
- Formele reconstructie nodig: voor alle woningen met een berekende geluidsbelasting hoger dan 48dB; hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar binnen niveau moet worden uitgevoerd

KOSTEN

Qua kosten vergelijkbaar met variant P

VARIANT H2: CARBASIUSTRACE MET DICHTE TUNNELBAK

MOBILITEIT

- Snelheid 50km/u (uit oogpunt van snelheid!)
- Ventweg zorgt voor minder aansluitingen dan in huidige situatie
- Mogelijkheid tot creëren aantrekkelijk stedelijk klimaat rondom stationsgebied
- Grote hoeveelheid verkeer over De Weel

STEDENBOUW

Minder grote barrierewerking voor Pelmolenpad dan H1:

- Een deel van het park komt terug in het plan
- Ter hoogte van de Kometenstraat kan een langzaam verkeer verbinding gemaakt worden
- Het groene, autoluwe karakter van het Pelmolenpad wordt alsnog verstoord
- Parkeergarage Pelmolenpad West alleen toegankelijk via Zuiderkruislaan
- Eis van HHNK om watergangen aan weerszijden van de weg te realiseren ivm taluds in het trace niet realiseerbaar
- Historische karakter van De Weel wordt aangetast; bestaande bomen moeten wijken en er moet een ventweg worden ingepast
- Autoroute voor het station blijft zoals hij is: dit conflicteert met idee van voetgangersvriendelijke verbinding van station naar binnenstad
- Er ontstaat een vrij rustige fietsstraat door de groene singelstructuur heen

PELMOLENPAD

- Uitgangspunt voor het ontwerptraject voor de ontwikkeling
- Langzaam verkeersroute kan worden gerealiseerd ter hoogte van de Kometenstraat
- Er gaat veel ruimte verloren binnen het plangebied: tunnel ipv groot park en grote verkeersstromen > grote invloed op hoe het gebied beleefd zal worden; sterk en negatief contrast met het autoluwe karakter van de wijk
- Klimaat adaptieve ambitie wordt lastiger uit te voeren
- Oost-west verbinding voor fietsers midden door Pelmolenpad kan niet worden gerealiseerd

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant is niet te maken zonder grote concessies van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant met heel hoge kosten mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak van 2,0m boven het plaatselijk maaiveld
- Geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrens maar lager dan de maximale ontheffingswaarde
- Formele reconstructie nodig: voor alle woningen met een berekende geluidsbelasting hoger dan 48dB; hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar binnen niveau moet worden uitgevoerd

KOSTEN

Duurder dan variant H1 en P

VARIANT P: KEERN VARIANT

MOBILITEIT

- Snelheid 30km/u: voldoet niet aan verwachting weggebruiker en is niet de meest verkeersveilige oplossing
- Omrijtijd van bussen neemt toe: 2 minuten.
- Bestaande situatie wordt gehandhaafd; geen impact op verblijfsklimaat rondom station
- Verbeterde bereikbaarheid binnenstad

STEDENBOUW

- Deze variant maakt gebruik van huidige barrière: het spoor, waardoor nieuwe barrière wordt voorkomen
- Ruimtelijk inpasbaar en biedt de mogelijkheid entree naar de stad representatief vorm te geven
- Voldoende groen en afstand voor het creëren van prettig leefklimaat
- Voor nieuwe wijk Pelmolenpad kansen op goede stedenbouw: voetgangers- en fietsroute van oost naar west kan gerealiseerd worden en ambities voor klimaatbestendige wijk kunnen worden waargemaakt
- Waterstructuur goed inpasbaar
- Beide parkeergarages kunnen goed worden ontsloten
- Profiel van De Weel hoeft niet worden aangepast en bomen kunnen behouden blijven
- Huidige barriere tussen westelijk en oostelijk deel van de singel blijft bestaan
- Autoroute station ongewijzigd en daarmee barrière voor route naar binnenstad
- Aanpassing bestemmingsplan nodig

PELMOLENPAD

- Er blijft lucht behouden in Pelmolenpad; bijv voor realisatie park en realiseren klimaatambities
- Bewoners westelijk deel Pelmolenpad kunnen via De Weel de westelijke parkeergarage bereiken
- Autoluwe karakter van wijk wordt versterkt
- Huidige verkaveling oostelijk deel plangebied zal moeten worden herzien

!! Indien er geen variant wordt gekozen, wordt de realisatie van variant P wordt met de tijd onmogelijk omdat realisatie Pelmolenpad gewoon doorgaat

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant voldoet aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant niet mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Vanwege 30 km/u regime geen sprake meer van geluidgezoneerde weg en daarmee hoeft toetsing van de geluidsgrenswaarde niet meer plaats te vinden

KOSTEN

Vergelijkbaar met H1