

Zaaknummer : 1214079

Steller : C.A.A.M. Plat

Afdeling : Stadsontwikkeling

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 22 maart 2016

betreft: Vaststellen bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving

gelet op: afdeling 3.2 Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.12 lid 2 Wet ruimtelijke ordening

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht

overwegende dat:

- voor het plangebied Maelsonstraat, een deel van de Provincialeweg, het ziekenhuis en een deel van de Van Dedemstraat een nieuw bestemmingsplan is opgesteld;
- dit bestemmingsplan het mogelijk maakt om de Maelsonstraat, ter hoogte van de voormalige Koopmanstaete, aan te sluiten op de Provincialeweg;
- het ontwerp bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving van 15 december 2015 tot en met 25 januari 2016 ter inzage heeft gelegen;
- gedurende deze termijn een belanghebbende zienswijzen over het ontwerp bestemmingsplan kon indienen;
- er over het ontwerp bestemmingsplan één zienswijze is ingediend;
- deze zienswijze is beoordeeld in de Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving;
- de zienswijze niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan;
- aan de noordzijde van het plangebied een hoofdwatertransportleiding ligt;
- deze niet als dubbelbestemming Leiding – Water in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen;
- in verband met het collegebesluit tot het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder de tekst van paragraaf 4.2 aangepast moet worden;
- in verband met het definitieve ontwerp van de weg de bestemmingsvlakken Verkeer-Verblijf, Gemengd-2 en Maatschappelijk-Medisch Centrum nabij het Horizoncollege en het Westfries Gasthuis aangepast moeten worden;
- dit leidt tot wijziging van het ontwerp bestemmingsplan.

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk en ongegrond te verklaren;
2. de Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving vast te stellen;
3. het bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving (NL.IMRO.0405.BPMaelsonstraateo-on01) gewijzigd vast te stellen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

Hoorn, 19-4-2016

De griffier,

De voorzitter,




Zaaknummer : Nee
Steller : C.A.A.M. Plat

Datum :
Afdeling : Stadsontwikkeling

Raadsbesluit

Bekendmaking:

Publicatie in Westfriesland op Zondag en in de Staatscourant

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN WIJZIGINGEN

Ontwerp bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving

maart 2016

Zaaknummer 1214079

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Zienswijze en beantwoording
3. Wijzigingen in het bestemmingsplan

Bijlagen

1. Publicatie van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan in het Westfries Weekblad en de Staatscourant
2. Ingediende zienswijzen

1. Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan “Maelsonstraat en omgeving” maakt het aansluiten van de Maelsonstraat, ter hoogte van de voormalige Koopmanstaete, op de Provincialeweg mogelijk. Daarnaast wordt ook het omliggende gebied voorzien van een actueel planologisch kader. Het plangebied betreft de Maelsonstraat (exclusief de braakliggende locatie ten noorden van het Horizoncollege), een deel van de Provincialeweg, het ziekenhuis en een deel van de Van Dedemstraat.

Ter inzage ligging

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 15 december 2015 tot en met 25 januari 2016 ter inzage gelegen. De kennisgeving daarvan is gepubliceerd in het weekblad Westfriesland op Zondag en in de Staatscourant. Ook is het plan geplaatst op de website van de gemeente en op de landelijke voorziening (www.ruimtelijkeplannen.nl). Aan de overleginstanties is een kennisgeving gestuurd.

2. Zienswijze en beantwoording

Over het ontwerp bestemmingsplan is op 25 januari 2016 een zienswijze ingediend door de heer B.A. Sikkema (Koepoortsweg 89). De termijn voor het indienen van een zienswijze liep tot en met 25 januari 2016. De zienswijze is tijdig ingediend. De zienswijze is ontvankelijk.

In deze nota is de zienswijze samengevat en van een reactie voorzien. Een kopie van de zienswijze is in de bijlagen opgenomen.

Zienswijze

a. Beleidsvoornemen (functie en bebouwing)

Burgemeester en wethouders willen het bestemmingsplan aanpassen om de aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg te kunnen realiseren. Deze aanpassing maakt onderdeel uit van de visie rondom ‘Poort van Hoorn’. Op de site www.PoortvanHoorn.nl geeft de gemeente informatie over betekenis, voorgeschiedenis, ontwikkelingen enz. Tevens is een visie voor 2014-2018 opgenomen en een visie voor Poort van Hoorn in 2030. Als basis ligt er de structuurvisie ‘Poort van Hoorn’, een groots en ambitieus plan voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Het stationsgebied moet een aanvulling zijn voor de stad en een gebied waar je wilt zijn met veel verblijfskwaliteit (a place to be). Als invulling van dit gebied worden de volgende categorieën genoemd: werken, onderwijs, maatschappelijke voorzieningen, parkeren, fietsen, wonen, winkelen, zorg en een busstation. Het betreft een visie. Er zijn globale plannen. Deze zijn echter grotendeels niet vertaald naar concrete acties en plannen met een tijdsplan. De ontwikkeling kent een langere periode, niet een plan van morgen maar een periode die misschien wel 30 jaar zal bestrijken. Starten met een doel voor ogen is hier, helaas, dus niet van toepassing! Er is nog geen definitieve invulling van het gebied en de bebouwing die volgt bekend.

Reactie:

De Structuurvisie Poort van Hoorn is een richtinggevend document waarin duidelijk wordt gemaakt welk ruimtelijk beleid de gemeente met het plangebied Poort van Hoorn (ontwikkeling van het stationsgebied en omgeving) nastreeft.

Op 3 februari 2015 heeft de gemeenteraad de kaders/uitgangspunten voor de Poort van Hoorn voor de bestuursperiode 2015-2018 vastgesteld. Deze kaders/uitgangspunten zijn:

- Het verbeteren van de toegankelijkheid van stationsgebied-noord (Transferium), door de aanleg van een nieuwe ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer van de Maelsonstraat op de Provincialeweg, met oog voor de bestaande aansluiting voor nood- en hulpdiensten;

- Het wegnemen van de onveilige situatie op één van de drukst bereden hoofdfietsroutes binnen onze gemeente, door: de aanleg van een duurzame en sociaal veilige oversteek voor het langzaam verkeer op het Keern, ter plaatse van de Provincialeweg;
- De aanleg van een nieuwe route vanaf de Provincialeweg naar de overweg Keern, ter vervanging van het Keern-Zuid, als toegang naar de binnenstad, als dat nodig is om de veilige fiets- en wandelverbinding aan te leggen;
- Het opstellen van een ontwikkelvisie voor stationsgebied-noord, met daarin onder meer ruimte moet zijn voor extra parkeerplaatsen, de verplaatsing van het busstation naar het Transferium, detailhandel, functies voor culturele en maatschappelijke doeleinden en spoor-gelieerde functies (inclusief de Museum Stoomtram).

Op dit moment wordt de aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg voorbereid. De start van uitvoering van de werkzaamheden staat gepland voor september 2016.

Ook wordt een ontwikkelvisie voor stationsgebied-noord voorbereid. Begin 2016 worden gesprekken gevoerd met stakeholders die grenzen aan dit gebied. Daarna volgen gesprekken over een optimale invulling van het stationsgebied. De uitkomsten worden verwoord in een concept ontwikkelvisie die medio 2016 aan de raad wordt voorgelegd.

De ontwikkeling van het gebied Poort van Hoorn en vooral de concrete invulling en uitvoering beslaat inderdaad een langere periode.

b. Visie

De vertaling van de visie naar de concrete actie voor het ontsluiten van de Maelsonstraat op de Provincialeweg is niet een op zichzelf staande actie. Deze ontsluiting dient de ontwikkeling van 'Poort van Hoorn'. Het is echter niet bekend welke verder acties gaan volgen. Er zijn geen concrete raadsbesluiten over het afsluiten van het Keern of de inrichting van deze weg. Ook het wel of niet aanleggen van de nieuwe weg (Carbasiusweg?) is niet concreet. Deze informatie is wel relevant. Samenhang en inzicht in consequenties en kaders ontbreken. Hierdoor is het niet mogelijk om vast te stellen waarvoor goedkeuring wordt gevraagd.

Reactie:

Zoals onder a is aangegeven, beslaat de ontwikkeling van het gebied Poort van Hoorn een lange periode. Op 3 februari 2015 heeft de gemeenteraad kaders/uitgangspunten voor de Poort van Hoorn voor de bestuursperiode 2015-2018 vastgesteld. De uitvoering van de nieuwe ontsluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg wordt nu voorbereid en in september 2016 wordt gestart met de uitvoering ervan. De andere genoemde kaders/uitgangspunten zijn ook in voorbereiding.

In de verkeersberekeningen om de vormgeving en afwikkelcapaciteit van de "doorgetrokken Maelsonstraat" te bepalen, is rekening gehouden met de voornemens om het Keern af te sluiten, de nieuwe toegangsweg aan te leggen en het (stationsgebied-noord) te ontwikkelen.

c. Noodzaak

De noodzaak om de aansluiting te realiseren, wordt niet betwist. De toelaatbare verkeersvolumes en een weg met twee-richtingsverkeer wel. De Maelsonstraat is smal en biedt niet de ruimte die het Keern wel heeft. Het plangebied is nu al druk door de combinatie van voorzieningen (WFG, onderwijs en Transferium). U wilt daar ook nog de "entree en uitgang" van Hoorn aan toevoegen. Laat staan dat hieaan in de toekomst ook nog een busstation en andere functies worden toegevoegd. Teveel activiteiten worden verplaatst naar een relatief klein en zeer verkeersintensief gebied waardoor er ongetwijfeld problemen gaan ontstaan. Het zou goed zijn om voorzieningen meer te verspreiden en gebruik te maken van eenrichtingsverkeer bijv. een ingang naar de stad en elders de uitgang. Dit in combinatie met een indeling bijv. volgens het 'klaverblad'-principe. Ieder blad van de klaver heeft zijn eigen ontsluitingen naar de randwegen, maar de afzonderlijke bladen zijn onderling niet verbonden

voor gemotoriseerd verkeer. Dit stimuleert fietsgebruik en ontmoedigt door de stad rijden. De “bladen” zijn bereikbaar via de Provincialeweg.

Reactie:

De indiener van de zienswijze lijkt er vanuit te gaan dat de “doorgetrokken Maelsonstraat” dé in-/uitgang van de binnenstad wordt. Dat is niet juist. Op dit moment is nog geen besluit genomen over het daadwerkelijk afsluiten van het Keern. Het Keern is nu nog steeds dé in-/uitgang van de binnenstad.

Op het moment dat er wel een afsluiting van het Keern komt dan is in een vervangende route, de nieuwe toegangsweg tussen de Provincialeweg en het Dampden, voorzien. Die nieuwe toegangsweg wordt dan dé in-/uitgang van- en naar de binnenstad.

Natuurlijk zal ook een deel van het verkeer, afhankelijk van de herkomst ervan, via de “doorgetrokken Maelsonstraat” van en naar de binnenstad rijden. Hiermee is rekening gehouden. De inrichting van de Maelsonstraat wordt hierop ook afgestemd.

Te zijner tijd is ook een aanpassing van de Van Dedemstraat nodig zijn. Die aanpassing is onderdeel van het project tot afsluiting van het Keern en de realisering van de onderdoorgang voor langzaam verkeer onder de Provincialeweg.

In 2014/2015 is een verkeersstudie uitgevoerd waarbij het genoemde “klaverblad-principe” is onderzocht. Dat lijkt op variant 1B in de uitgevoerde verkeersstudie. Hiervoor is, na afweging, echter niet gekozen. Eén van de belangrijkste redenen om hiervoor niet te kiezen, is omdat er veel omgereden moet worden via de Provincialeweg. Deze weg is in de huidige situatie al zwaar belast en kan het verkeer tijdens de spitsen niet goed verwerken. Het “klaverblad-principe” zou deze belasting te zeer verheven.

d. *Verkeersbewegingen (ontsluiting centrum en doorgang Maelsonstraat)*

Er zijn drie ontsluitingen naar het centrum: Keern, Liornestraat en Willemsweg. Het mogelijk afsluiten van het Keern en de ontsluiting via de Maelsonstraat is geen gelijkwaardig alternatief. De breedte, de wegstructuur (2 haakse bochten, afslag na spoorwegovergang naar Van Dedemstraat en vervolgens linksaf naar de nieuw te realiseren Maelsonstraat) en het aantal stoplichten zijn wezenlijk verschillend van elkaar. De weg via de Maelsonstraat veroorzaakt een veel langzamere doorstroming en wordt aangevuld met het verschuiven van een probleem, namelijk: het langzame verkeer vanuit het Keern zal de motorvoertuigen vanuit het centrum ergens moeten kruisen.

Reactie:

Ook hier wordt aangenomen dat de Maelsonstraat als hét alternatief voor een afgesloten Keern zal gaan dienen. Dat is niet het geval. Verwezen wordt naar het gestelde onder c.

e. *Overlast verkeersbewegingen (Koepoortsweg en omgeving ten oosten van plangebied)*

Nadere invulling van het plangebied alsmede door het realiseren van de aansluiting van de Maelsonstraat veroorzaakt een toename van de verkeersintensiteit in de omgeving ten oosten van het plangebied. Ervaring en studies leren dat automobilisten de weg van de minste weerstand nemen/zoeken. Van A naar B(eter) via de snelste en kortste route, waarbij de snelste route prevaleert. Verwacht wordt dat de aansluiting en gebiedsontwikkeling tot meer verkeersbewegingen in het oosten van plangebied leidt. Onder andere door de aanwezige ontsluiting via de Maelsonstraat.

Verkeer is een onderwerp dat veel aandacht krijgt van bewoners in Hoorn-Noord; het is een veelvuldig terugkerend thema. Hierbij komen een aantal onderwerpen veelvuldig aan bod: gevaarlijk voor fietsers/voetgangers, te hoge snelheid van auto's, zwaar verkeer, geluidsoverlast door snelheid auto's en sluiproutes. Het feit dat veel woningen in Koepoortsweg en omgeving niet zijn onderheid maar op de klei 'drijven', maakt deze overlast

extra aanwezig. Het herinrichten van de Koepoortsweg en deze laten voldoen aan de wetgeving die voor de inrichting van een 30-km weg is vereist, vindt maar niet plaats vanwege geld- of prioriteitsgebrek.

Reactie:

De aansluiting van de “doorgetrokken Maelsonstraat” zal naar verwachting niet leiden tot een grote verkeerstoename in de omgeving ten oosten van het plangebied. Er worden nu immers geen functies in het gebied toegevoegd. Pas wanneer er extra functies in het stationsgebied-noord worden gerealiseerd, is een toename van verkeer te verwachten. De realisatie van de aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg en de ontwikkeling van stationsgebied-noord moeten daarom los van elkaar worden gezien.

Ten aanzien van het herinrichten van de Koepoortsweg wordt opgemerkt dat hierover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

f. Koepoortsweg hoofdfietsroute

In de fietsnota “Fietsend verder naar 2020” worden verschillende fiets-knelpunten in de gemeente Hoorn benoemd. De Koepoortsweg is zeer belangrijk in de afwikkeling van het fietsverkeer. Het is in aantal gemeten de drukste fietsroute van Hoorn met dagelijks 8.000 fietsers. Die gaan naar de aanliggende woonwijk maar vooral tussen centrum en de ten noorden van de Provincialeweg gelegen wijken: Risdam, Zwaag, Nieuwe Steen, Runshoppingcentre e.v.

De Koepoortsweg, met stip de drukste hoofdfietsroute van Hoorn, prijkt meerdere malen op de blackspot lijst met ongevallen. De Koepoortsweg kruist verschillende wegen. Het aantal ongelukken op deze kruispunten maakt de Koepoortsweg de meest onveilige route voor fietsers. Het kruispunt Van Dedemstraat/Joh. Poststraat vs Koepoortsweg spant daarbij de kroon. Er is onvoldoende aandacht voor dit item in combinatie met een toename van verkeer. Dit gaat conflicteren met toekomstige ontwikkelingen. Bovendien wordt in het visiedocument teveel gekeken naar de mobiliteit van motorvoertuigen en is het onderwerp fietsen teveel onderbelicht.

Reactie:

Zoals onder e is gesteld, is de verkeerssituatie op de Koepoortsweg onderdeel van een aparte studie waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

g. Volledigheid onderzoek en consequenties omgeving.

Zoals eerder is genoemd, is de Poort van Hoorn een ambitieus plan, uitdagend en goed voor een stad die zich wil ontwikkelen. Een kritische noot of consequenties voor de omgeving en welke de gemeente op gaat pakken, wordt gemist. Er is een SWOT-analyse op het plan losgelaten en men gaat voor de eerste straat grenzend aan het plangebied te zijner tijd beoordelen wat de consequenties, of welke mate van overlast, er zijn/is voor de bewoners. Deze werkwijze impliceert meer een dwingend karakter van de komst van de Poort van Hoorn. Hierbij lijken een aantal thema's als; verrijking voor de stad, investeren in huidig leefklimaat niet zo positief uit te pakken voor een flink deel van de inwoners.

Reactie:

Verwezen wordt naar het gestelde onder c en e.

h. Verblijfsomgeving

Stationsgebieden zijn per definitie geen leuke verblijfsomgevingen en hebben ook een neveneffect. Ze trekken ongewenst publiek aan. Vandalisme en hangjongeren komen op diverse plekken voor in Hoorn. Liever niet, de Koepoortsweg heeft al genoeg te maken met agressie, vandalisme en overlast door huiswaarts kerende horecabezoekers.

Reactie:

De geschetste problemen betreffen handhaving van de openbare orde en kunnen niet worden gerelateerd aan het aansluiten van de Maelsonstraat op de Provincialeweg dat met dit bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Bij de besprekingen over de ontwikkeling van stationsgebied-noord zal dit aspect zeker worden meegenomen.

Concluderend kan worden gesteld dat de ingediende zienswijze niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Wijzigingen in het bestemmingsplan

Er zijn enkele ambtshalve wijzigingen van het ontwerp bestemmingsplan, te weten:

1. Het opnemen van de dubbelbestemming Leiding – Water, in verband met een hoofdwatertansportleiding die in het noorden door het plangebied loopt. Deze dubbelbestemming was niet opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. De toelichting, regels en verbeelding worden aangevuld;
2. Het aanpassen van paragraaf 4.2 Geluidhinder in verband met het collegebesluit tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder;
3. Het aanpassen van de bestemmingsvlakken Verkeer-Verblijf, Gemengd-2 en Maatschappelijk-Medisch Centrum nabij het Horizoncollege en het Westfries Gasthuis in verband met het definitieve ontwerp van de weg.