

Plan van Aanpak Ontvlechting binnenstadstoegang Keern

30 maart 2022

Onderwerp: Plan van Aanpak Ontvlechting binnenstadstoegang Keern

Zaaknummer: <zaaknummer>

Steller: E. A. Baudet

Team:

Aan

Status: concept

Reden: Voor besluitvorming

1. Inleiding

Voor u ligt het Plan van Aanpak Ontvlechting binnenstadstoegang Keern. Dit Plan van Aanpak vloeit voort uit de op 6 juli 2021 door de gemeenteraad vastgestelde 'Mobiliteitsvisie Hoorn 2030', waarbij de opdracht is gegeven om een studie uit te voeren naar een nieuwe ontsluiting van de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer. De Raad heeft het besluit genomen tot het voorbereiden voor een integrale afweging en onderzoek te laten verrichten naar het ontvlechten van de ontsluiting naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand/Poort van Hoorn en daarbij de juiste inpassing van de nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer te bepalen, alsmede onderzoek te verrichten naar een ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising Provincialeweg – Keern. Bij het onderzoek zal worden niet gefocust op één oplossing, maar zullen diverse varianten aan de orde komen.

Voor dit Plan van Aanpak geldt de volgende leeswijzer:

- De hoofdstukken 2, 3 en 4 hebben een meer formeel karakter en in deze hoofdstukken wordt ingegaan op respectievelijk de aanleiding en probleemstelling, het op te leveren resultaat en de kaders (inclusief de vervolgstappen van deze stap).
- In hoofdstuk 5 worden de werkzaamheden beschreven van het daadwerkelijke onderzoek, de daarbij behorende participatie en wordt ook ingegaan op het besluitvormingsproces.
- In hoofdstuk 6 wordt tot slot ingegaan op de organisatie van het onderzoek.

2. Aanleiding en probleemstelling

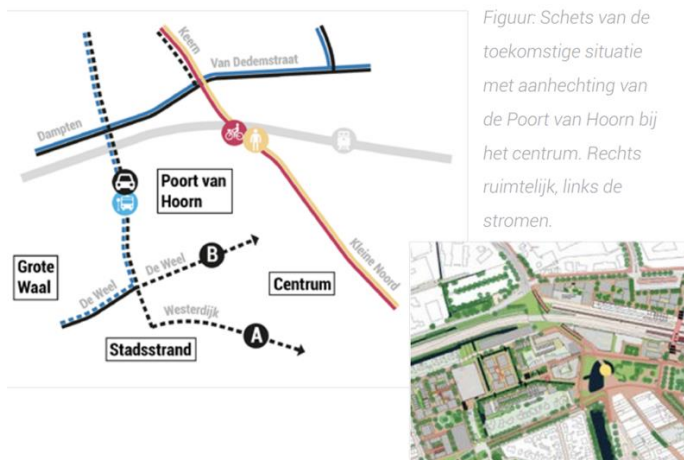
Hoorn ligt op het scharnierpunt tussen de regio West-Friesland en de Metropoolregio Amsterdam. Een goede bereikbaarheid met deze twee gebieden is van cruciaal belang voor de stad Hoorn. Met de uitspraak 'meer stad worden' gaf de Raad in 2019 een belangrijke richting aan de stad. Meer stad worden impliceert meer dan een goede schakel in het netwerk zijn; het betekent ook een sterke knoop zijn – een levendige, leefbare stad.

Voor de nieuwe ontsluiting is al in een eerder stadium een plan uitgewerkt met een tracé over het Pelmolendpad van de Poort van Hoorn. In 2014 heeft de Raad besloten om dat plan "on hold" te zetten.

In 2019 is gestart met de planvorming voor de Poort van Hoorn. Een belangrijk uitgangspunt voor het ontwikkelen van dat plan is dat het eventueel in de toekomst benutten van het destijds voorgestelde tracé voor een ontsluitingsweg niet onmogelijk gemaakt wordt. Op grond daarvan is in het door de Raad in december 2020 vastgestelde stedenbouwkundig plan en de daaropvolgende uitwerking een ruimtereservering opgenomen. Er ligt echter nog geen ontwerp, waarbij de binnenstadstoegang een integraal onderdeel is van de nieuwbouw op het Pelmolendpad en de Prismalocatie.

In de 'Mobiliteitsvisie Hoorn 2030' (juli 2021) is de ambitie uitgesproken om een nieuwe toegang voor de auto naar de binnenstad aan de westkant van het Keern te realiseren. Dit maakt het mogelijk om de huidige binnenstadstoegang ter plaatse van het Keern om te vormen naar een (ongelijkvloerse) verkeersluwe aantrekkelijke verbinding voor het fiets- en voetgangersverkeer. Tegelijkertijd dient te worden voorkomen dat de nieuwe binnenstadstoegang voor

autoverkeer een aanzuigende werking heeft voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer, dat herkomst noch bestemming in de binnenstad heeft. De Raad heeft opgedragen daartoe een studie uit te voeren, waarin dit nader wordt uitgewerkt. Ook heeft men opgedragen om de mogelijkheden voor cofinanciering in beeld te brengen.



Figuur. Schets van de toekomstige situatie met aanhechting van de Poort van Hoorn bij het centrum. Rechts ruimtelijk, links de stromen.

Vooralsnog zal daarom de focus van het onderzoek, waarin diverse varianten worden betrokken, komen te liggen op de verkeerskundige en modelmatige onderbouwing van een nieuwe binnenstadstoegang. Het mag duidelijk zijn dat een nieuwe ontsluiting een directe invloed heeft op het omliggende gebied ofwel het gebied dat binnen de invloedssfeer ligt van deze nieuwe ontsluiting. Nadat op structuurniveau duidelijkheid is verkregen over de nieuwe ontsluiting wordt ook gekeken naar het onderliggende wegennet en welke consequenties dit heeft op de inrichting van het gebied binnen de invloedssfeer van de nieuwe ontsluiting. Mogelijke knelpunten dienen te worden opgelost, waarbij integraliteit nadrukkelijk aan de orde dient te zijn.

Het vraagstuk van een nieuwe verkeersontsluiting van de binnenstad van Hoorn is niet nieuw. Al omstreeks 2010 zijn uitgebreide studies gedaan naar de nieuwe binnenstadstoegang, zijn mogelijke tracés verkend en is onder andere een verkeersontwerp opgesteld. Dit zou mogelijk tot de veronderstelling kunnen leiden dat alle zaken al 'op de plank liggen voor realisatie'. Echter de tijd en de ontwikkelingen hebben niet stilgestaan. Dit betekent dat de historie nog eens op een rijtje wordt gezet en dat nieuwe verkeerskundige berekeningen worden gemaakt met een geactualiseerd model.

Tegelijkertijd dient te worden vastgesteld dat voor de samenhang van de nieuwe verkeers(infra)structuur met de gebiedsontwikkeling van onder meer de Poort van Hoorn, het Stadsstrand, de ontwikkeling van de nieuwe wijk Buiten Stad en gebieden rondom Dampden en Van Dedemstraat in de loop van 2022 besluitvorming zal plaatsvinden. Deze besluitvorming is inhoudelijk (onder andere inpassing en ontsluiting) en betreft ook de planning en fasering.

In de Mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat aanpassingen niet mogen leiden tot een aanzuigende werking van het autoverkeer. Om dit te voorkomen worden eventueel parkeerplaatsen naar de rand van de binnenstad verplaatst en worden knips in de binnenstad toegevoegd.

3. Gewenst eindresultaat

Het op te leveren resultaat is de Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern. In deze nota dient onder andere te worden vastgelegd, welke variant op basis van een beoordelingsmatrix het meest geschikt is voor het scheiden van het langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer op het Keern, alsmede welke keuzes worden gemaakt met betrekking tot de nieuwe route voor het gemotoriseerd en het langzaam verkeer. Ook dient hierbij duidelijkheid te worden gegeven over hoe het spoor wordt gekruist (gelijkvloers of ongelijkvloers).

In de Mobiliteitsvisie is aangegeven dit ongelijkvloers te doen. In dezelfde visie wordt ook aangegeven om de langzaam verkeeroute van het Keern en de Provincialeweg ongelijkvloers te kruisen. Over de wijze waarop dit plaats gaat vinden dient eveneens duidelijkheid te worden gegeven. Bij het project gaat het dus vooral over een technische verkeersstudie waar verschillende varianten worden bekeken op basis waarvan een richtingsbesluit kan worden genomen. Een uitgewerkte stedenbouwkundige inpassing komt pas later in het proces en wordt in dit project alleen in grote lijnen meegenomen.

Verder zal worden bepaald of de nieuwe route voor het gemotoriseerd verkeer wordt doorgetrokken naar de Westerdijk in het kader van de bereikbaarheid van het Stadsstrand.

Om daadwerkelijk tot een gewenst eindresultaat te komen wordt zorgvuldig invulling weggegeven aan participatie. Dit komt per fase aan de orde in hoofdstuk 5 en wordt samengevat weergegeven in hoofdstuk 6.

Deze nota zal door de Raad worden vastgesteld. In het raadsvoorstel dient ook nadrukkelijk te worden ingegaan op de mogelijkheden van cofinanciering. Inmiddels is de gemeente Hoorn aangesloten bij het programma Bereikbare Steden. Verwacht mag worden dat in het kader van dit programma financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Daarnaast zal nog worden gezocht naar andere financieringsmogelijkheden.

4. Kaders voor het project

De inhoudelijke gemeentelijke kaders voor dit project komen voort uit onder andere:

- Structuurvisie Poort van Hoorn (2013);
- Coalitieakkoord (2018 dan wel 2022);
- Raadsbesluit Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn (2019);
- Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn (2020);
- Ontwerp-Bestemmingsplan Pelmolenpad (2021);
- Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Dampten;
- Uitgangspunten ontwikkeling Stadsstrand;
- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 (2021).

Naast de hiervoor genoemde kaders spelen andere aspecten ook nog een rol. Zo kan worden gewezen op het lopende LVO-traject (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen), waarin zowel de oplossingsrichtingen voor de spoorkruisende infrastructuur worden verkend, alsmede bepalend is voor een mogelijke financiële bijdrage van de Rijksoverheid. Deze onderzoeken lopen via ProRail in nauw overleg met de gemeente Hoorn.

Met betrekking tot de gebiedsontwikkeling van het Pelmolenpad en de Prisma locatie is een ruimtelijke reservering opgenomen voor een nieuwe wegverbinding. Om de voortgang van deze gebiedsontwikkeling (en ook Dampten) te borgen is het van groot belang dat er snel duidelijkheid wordt gegeven met betrekking tot de nieuwe binnenstadstoegang en meer in het bijzonder de nieuw te realiseren wegverbinding tussen de Provincialeweg en De Weel dan wel de Westerdijk.

Op dit moment is het volgende bekend:

- In onlangs vastgestelde (ontwerp)bestemmingsplannen is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de mogelijke situering van een nieuwe binnenstadstoegang;
- Voor de nieuwe situering van een nieuwe binnenstadstoegang vindt afstemming plaats met stedenbouwkundige ontwerpen;
- De nieuwe binnenstadstoegang kruist het spoor ongelijkvloers in overleg met ProRail (LVO);
- De nieuwe binnenstadstoegang voor het gemotoriseerd verkeer in alle gevallen een aansluiting krijgt op De Weel en eventueel wordt doorgetrokken naar de Westerdijk (Stadsstrand).

Voor het langzaam verkeer is voorgesteld de volgende uitgangspunten te hanteren:

- De langzaam verkeerroute kruist de Provincialeweg ongelijkvloers;
- Bij de inpassing van de langzaam verkeer route vindt afstemming plaats met het stedenbouwkundige ontwerpen;
- De langzaam verkeerroute kruist het spoor ongelijkvloers.

Hiermee wordt duidelijkheid gecreëerd voor de gebiedsontwikkelingen aan weerszijden van de nieuwe wegverbinding.

Na het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten binnenstadstoegang zijn de navolgende vervolgstappen aan de orde (planning = indicatief):

- Opstellen van een voorlopig ontwerp voor de binnenstadstoegang (2022-2023);
- Opstellen van een bestemmingsplan voor de binnenstadstoegang (2022-2023);
- Uitwerken van een financieringsstrategie voor de binnenstadstoegang (incl. formalisering cofinanciering) (2021-2023);
- Voorbereiding van de aanbesteding van de binnenstadstoegang (2023-2025);
- Realisatie van de binnenstadstoegang (2026-2030).

Bovengenoemde vervolgstappen zijn dus geen onderdeel van onderhavige projectopdracht. Wel dient te worden opgemerkt dat bij de planning van de uitvoerende werkzaamheden rekening gehouden moet worden met het openbaar busvervoer. Het betreft in eerste instantie de routing van de buslijnen van EBS en Connexxion. In tweede instantie betreft het de verplaatsing van de remise en het busstation. De nieuwe remise komt aan de Berkhouterweg nabij de A7 te liggen en het nieuwe busstation wordt ten noorden van het NS-station gesitueerd.

5. Werkzaamheden voor het project

De gemeente Hoorn heeft ervoor gekozen de werkzaamheden voor dit project in gezamenlijkheid uit te voeren met de bureaus Goudappel en Sweco. In het figuur 1 wordt het onderzoeksgebied globaal weergegeven, aangezien een nieuwe ontsluiting een directe invloed heeft op een groter gebied dan waar alleen een nieuw tracé komt te liggen. Over de verdeling van de werkzaamheden zijn afspraken tussen de genoemde partijen gemaakt.



Figuur 1: Onderzoeksgebied (rood omlijnd)

De werkzaamheden dienen als eindresultaat een rapportage te hebben. Deze rapportage met conclusies en financiële berekeningen dient dan te worden voorzien van een toelichtend schrijven en uit te monden in de Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern. De nota wordt aangeboden aan het College en de gemeenteraad van Hoorn.

Participatie

Participatie speelt een belangrijke rol binnen het project. Voor het participatieproces wordt een analyse gemaakt van de verschillende doelgroepen en hun betrokkenheid en/of belang. Verder wordt in de aanloop naar het project er voor gekozen op de volgende momenten te participeren:

- Nadat het Plan van Aanpak op ambtelijk niveau is vastgesteld wordt deze besproken met bewoners van de Weel en de Kometenstraat, aangezien zij eerder hebben zich zorgen te maken over het proces. Na eventuele reacties, daar waar mogelijk, te hebben verwerkt wordt het Plan van Aanpak definitief vastgesteld door de projectgroep en ter vaststelling aangeboden aan het college.

- Vervolgens wordt een digitale informatieve sessie voor bewoners, raadsleden en andere belanghebbende georganiseerd over de Mobiliteitsvisie, de werking van verkeersmodellen, die in het onderzoek worden toegepast en de opzet van het onderzoek zelf. De presentatie wordt gehouden door Studio Bereikbaar en Goudappel. Studio Bereikbaar was betrokken bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie van Hoorn en zal de grotere context van verkeersontwikkelingen in Hoorn schetsen. Goudappel licht verkeersmodellen toe, die in dit traject worden toegepast. Alle aanwezigen kunnen tijdens deze sessie vragen stellen.

Opzet werkzaamheden

Voor de werkzaamheden binnen dit project kan onderscheid worden gemaakt in vijf fasen.

- Fase 1: Basis;
- Fase 2: Structuurvarianten;
- Fase 3: Uitwerking;
- Fase 4: Rapportage
- Fase 5: Besluitvorming.

Fase 1 – Basis

In deze fase wordt vooral teruggekeken. De ontvlechting van de binnenstadstoegang Keern kent al een lange historie. Voor het vervolg van het project is het belangrijk deze historie nog eens door te lopen en alles nog een keer op een rijtje te zetten.

Een en ander kan worden onderverdeeld in:

- Klokken gelijk zetten;
- Probleembeschrijving;
- Varianten;
- Kansrijke varianten;
- Resultaat.

Klokken gelijk zetten

In hoofdstuk 3 worden diverse beleidsdocumenten benoemd, die de inhoudelijke kaders vormen voor het project. Nagegaan dient te worden of het overzicht van de genoemde documenten compleet is en in hoeverre zij bijdragen aan de totstandkoming van het project. Daarnaast dient te worden bepaald welke college- dan wel raadsbesluiten tot de legitimatie van het project leiden. Tevens dient bij huidige verkeersmodel te worden gecontroleerd of de gebruikte sociaal economische gegevens nog van toepassing zijn. Dit kan betekenen dat een bijstelling noodzakelijk is.

Probleemomschrijving

Er wordt een heldere probleemomschrijving opgesteld, waarbij de ontvlechting van de binnenstadstoegang van het Keern en de onderdoorgang van de Provincialeweg voor het langzaam verkeer duidelijk wordt beschreven op basis van reeds uitgevoerd onderzoek of nog te voeren modelberekeningen. Dit betekent dat de “nut en noodzaak” van een nieuwe binnenstadstoegang, maar ook van de ontvlechting helder in beeld worden gebracht. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat van de nieuwe ontsluiting en de aansluiting op de Provincialeweg een directe relatie heeft met de vormgeving van de kruising van het langzaam verkeer van het Keern met de Provincialeweg. Het onderbouwen van de “nut en noodzaak” kan worden gezien als het eerste gedeelte van Fase 1.

Varianten

Nadat de “nut en noodzaak” van een nieuwe binnenstadstoegang is onderbouwd, wordt geïnterviewd welke varianten en scenario's in het verleden aan orde zijn geweest (2^e gedeelte Fase 1). Voor het vervolg bestaat de mogelijkheid dat op basis van voortschrijdend inzicht er nieuwe varianten zijn, deze worden dan toegevoegd. Voor alle varianten dient de inventarisatie per variant/scenario inzicht te geven in:

- Aanleiding;
- Beschrijving;
- Beoordeling, aspecten die bij deze beoordeling een rol spelen zijn financiën, stedenbouwkundige inpassing, technische haalbaarheid/inpassing, verkeerkundige inpassing en passend binnen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO).

Kansrijke variant(en)

Uit de inventarisatie en vervolgens de beoordeling blijkt of varianten kansrijk zijn om ook daadwerkelijk voor realisatie in aanmerking te komen. Dit kan er één zijn, maar ook meerdere.

Resultaat

In eerste instantie dient de “nut en noodzaak” van een nieuwe binnenstadstoegang te worden onderbouwd. Dit wordt weergegeven in een presentatie. Deze presentatie wordt vastgesteld door de projectgroep (afronding 1^e gedeelte Fase 1). Vervolgens wordt de presentatie voorgelegd aan het college, waarna vervolgens bewoners en de raad erbij worden betrokken.

Na de onderbouwing van de “nut en noodzaak” worden vervolgens de resultaten van de inventarisatie van de varianten en scenario's, waarvan de beoordeling is opgenomen in een matrix, helder op papier gezet. De rapportage dient te worden voorzien van een managementsamenvatting, die kan worden opgenomen in het uiteindelijke eindrapport. De rapportage wordt vervolgens besproken en vastgesteld in de projectgroep en daarna wordt deze verder doorgezet (afronding 2^e gedeelte Fase 1). Dit betekent dat deze eerst aan het college wordt aangeboden en ook nu worden daarna de bewoners en raad erbij betrokken. Een en ander heeft als doel het verleden af te ronden en de basis vast te stellen voor het heden dan wel de toekomst. De basis voor het vervolg betreft dan een voorkeursvariant en eventueel een next-best variant(en).

Participatie

De participatie bestaat in deze fase uit twee gedeeltes. Het 1^e gedeelte betreft de presentatie van de “nut en noodzaak”. In een open informatiebijeenkomst wordt voor bewoners en belanghebbenden deze presentatie georganiseerd. Raadsleden zijn welkom als toehoorder.

Het tweede gedeelte betreft de inventarisatie van de varianten en scenario's. Uit de inventarisatie en het verdere onderzoek wordt duidelijk welke voorkeursvariant en welke eventuele next-best variant(en) kansrijk zijn en nader kunnen worden onderzocht. De uitkomsten, inclusief beoordelingsmatrix worden tijdens een 2^e open informatieavond aan bewoners en andere belanghebbenden voorgelegd. Aanwezigen kunnen op de uitkomsten reageren, vragen stellen en eventuele zorgen of aandachtspunten meegeven. Raadsleden zijn welkom als toehoorder. De reacties worden meegenomen in een informatieve sessie de raad. Hier kunnen raadsleden ook vragen stellen en suggesties en aandachtspunten meegeven voor het vervolg.

Fase 2 – Structuurvarianten

Deze fase wordt gestart met de output van Fase 1. De voorkeursvariant en eventueel andere kansrijke varianten worden uitgewerkt voor de ontsluitings- en circulatieprincipe. Naast gemotoriseerd verkeer wordt ook aandacht geschonken aan de routing van het OV (ook van en naar de remise) en de ontsluiting van parkeerlocaties. De te benoemen straten en gebieden in het onderzoeksgebied (zie ook figuur 1) zijn:

- het Stationsgebied;
- het Pelmolenpad;
- de Prisma locatie;
- Van Dedemstraat;
- Dampden;
- Berkhouterweg;
- Grote Waal;
- Stadsstrand;
- Buiten Stad.

Verder wordt beschreven welke effecten/kansen de onderdoorgang van de nieuwe binnenstadsontsluiting heeft voor het stedenbouwkundige plan.

De varianten worden doorgerekend met het verkeersmodel en voor de relevante kruispunten worden kruispuntanalyses uitgevoerd om de optimale vormgeving te bepalen. Aan het eind zijn de varianten onderbouwd en kan definitief worden bepaald wat de voorkeursvariant is en wat mogelijk een next-best variant is.

Resultaat

Het resultaat van deze fase is een onderbouwde voorkeursvariant met de daarbij behorende gewenste kruispunten voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzaam verkeer. Het is eventueel ook mogelijk dat een next-best variant is onderbouwd. De uitkomsten worden vastgesteld in de projectgroep.

Participatie

Na vaststelling in de projectgroep wordt het college geïnformeerd. Voor de raad wordt een informatieve sessie georganiseerd. Bewoners en andere belanghebbenden krijgen een terugkoppeling via een nieuwsbrief. Als blijkt dat daar behoefte aan is, zijn een informatiebijeenkomst of kleinere gesprekken met belangengroepen ook mogelijk.

Fase 3 - Uitwerking

In deze fase wordt de voorkeursvariant (eindresultaat fase 2) nader uitgewerkt. Bij de uitwerking kan een onderscheid worden gemaakt in:

- De langzaam verkeerroute Keern van Provincialeweg – spoorkruising – De Weel – (Westerdijk);
- De nieuwe binnenstadstoegang voor gemotoriseerd verkeer van Provincialeweg – onderdoorgang spoor – De Weel – (Westerdijk);
- Eventueel andere infrastructuur op het onderliggend wegennet.

De uitwerking krijgt het niveau van schetsontwerp. In overleg met Sweco en Goudappel wordt bepaald voor welke ontwerpen ook een kostenraming wordt gemaakt. We spreken dan over een SSK-raming.

Resultaat

Op het moment dat de ontwerpen van de langzaam verkeerroute en de nieuwe binnenstadstoegang gereed zijn worden deze besproken in de projectgroep. Na een eventuele bijstelling en instemming van de projectgroep voor deze ontwerpen wordt bepaald welke infrastructuur van het onderliggend wegennet wordt uitgewerkt. Vervolgens worden van de ontwerpen SSK-ramingen opgesteld. Het uiteindelijke resultaat zijn door de projectgroep vastgestelde ontwerpen en de bijbehorende SSK-ramingen.

Fase 4 - Rapportage

Na dat de werkzaamheden zijn afgerond wordt er door Goudappel en Sweco een rapportage opgesteld. Het wordt een rapportage die beeldend en voor een ieder begrijpelijk is en die een managementsamenvatting bevat. Naast dit beeldende document wordt een technische rapportage opgesteld, met daarin de verantwoording van de uitgevoerde berekeningen, ontwerpen en kostenramingen. De uiteindelijke rapportage wordt door de projectgroep vastgesteld.

Resultaat

Er komt een beeldende rapportage beschikbaar en als bijlage een technische rapportage. Tevens wordt een managementsamenvatting opgesteld. De rapportage wordt door de projectgroep vastgesteld en deze wordt ter vaststelling aan het College aangeboden.

Participatie

Na vaststelling door het college wordt de rapportage ter visie gelegd. Belanghebbenden krijgen dan 4 weken de tijd om te reageren op de rapportage. Aan het begin van de ter visie legging wordt ook een informatiebijeenkomst georganiseerd waar bewoners en belanghebbenden worden meegenomen in de uitkomsten van de rapportage en het proces van de ter visie legging. Raadsleden zijn hier welkom en worden tevens via een Raadsbrief geïnformeerd. Na beëindiging van de ter visie leggen worden de binnengekomen reacties verwerkt in de Reactienota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern en voorzien van een reactie vanuit de ambtelijke organisatie. De Reactienota wordt vervolgens onderdeel van de Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern. Deze wordt vastgesteld door de projectgroep.

Fase 5 – Besluitvorming

Nu het project in fase 4 inhoudelijk is afgerond, zal nog een daadwerkelijke besluitvorming moeten plaatsvinden. De Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern wordt als eerste door het opstellen van een Collegevoorstel aangeboden aan het College. Nadat het College de nota heeft geaccordeerd kan deze door het opstellen van een raadsvoorstel worden aangeboden aan de Raad. Naast de inhoud zijn de financiën een belangrijk onderdeel. Met het opstellen van de SSK-ramingen wordt inzicht verkregen in de kosten. Deze kosten vragen logischerwijs om een dekking. Deze dekking kan worden gevonden uit gemeentelijke middelen, maar er zal ook nadrukkelijk moeten worden gezocht naar mogelijkheden voor cofinanciering en/of subsidiëring. De zoektocht naar financiële dekking is inmiddels al gestart en kan verder parallel lopen met het inhoudelijke project. Zo is de gemeente Hoorn aangesloten bij het programma Bereikbare Steden. Daarnaast zal nog worden gezocht naar andere (co)financieringsmogelijkheden. Ook het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) biedt mogelijkheden tot cofinanciering.

Resultaat

Als eerste neemt het college een besluit over de Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern en vervolgens kan de Raad van de gemeente Hoorn hierover een besluit nemen. Na het collegebesluit volgt een informatieve sessie met de raad. Hier wordt de raad geïnformeerd over het aanstaande raadsbesluit en is er ruimte voor vragen. Daarna volgt zoals gebruikelijk de commissiebehandeling en het raadsbesluit.

Participatie

Bewoners, indieners van reacties en andere belanghebbenden worden actief geïnformeerd over de momenten en uitkomsten van de besluitvorming.

6. Organisatie

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op:

- Organisatie;
- Besluitvorming;
- Participatie;
- Planning;
- Financiën werkzaamheden;
- Risico's.

Organisatie

Het project wordt begeleid door een interne projectgroep. In deze projectgroep zitten personen van de ambtelijke organisatie.

Naast deze interne werkgroep is ook sprake van een externe projectgroep die het intensief contact onderhoudt met Goudappel en Sweco.

Hieronder vindt u per fase een overzicht van de momenten waarop college, raad en belanghebbenden worden betrokken en geïnformeerd.

- Start (week 15 t/m week 23):
 - Concept Plan van Aanpak wordt besproken met omwonenden;
 - Vaststelling Plan van Aanpak door projectgroep
 - Vaststelling Plan van Aanpak door college;
 - Informeren raad over proces (raadsbrief)
 - Open informatieavond voor bewoners, belanghebbenden en raadsleden met algemene informatie over de Mobiliteitsvisie, de werking van verkeersmodellen, die in het onderzoek worden toegepast en de opzet van het onderzoek zelf;
- Fase 1 (week 17 t/m week 36):
 - Vaststellen 1^e gedeelte (onderbouwen “nut en noodzaak”) door projectgroep;
 - Betrekken college (stuurgroepsessie);
 - Betrekken bewoners en andere belanghebbenden (open bijeenkomst);
 - Vaststellen 2^e gedeelte (varianten en scenario's) door projectgroep;
 - Betrekken college (stuurgroepsessie);
 - Betrekken bewoners en andere belanghebbenden (open bijeenkomst);
 - Betrekken raad (informatieve sessie);
- Fase 2 (week 36 t/m 43) :
 - Vaststellen onderbouwing voorkeursvariant (en next-best) door projectgroep;
 - Informeren college;
 - Informeren raad (raadsbrief/informatieve sessie);
 - Informeren bewoners (nieuwsbrief);
- Fase 3 (week 38 t/m 49):
 - Vaststelling ontwerpen en SSK-ramingen door projectgroep;

- Fase 4 (week 48 t/m week 9 2023):
 - Vaststelling beeldende rapportage en technische rapportage door projectgroep;
 - Vaststelling beeldende rapportage en technische rapportage door college en vrijgeven hiervan voor ter visie legging;
 - Informeren raad over ter visie legging (raadsbrief/informatieve sessie);
 - Ter visie legging van de rapportage Ontvlechting binnenstadstoegang Keern;
 - Informatiebijeenkomst voor bewoners en belanghebbenden over inhoud en het proces van de ter visie legging;
 - Vaststelling Reactienota door projectgroep;
 - Vaststelling Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern door projectgroep;
- Fase 5 (week 10 2023 t/m 17 2023):
 - Collegebesluit Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern;
 - Informatieve sessie raad over raadsbesluit;
 - Nieuwsbrief bewoners en belanghebbenden over inhoud raadsbesluit + agendering in commissie en raad;
 - Raadscommissie;
 - Raadsbesluit Nota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern.
 - Nieuwsbrief: bewoners, indieners van reacties en belanghebbenden worden actief geïnformeerd over de besluitvorming.

Planning

De gedetailleerde planning wordt weergegeven op pagina 13.

Financiën werkzaamheden

Voor de uitvoering van de in dit plan van aanpak genoemde activiteiten is sprake van diverse onderdelen, waarbij sprake is van externe kosten. Dit zijn de navolgende onderdelen:

De te verrichten werkzaamheden (fasen 1 t/m 5);
Opstellen rapportage inclusief College- en raadsvoorstel);
Participatie- en communicatieproces.

He benodigd budget is inmiddels beschikbaar gesteld.

Risico's

Onderstaand is aantal risico's c.q. ongewenste gebeurtenissen benoemd, alsmede de toe te passen beheersingsmaatregelen ter (mogelijke) voorkoming van deze risico's.

Risico	Kans	Gevolg	Beheersingsmaatregel
Onderzoeken niet tijdig gereed	25%	Planning onder druk	Op tijd starten met uitvragen onderzoeken, voldoende tijd reserveren en blijven sturen op planning
Ambtelijke capaciteit niet of in onvoldoende mate beschikbaar	25%	Planning onder druk	Opschalen naar ambtelijk opdrachtgever; werkzaamheden herprioriteren
Draagvlak ontbreekt; er ontstaat weerstand	25%	Berichten in media, raadsleden worden beïnvloed	Raad frequent en tijdig informeren
Specifieke weerstand vanuit direct omwonenden c.q. aanpalende bedrijven	50%	Berichten in media, raadsleden worden beïnvloed	Zorgvuldig participatieproces en Raad tijdig en frequent informeren
Financiële dekking niet geregeld	25%	Plan van aanpak kan niet uitgevoerd worden	Ramingen opstellen van grof naar fijn en niet pas op het eind en traject cofinanciering en subsidie tijdig starten

In de projectgroep worden de risico's periodiek geactualiseerd, alsmede ook de beheersingsmaatregelen.

