

Beantwoording technische vragen CDAHoorn

Agendapunt 5.1 – Tracékeuze planstudie ontvlechting binnenstadstoegang Keern

Algemene raadscommissie 10 oktober 2023

Beste raadsleden,

De heer Brandhoff van CDAHoorn heeft op 29 september technische vragen gesteld over agendapunt 5.1 – Tracékeuze planstudie ontvlechting binnenstadstoegang Keern. Onderstaand treft u de vragen en beantwoording aan.

1. Zitten de fietsonderdoorgang in het Keern t.h.v. het spoor in de huidige plannen en financiën?
2.
Er is geen fietsonderdoorgang in het Keern onder het spoor opgenomen. Wel is een gelijkvloerse kruising opgenomen. De oorspronkelijk gedachte onderdoorgang is in verband met veranderde eisen niet meer mogelijk is. Het betreft een bredere onderdoorgang voor het langzaam verkeer en een andere constructie van het bovendeck van de onderdoorgang. Dit betekent ook dat nader onderzoek verricht moet worden op welke wijze een onderdoorgang wel mogelijk is. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat vanuit het landelijke programma “Landelijk verbeterprogramma Overweg” (LVO) medefinanciering niet meer mogelijk is. Dit programma is gestopt.
3. Mocht de raad kiezen voor variant P, wat zijn de effecten hiervan op het bestemmingsplan Pelmolenpad? Dient er een nieuwe ruimtelijke procedure doorlopen te worden?
Er dient inderdaad een nieuwe procedure te worden gestart. Deze procedure zal vallen onder de omgevingswet en zal naar verwachting bestaan uit een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit. De procedure is echter alleen nodig voor het oostelijke gedeelte van Pelmolenpad. Met het westelijke gedeelte kan gewoon worden gestart. Het is de verwachting dat dit geen effect heeft op realisatieplanning van Pelmolenpad.
4. Variant P wijkt af van de anterieure overeenkomst Pelmolenpad, wat zijn de gevolgen hiervan?
De anterieure overeenkomst dient te worden aangepast. De ontwikkelende partijen Intermaris en BDP hebben positief gereageerd op een eventuele keuze voor variant P. Zij willen ook graag meewerken aan een nieuwe ruimtelijke procedure.
5. Lopen de woningbouwontwikkelingen vertraging op door een keuze voor variant P, wegens een mogelijk bestemmingsplanprocedure?
Bij de beantwoording van de vragen 2 en 3 is al aangegeven dat na een keuze van variant P het mogelijk is Pelmolenpad zonder vertraging te realiseren.
6. In hoeverre wordt de aanleg van een onderdoorgang gekoppeld aan een verkeersknip in de binnenstad om sluipverkeer te weren? En wat is de status van deze knip?
De onderdoorgang van het gemotoriseerde verkeer is niet gekoppeld aan een toekomstige knip in de binnenstad. Bij een verdere uitwerking kan een dergelijke knip wel worden betrokken. Verder kan worden opgemerkt dat het niet alleen een verkeerskundige afweging is, maar vooral ook een integrale afweging.

7. Wanneer denkt men het definitief ontwerp af te ronden? En komt deze langs de raad of is het een collegebevoegdheid?
In het voorstel wordt gesproken over een uitwerking tot op het niveau van een voorlopig ontwerp (VO). Op het moment dat deze ontwerpen beschikbaar zijn, is er onder andere ook meer duidelijkheid over de financiering. Op basis van deze informatie zal het college aan de raad een voorstel aanbieden om de stap te maken van voorlopig ontwerp (VO) naar een definitief ontwerp (DO).
8. Wat is het effect van het verleggen van de tracégrens naar de kruising Keern-Blauwe Berg-Geldelozeweg?
Het verleggen van de tracégrens heeft verkeerskundig geen effect. Wel zal de onderdoorgang voor het langzaam verkeer onder de Provincialeweg op een betere wijze worden aangesloten op het bestaande wegennet. Het betreft een kwaliteitsverbetering van de inrichting op dit gedeelte van het Keern.
9. Wat zijn de effecten van een onderdoorgang op het treinverkeer? Is een frequentieverhoging hierdoor beter mogelijk?
Een frequentieverhoging van het treinverkeer is een autonome beslissing van NS en ProRail. Bij een dergelijke frequentieverhoging zou de wachttijd bij de spoorwegovergang het Keern in de huidige situatie alleen nog maar verder toenemen. Dit is dat ook de reden om te streven naar een ongelijkvloerse kruising.
10. “De nieuwe infrastructuur kan bij zorgvuldige inpassing de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteiten van het gebied versterken met respect van de cultuurhistorische waarden van het Rijksbeschermd stadsgezicht.” Hoe zit het college voor zich als de kruising Keern – Noorderveemarkt – Hoge Vest – De Weel gehandhaafd wordt op de huidige locatie?
Met betrekking tot het genoemde kruispunt wordt ook aangegeven dat dit nog nader uitgewerkt moet worden. Op dit moment is alleen een verkeerskundige afweging gemaakt. Juist op de locatie is het belangrijk een meer integrale afweging te maken. Het is nog niet duidelijk welke consequenties dit gaat hebben.
11. Wanneer denkt het college duidelijkheid te hebben over impact van de onderdoorgang op de Begraafplaats Keern?
In het voorstel is aangegeven dat bij de inpassing van het tracé op deze locatie nadrukkelijk rekening gehouden zal worden met de Begraafplaats Keern. Het is al wel duidelijk dat het niet noodzakelijk is graven te ruimen. Wat nog niet geheel duidelijk is hoe het tracé exact loopt langs de begraafplaats. Het betreft de laatste meters en een verantwoorde inpassing met betrekking tot waterhuishouding en de (landschappelijke) inrichting. Wel is al toegezegd dat in deze gezamenlijk opgetrokken wordt met vertegenwoordigers van de Stichting Vrienden van de begraafplaats Keern Hoorn.
12. In alle varianten is het niet mogelijk om de gewenste vaarroute te realiseren. Laat het college verdere voornemens en kosten in het verlengde hiervan los?
In eerste instantie zal met betrekking tot de waterhuishouding (waterbeheer, beheer van grondwater en oppervlaktewater in het gebied) het gesprek worden gestart met het Hoogheemraadschap Noorderkwartier (HHNK). Op het moment dat meer duidelijkheid bestaat over de inrichting van de waterhuishouding kan ook worden bepaald in hoeverre dit consequenties heeft voor eventueel gewenste vaarroutes binnen het invloedsgebied van de nieuwe binnenstadstoegang.