

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 2253032
Steller: J. Drenth
Datum commissie: 7 oktober 2025

Team: Projectmanagement
Teammanager: H. de Bruijn
Portefeuillehouder: R. Assendelft/ A. A. M. Boomgaars
E-mail: j.drenth@hoorn.nl

Onderwerp

Nieuwe stadstoegang Hoorn: ontwerpen en voorbereidingskrediet

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen (Geef aan indien geheim)

1a	Overzichtstekening ontwerp
1b	Ontwerpdokument vormgeving & beeldkwaliteit
2	Notitie onderzoek & advies
3	Notitie financiële aspecten (geheim)
4	Participatieverslag met reactienota

De raad besluit:

- De ontwerpen voor de Nieuwe stadstoegang vast te stellen, bestaande uit:
 - Voorlopig ontwerp Keern-Noord;
 - Voorlopig ontwerp Provincialeweg inclusief onderdoorgang voor langzaam verkeer;
 - Voorlopig ontwerp Keern-Midden;
 - Schetsontwerp onderdoorgang Dampden – spoor voor gemotoriseerd verkeer.
- Het college opdracht te geven:
 - het Schetsontwerp van de auto-onderdoorgang Dampden - spoor technisch verder uit te werken tot een Overdrachtdossier in samenwerking met ProRail;
 - te starten met de voorbereidende technische en juridische werkzaamheden die nodig zijn om het project uit te kunnen voeren;
 - de ontwerpen Keern-Noord, Provincialeweg, de onderdoorgang Provincialeweg en Keern-Midden uit te werken tot een Definitief ontwerp;
 - voor Keern-Zuid nader onderzoek te doen naar een betere aansluiting op het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn, Pelmolenpad en de rand van de binnenstad.
- Voor de bij punt 2 genoemde besluiten een voorbereidingskrediet van € 8 miljoen ter beschikking te stellen en dit direct ten laste te brengen van de Reserve Poort van Hoorn.
- De onderdoorgang voor langzaam verkeer onder het spoor in het Keern niet verder uit te werken, maar ervoor te zorgen dat de aanleg op een later moment ruimtelijk mogelijk blijft.
- Bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen.

Samenvatting

De raad heeft op 17 oktober 2023 unaniem besloten om 'variant P' voor de nieuwe stadstoegang verder uit te werken tot het niveau van Voorlopig ontwerp en de inpassing van een fietsonderdoorgang onder het spoor te onderzoeken. Variant P bestaat uit twee onderdelen: een nieuwe toegang voor autoverkeer met een onderdoorgang van het Dampden en het spoor, en het omvormen van het Keern tot veilige groene route voor fietsers en voetgangers met een onderdoorgang van de Provincialeweg. In het proces is intensief samengewerkt met bureau Movares en ProRail. Er is brede participatie geweest met inwoners en andere belanghebbenden. In het Participatieverslag met bijlage reactienota staat een weergave van het proces en wordt een overzicht gegeven van de ingebrachte punten met reactie daarop.



De ontwerpuitwerking omvat vooral het Keern tussen de Geldelozeweg en De Weel. Voor Keern-Noord is gekozen voor een brede, vrij liggende fietsroute met meer groen. De Provincialeweg krijgt aan de zuidzijde een extra rijstrook tussen de Berkhouterweg en de Maelsonstraat.

In Keern-Midden ligt de fietsroute langs water met groene taluds, de auto volgt een aparte route onder het Dampden en het spoor. Voor Keern-Zuid is het brede vrij liggende fietspad doorgetrokken tot aan de kruising met De Weel - Noorderveemarkt. Het ontwerp voor Keern-Zuid kan de verkeersstromen van 2040 aan, maar biedt nog niet de gewenste kwaliteit voor de omgeving. Daarom wordt voorgesteld voor Keern-Zuid nader onderzoek te doen naar alternatieven. De spoor onderdoorgang voor langzaam verkeer in het Keern is ruimtelijk inpasbaar, maar past niet binnen de financiële scope. Er is geen uitzicht op subsidie. Voorgesteld wordt die onderdoorgang niet verder uit te werken.

De gemeenteraad wordt gevraagd de ontwerpen voor de Nieuwe Stadstoegang vast te stellen en een krediet van € 8 miljoen beschikbaar te stellen om de voorbereidingsfase van het project te kunnen doorlopen en de aansluiting Keern-Zuid verder te kunnen onderzoeken. De middelen in de Reserve Poort van Hoorn zijn toereikend om het project op basis van de kostenraming 2025 uit te voeren. Hierin zit niet de onderdoorgang van het spoor voor langzaam verkeer.

Om niet gekort te worden op de toegekende Rijksbijdrage van ruim € 35 miljoen excl. btw is het noodzakelijk zo spoedig mogelijk te starten met de voorbereiding voor de realisatie van de auto-onderdoorgang. Deze moet namelijk als eerste worden gerealiseerd, om daarna het Keern en de onderdoorgang van de Provincialeweg te kunnen aanpakken.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Met de voorliggende ontwerpen wordt uitwerking gegeven aan het unanieme raadsbesluit van 17 oktober 2023. In dat besluit heeft de raad opdracht gegeven voor een nadere uitwerking van de "P variant" voor een nieuwe toegangsweg voor autoverkeer met een onderdoorgang van het spoor ter hoogte van het Dampden en het omvormen van het Keern tot een route voor langzaam verkeer met een onderdoorgang van de Provincialeweg. Verder is opdracht gegeven te onderzoeken of een spoor onderdoorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van de huidige overweg in het Keern inpasbaar is.

Belang

Hoorn wil meer stad worden. Daarbij hoort een woningbouwprogramma van ca. 6.000 woningen tot 2030, waarvan ca. 1.800 in het gebied Poort van Hoorn. Een toekomstbestendige inrichting van de verkeersstructuur is daarbij randvoorwaardelijk. Hiervoor zijn de afgelopen jaren in verschillende raadsbesluiten de kaders gesteld. De verkeersstromen voor langzaam en gemotoriseerd verkeer op het Keern moeten daarvoor worden ontvocht en de fietsoversteek Keern-Provincialeweg moet worden vervangen door een onderdoorgang om de veiligheid voor de fietsers en voetgangers te verbeteren en de doorstroming van het verkeer op de Provincialeweg te waarborgen. De wachttijden voor de spoorwegovergang Keern worden voor gemotoriseerd verkeer opgeheven, de fietsers en voetgangers krijgen een veilige en ruime route over het Keern en het Dampden. De ontvlechting van langzaam en gemotoriseerd verkeer en de langzaam verkeersonderdoorgang bij de Provincialeweg zorgen voor een veiligere en snellere fietsverbinding tussen de wijken en de binnenstad en voor een betere doorstroming op de Provincialeweg en de aansluiting rijksweg A7.

Centrale vraag

Op welke manier geeft de raad bij het Keern vorm aan een toekomstbestendige verbinding tussen de Provincialeweg, de wijken en de binnenstad voor zowel langzaam verkeer als gemotoriseerd verkeer?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Het project Nieuwe stadstoegang realiseert een comfortabele en veilige verbinding voor alle verkeersdeelnemers van en naar het stationsgebied, de wijk Grote Waal, het Stadsstrand en de binnenstad. De nieuwe verbindingen maken een goede ontsluiting mogelijk van de nieuw te bouwen woningen in de Poort van Hoorn. Bovendien draagt het project bij aan een robuust en betrouwbaar netwerk voor het openbaar vervoer en een goede verkeersdoorstroming op de Provincialeweg. De nieuwe verkeersinfrastructuur is zorgvuldig ingepast. De stedenbouwkundige en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied worden waar mogelijk versterkt.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Uit onderzoek is gebleken dat, mede door de aantrekkelijkheid van de ongelijkvloerse verbinding, het aantal fietsers op het Keern van ca 6.000 naar 9.000 per dag gaat toenemen. Met een nieuwe stadstoegang voor gemotoriseerd verkeer wordt het mogelijk om van het drukste deel van het Keern een aantrekkelijke fietsroute te maken met onderdoorgang van de Provincialeweg. Hiermee worden stappen gezet om het fiets- en voetgangersklimaat in Hoorn te verbeteren. Dit draagt bij aan het bevorderen van fietsen en wandelen in de stad en de regio. Waar mogelijk zijn ruimtelijke kansen benut voor extra groen en toevoeging van water. Vanuit de 'methode duurzaam GWW' zijn waardevolle inzichten opgedaan over uitvoering, materiaalgebruik en circulariteit in de realisatiefase van het project.

4. Kaders

De afgelopen jaren zijn diverse kaders gesteld. Hieronder staan de drie meest recente.

Raadsbesluit van 6 juli 2021 – Mobiliteitsvisie

Met dit besluit heeft de raad de 'Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040' vastgesteld. Daarin is het raadsbesluit 'Meer stad worden' verder uitgewerkt voor het thema mobiliteit. Er is besloten om het verkeer naar de binnenstad te 'ontvlechten' en daarbij de juiste inpassing van de nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer te onderzoeken. Daarnaast is besloten tot een ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising Provincialeweg-Keern.

Raadsbesluit van 17 oktober 2023 – Tracékeuze planstudie ontvlechting binnenstadstoegang Keern

Met dit besluit heeft de gemeenteraad het tracé bepaald voor de nieuwe autoweg met onderdoorgang van het Dampten en het spoor (variant P) en gekozen voor een nadere uitwerking van het Keern tot route voor langzaam verkeer met daarin een onderdoorgang van de Provincialeweg. Ook is daarbij gevraagd om met een Schetsontwerp de inpassing te verkennen van een onderdoorgang van het spoor voor langzaam verkeer in het Keern. Daarnaast heeft de raad het college opdracht gegeven om een dekkingsvoorstel uit te werken voor het gemeentelijk aandeel in de investering. De financiële gevolgen zijn vervolgens verwerkt in de Kadernota 2024.

20 december 2023 - Rijksbijdrage Woningbouw op korte termijn (WoKT)

Voor de het project is op 20 december 2023 een toekenningsbeschikking ontvangen voor een bedrag van € 34,9 miljoen excl. btw. Op 11 november 2024 is een gewijzigde beschikking ontvangen waarin het bedrag is geïndexeerd. In totaal wordt € 35,6 miljoen excl. btw toegekend. Inmiddels zijn twee van de drie termijnen ontvangen.

5. Argumenten

Ontwerpproces

Voor de ontwerpopdracht is bureau Movares geselecteerd. De opgave was om een ontwerp te maken dat goed is ingepast in zijn omgeving. Daarbij is gewerkt 'van grof naar fijn'. Eerst is een ontwerpvisie opgesteld en zijn uitgangspunten voor de wegontwerpen bepaald. Het verkeersmodel is geactualiseerd, alle ontwikkelingen tot 2040 zijn daarin meegenomen. Verschillende ontwerpoplossingen zijn afgewogen. De voorkeursoplossingen zijn eerst verwerkt in een Schetsontwerp. Dit Schetsontwerp is vervolgens uitgewerkt tot een integraal Voorlopig ontwerp.

In het ontwerpproces is zo goed mogelijk rekening gehouden met de wensen en ideeën van interne en externe stakeholders zoals ProRail, het Hoogheemraadschap en belanghebbenden zoals bewoners, bedrijven, de Fietzersbond en andere belangenvertegenwoordigers. Bij paragraaf 6 gaan wij in op het gevolgde participatieproces en de resultaten daarvan.

Hierna worden per deelgebied de belangrijkste punten van het Voorlopig ontwerp besproken. Het gaat vooral om de nadere uitwerking van het verkeerskundig ontwerp van de 'P Variant'. In dat ontwerp stonden bij het Keern nog open punten (aangegeven met wolkjes) die verder uitgewerkt moesten worden.

Bijlage 1a is een overzichtstekening van het hele ontwerp. In Bijlage 1b "Vormgeving & Beeldkwaliteit" staat een toelichting op het ontwerp.

Ontwerp Keern-Noord

In oktober 2023 heeft de gemeenteraad besloten om het projectgebied te vergroten. De grens van het project loopt nu tot aan de kruising van de Blauwe Berg met de Geldelozeweg. Daardoor kan dit deel van het Keern opnieuw worden ingericht. Dit omvat het doorzetten van het straatprofiel voor fietsers en voetgangers en



Figuur 1 Keern-Noord (noorden is links)

het toevoegen van laanbomen en een haag. Er is voor gekozen om fiets- en autoverkeer gescheiden te houden. Dat heeft ook de voorkeur van klankbordgroep Keern-Noord. De autoweg wordt ingericht als woonstraat 30km/u. Hij wordt uitgevoerd met bestrating en blijft doodlopend, maar sluit aan op een openbare parkeerplaats om de hoek naast het nieuwe woongebouw 'De Egel'. De 19 formele parkeerplaatsen worden gehandhaafd, maar komen meer verspreid te liggen. De informele parkeergelegenheid die er nu is in de brede straat, komt niet meer terug. De daarmee gewonnen ruimte wordt benut voor groen, fietsers en voetgangers. Als het in de toekomst nodig is, kan de parkeerplaats bij De Egel worden uitgebreid.

Ontwerp Keern-Midden

Waterstructuur en fietsroutes

In het nieuwe ontwerp zijn twee belangrijke aanpassingen gedaan ten opzichte van het verkeerskundig ontwerp van de P-variant. Dit is gedaan om de verkeersveiligheid en de omgeving te verbeteren. De watergang wordt verplaatst naar het Keern, waardoor de gebiedskwaliteit en biodiversiteit toenemen en deels het historische beeld wordt hersteld. Ook is het fietspad op het Keern niet meer verbonden met het fietspad langs de Provincialeweg. Daardoor kan het autoverkeer van de bewoners van het Keern worden gescheiden van het fietsverkeer. Dit is veiliger voor fietsers en automobilisten. Bewoners van het Keern kunnen via een parallelweg hun woningen bereiken. Net als bij Keern-Noord wordt deze parallelweg 30km/u en uitgevoerd met bestrating. Voor de woningen aan het Keern is parkeergelegenheid gemaakt op de parallelweg en om de hoek. De gebouwen van Heddes b.v., Leger des Heils en Keern 33-35 worden ontsloten via de parallelweg en een brede brug. In de volgende fase wordt die ontsluiting van de terreinen definitief uitgewerkt.



Figuur 2 Keern-Midden

Fietsers langs de Provincialeweg (die de Provincialeweg willen oversteken) moeten nu iets langere route nemen via de Maelsonstraat-Van Dedemstraat of de Berkhouterweg-Dampten naar de onderdoorgang van de Provincialeweg. Daarentegen wordt deze langere fietstijd gecompenseerd door niet meer te hoeven wachten bij de verkeerslichten. De Van Dedemstraat en het Dampten krijgen een apart breed fietspad aan de noordzijde waardoor de route naar o.a. de scholen en het station logisch en veilig wordt.

Begraafplaats Keern

Door de verplaatsing van de watergang naar het Keern ontstaat ruimte voor een groene afscheiding tussen de nieuwe autoweg en de monumentale begraafplaats. De oorspronkelijke historische toegang van de begraafplaats aan het Keern wordt in ere hersteld via een brug. De huidige muur, die niet kan blijven staan, wordt vervangen door een watergang met groene taluds met struiken en bomen. Hierdoor wordt de begraafplaats met zijn kwaliteiten meer onderdeel van het gebied.

De huidige ingang aan het Dampden verdwijnt, net als de te grote parkeerplaats. Daardoor ontstaat daar ruimte voor groen en water. In plaats van de parkeerplaats komen bij de ingang extra parkeerplekken op de parallelweg Keern. Bewoners van het Keern en bezoekers van de begraafplaats kunnen deze plekken gebruiken.

Auto-onderdoorgang Dampden - spoor

Het actuele Schetsontwerp kijkt slechts op kleine punten af van het eerdere verkeerskundige ontwerp uit 2023 en is nu gebaseerd op het verkeersmodel 2040, waarin alle geplande ontwikkelingen in Hoorn en de regio zijn meegenomen. De weg is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u en in de bocht 30 km/u. De bermen en totale wegbreedte maakt passeren door hulpdiensten bij calamiteiten mogelijk.

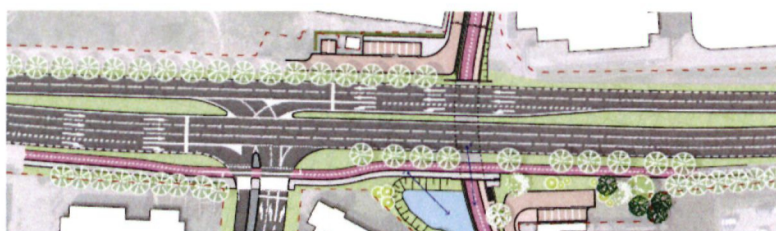
De groene inpassing en geluidsafscherming van de weg bij woningen, de school en de begraafplaats worden nog nader onderzocht. Dit hangt af van de uitkomsten van het lopende geluidsonderzoek. In de volgende fase worden deze maatregelen samen met betrokken partijen verder uitgewerkt.



Figuur 3 Auto-onderdoorgang

Provincialeweg en fietsonderdoorgang

In 2022 is bij het onderzoek naar de verschillende varianten gebleken dat, mede door de stedelijke ontwikkeling van Hoorn, vanaf 2030 de verkeersdoorstroming op een aantal kruisingen en op de Provincialeweg verbeterd moet worden. Het gaat om het gedeelte tussen de kruisingen



Figuur 4 Provincialeweg en fietsonderdoorgang

Berkhouterweg, nieuwe toegangsweg en de Maelsonstraat.

Daarom is in het Voorlopig ontwerp een derde rijstrook toegevoegd in de zuidbaan van de Provincialeweg, die rechtdoor gaat vanaf de Berkhouterweg tot aan de nieuwe toegangsweg. Daarna gaat deze rijstrook over in de rechtsaf strook naar de Maelsonstraat. Dit zorgt voor een goede toekomstbestendige verkeersafwikkeling voor de verbinding tussen de A7 en onder meer het stationsgebied.

De fietsonderdoorgang onder de Provincialeweg heeft een hellingspercentage van 2,5% aan de zuidkant en 4% aan de noordkant. Dit voldoet aan de toegankelijkheidsnormen. De onderdoorgang heeft een breed fietspad van 4,5 meter en een voetpad van 2 meter. Er is ook een trap die het voetpad in de onderdoorgang verbindt met het voetpad langs de Provincialeweg. Daardoor blijft de wandelroute via het Keern bestaan. In de toekomst kan het wandelpad langs de Provincialeweg desgewenst verder worden doorgetrokken naar de Maelsonstraat. Voetgangers mogen net als in de huidige situatie gebruik maken van het fietspad.

Keern-Zuid

Er is opnieuw onderzocht of een ander soort kruising kan worden gemaakt. Het doel was om ruimte te vinden om de groene singel rond de historische binnenstad af te maken. Dat staat ook in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied en het Pelmolennpad. In dat plan sluit het autoverkeer niet via de Noorderveemarkt, maar via de Stationsweg aan op het Keern. Deze aansluiting is niet mogelijk met de verwachte verkeersstromen in 2040.

Het kruispunt is zo ontworpen dat het verkeer dat in 2040 wordt verwacht, goed kan afwikkelen. Het blijft dan een kruispunt met vier takken op de plek waar het nu ook ligt en het wordt niet groter. Voor fietsers en voetgangers zijn er kleine verbeteringen in de oversteekbaarheid.



Figuur 5 Keern-Zuid

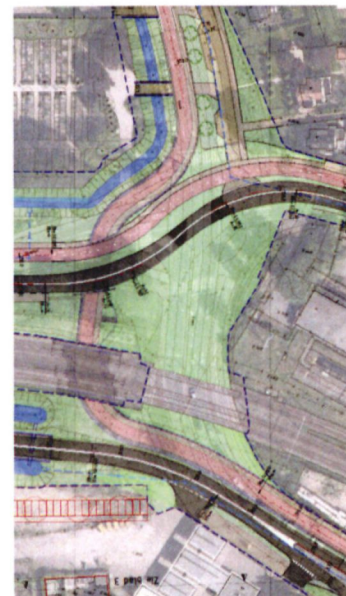
Dit ontwerp kan het verkeer dus goed afwikkelen en past binnen de beschikbare ruimte, maar biedt nog niet de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn.

We stellen daarom voor om vervolgonderzoek te doen naar een betere aansluiting op het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn en Pelmolennpad met een ruimtelijke en verkeerskundige analyse van alle verkeersstromen in het zuidelijke stationsgebied en de rand van de binnenstad. Dit onderzoek kan plaatsvinden in de volgende projectfase, gelijktijdig met de engineering van de auto-onderdoorgang.

Onderdoorgang spoor fietsers en voetgangers

Na het raadsbesluit van oktober 2023 is verder onderzocht of een onderdoorgang onder het spoor voor langzaam verkeer kan worden ingepast. Een ontwerp met twee bochten onder het Dampden en het spoor blijkt inpasbaar. Deze onderdoorgang heeft een verdiepte ligging over een lengte van ongeveer 185 meter. Dat komt doordat niet alleen het spoor maar ook het Dampden verdiept wordt gekruist. Het voordeel van deze ongelijkvloerse kruising van Dampden en het spoor is de vrije doorstroming van het fiets- en auto en OV bus verkeer. Nadelen zijn de complexe aansluitingen aan de noord- en zuidzijde en de lengte, waardoor deze onderdoorgang relatief duur is. De wegaansluitingen zijn in dit Schetsontwerp niet verder uitgewerkt.

De ontwerpen voor het Keern en de nieuwe autoweg met spooronderdoorgang laten ruimte voor deze fietsonderdoorgang van het spoor. Die kan ook nog later worden gerealiseerd. De investeringskosten worden geschat op circa € 24 miljoen. Deze kosten zijn niet meegenomen in de financiële scope van het raadsbesluit van oktober 2023 en de doorvertaling in de Kadernota 2024.



Figuur 6 3spoor onderdoorgang Keern

Verdere uitwerking van dit ontwerp tot een integraal Schetsontwerp vergt extra tijd en geld, terwijl er geen zicht is op subsidie van het Rijk. De investeringskosten van de onderdoorgang en de bijbehorende risico's moeten dus geheel door de gemeente worden gedekt uit eigen middelen. Die zijn niet beschikbaar. De ambtelijke organisatie heeft ook geen mogelijkheden om deze uitwerking gelijktijdig op te pakken. We stellen daarom voor om de onderdoorgang voor langzaam verkeer onder het spoor vooralsnog niet verder uit te werken, maar ervoor te zorgen dat de aanleg op een later moment ruimtelijk mogelijk blijft. ProRail heeft begrip voor deze aanpak en adviseert focus te leggen op de engineering en realisatie van de auto-onderdoorgang.

Onderzoek en advies

Bijlage 2 geeft een overzicht van de resultaten van onderzoeken en de ontvangen adviezen van belangrijke stakeholders, waaronder ProRail en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Deze adviezen en onderzoeksresultaten laten geen onoverkomelijke belemmeringen zien voor de realisatie van het project. De inzichten van onderzoek en advies nemen wij mee bij de verdere juridische en technische uitwerking van het project in de volgende fase.

Financiële aspecten

Rijksbijdrage 'Woningbouw Op Korte Termijn'

Het Rijk heeft in december 2023 een subsidie toegekend voor het project. Inclusief indexering is € 35,6 miljoen excl. btw beschikbaar, uit te betalen in drie termijnen. De eerste twee termijnen zijn al ontvangen, de laatste termijn volgt eind 2025. De subsidie is gekoppeld aan de woningbouwopgave van 6.000 woningen tot 2030 en stelt als voorwaarde dat uiterlijk einde 2027 moet worden gestart met de uitvoering van het project voor de nieuwe stadstoegang.

Projectkosten

In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de investeringskosten en bijkomende kosten. De bedragen zijn afgerond op € 1.000.

Onderdeel	VO 2025
Investeringskosten	73.860.000
Bijkomende kosten (*)	9.370.000
Totaal projectscope	83.230.000
Bijdrage Rijk	35.633.000
Netto-investering	47.597.000

(*) Onder 'Bijkomende kosten' zijn o.a. opgenomen: geluidmaatregelen, aanpassingen aan het Dampten en realisatie van het Zuidtracé Buitenstad, financiële compensatie grondexploitatie Pelmolendpad.

Een gespecificeerd overzicht van de projectkosten en toelichting op de verschillen met eerdere ramingen vindt u in Bijlage 3. Deze is geheim verklaard, omdat het openbaar worden van die informatie de (markt)positie van de gemeente kan schaden.

Kosten beheer en onderhoud

Naast de nieuwe autoweg worden ook twee onderdoorgangen onder Dampten - spoor en de Provincialeweg gerealiseerd. De gemeente moet haar beheerorganisatie daarop aanpassen. In de volgende fase wordt een gedetailleerd plan gemaakt voor beheer en onderhoud. In dat plan worden ook de financiële en organisatorische zaken verder uitgewerkt en vertaald naar het jaarlijks benodigde onderhoudsbudget. De dekking van toekomstig beheer en onderhoud dient in principe te komen uit de areaaluitbreiding openbare ruimte, door de toename van het aantal woningen.

Vorbereidingskrediet

Om invulling te kunnen aan de volgende voorbereidende fase is het noodzakelijk een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 8 miljoen. Vanuit dit krediet worden vier werkpakketten inclusief de noodzakelijke capaciteit bekostigd. Het krediet wordt gedekt vanuit de reserve Poort van Hoorn. Een nadere specificatie is opgenomen in de Bijlage 3.

6. Maatschappelijk draagvlak en participatie

De Nieuwe stadstoegang is belangrijk voor heel Hoorn. Daarom is gekozen voor een participatieaanpak die recht doet aan de verschillende belangen en behoeften. Een volledig overzicht van alle uitkomsten staat in het Participatieverslag, Bijlage 4 van het raadsvoorstel. Achter het Participatieverslag is het de Reactienota opgenomen, met een compleet overzicht van alle ontvangen reacties.

Aanpak

Op 3 juli 2024 is er een algemene inloopbijeenkomst gehouden waar iedereen vragen, ideeën en zorgen over het project kon indienen. Geïnteresseerden konden zich aanmelden voor een klankbordgroep die meedacht over de ontwerpen voor de deelgebieden. Per deelgebied is door de klankbordgroepen gewerkt aan een Voorlopig ontwerp op basis van Schetsontwerpen. Daarnaast is waardevolle input verzameld via gesprekken met scholen, bedrijven, grondeigenaren, belangengroepen en geïnteresseerde inwoners.

Als afsluiting van de ontwerpfasen vond op 4 juni 2025 een nieuwe inloopbijeenkomst plaats, gevolgd door een reactietermijn van vier weken. Alle reacties zijn verwerkt in een individuele reactienota, die als bijlage is opgenomen in het Participatieverslag. De reactienota geeft aan welke reacties worden meegenomen voor de volgende projectfase.

Uitkomsten

Tijdens de sessies met de klankbordgroep zijn ideeën ingebracht die hebben geleid tot aanpassingen van de ontwerpen. Hoewel niet alle wensen konden worden overgenomen, heeft de inbreng het ontwerp verbeterd. Veel bewoners waren positief over het Voorlopig ontwerp dat op de laatste inloopavond werd gepresenteerd en waarden vooral de nieuwe fietsroute. Er zijn echter ook zorgen en kritiek geuit. De meest genoemde thema's zijn hieronder weergegeven, voorzien van een reactie.

a) Fietstunnel onder de Provincialeweg is niet nodig, sociaal onveilig en levert (geluids-)overlast voor omwonenden, ook tijdens de bouw.

Ook met het verkeersmodel 2040 is een ongelijkvloerse kruising van gemotoriseerd en langzaam verkeer op de Provincialeweg en het Keern noodzakelijk voor een veilige en goede verkeersafwikkeling, wat overeenkomt met het onderzoek uit 2022. In de technische uitwerking van het ontwerp in de volgende fase gaan we onderzoeken met welke materialen we een veilige, goed te beheren en geluidsarme onderdoorgang kunnen realiseren. We kijken daarbij specifiek naar verlichting en geluidbeperkende maatregelen. Zorgen over overlast en schade tijdens de bouw nemen we heel serieus. Gedegen bouwtechnische opnames, een trillingsarme funderingsmethode en goede communicatie met bewoners maken we randvoorwaardelijk.

b) Fietstunnel onder het spoor moet worden toegevoegd aan het project

Er is onderzocht of een onderdoorgang van het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder het Dampten en het spoor door, maar heeft ook nadelen door de grotere lengte en de bochten. Hij past echter niet in de financiële scope van het project. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen is daarmee rekening gehouden.

c) Autotunnel trekt meer verkeer naar de binnenstad

De onderdoorgang is ontworpen op basis van de verwachte verkeersstromen in 2040, waarbij rekening is gehouden met alle bekende woningbouwplannen in de gemeente. Uit het verkeersmodel blijkt dat de aanleg van de stadstoegang niet leidt tot een toename van het verkeer naar de binnenstad. Wel zorgt de ongelijkvloerse kruising met het spoor voor een betrouwbaardere verbinding. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg met onderdoorgang van het spoor nodig, om het verkeer van de nieuwe woningen en de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad goed te kunnen afwikkelen. De nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad dus niet in de weg.

d) De kruising Keern-Zuid wordt niet verbeterd

Het is binnen de scope van het project niet mogelijk om een nieuw kruispunt te ontwerpen dat de groene singel rond de binnenstad verbetert. Wel zal de kruising veiliger worden gemaakt voor fietsers en voetgangers en er worden extra bomen geplant. Niettemin nemen we de suggestie voor nader onderzoek naar alternatieven over. De Klankbordgroep Keern-Zuid gaan we daarin betrekken.

e) Effect afsluiten Keern op omliggende straten

Er zijn zorgen geuit over extra verkeersdruk op Maelsonstraat, Koepoortsweg en Johannes Poststraat en de aansluiting van de Toren van Hoorn. In het vervolg wordt in samenhang met de herinrichting van de Van Dedemstraat binnen de ontwikkeling van het stationsgebied en de Maelsonstraat ook de ontsluitingsstructuur voor het verkeer verder uitgewerkt.

7. Financiële gevolgen

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen voor het begrotingsresultaat.

In de periode 2022-2025 is € 10,125 miljoen toegevoegd aan de reserve Poort van Hoorn voor de nieuwe stadstoegang. Bij de vaststelling van de Kadernota 2024 heeft de raad besloten om vanaf 2028 € 2,2 miljoen extra per jaar in de reserve Poort van Hoorn te storten als dekking voor de kapitaalslasten van de investering.

Dekking aanvullend voorbereidingskrediet € 8 miljoen

De middelen in de reserve Poort van Hoorn zijn toereikend voor het benodigde voorbereidingskrediet voor de volgende fase.

Prognose dekking realisatie (netto € 47,5 miljoen)

De middelen in de reserve Poort van Hoorn inclusief de structurele extra storting van € 2,2 miljoen vanaf 2028, zijn naar verwachting toereikend om ook de realisatie op basis van de raming bij het VO 2025 uit te voeren binnen de kaders van het project. Dit komt omdat de hogere investeringskosten afgeschreven kunnen worden over een langere looptijd. Die looptijd is gebaseerd op een gebruiksduur van de onderdoorgangen van 80 tot 100 jaar. Pas na afronding van de technische voorbereiding in 2027 bestaat er zekerheid over de daadwerkelijke investeringsomvang.

In de volgende projectfase verkrijgen we meer duidelijkheid rondom de afschrijvingstermijn. Ook indien zou worden gerekend met een afschrijvingstermijn van 80 jaar in plaats van 100 jaar, dan zijn de middelen in de reserve Poort van Hoorn toereikend om het gehele project, binnen de door de raad gestelde kaders, op basis van VO 2025 uit te voeren.

8. Communicatie

Het raadsbesluit en het vervolg van het project nieuwe stadstoegang worden actief gecommuniceerd naar belanghebbenden en andere geïnteresseerden. De indieners van reacties op het Voorlopig ontwerp en de leden van deelnemers aan de klankbordgroepen ontvangen deze informatie in een e-mailbericht of per brief. Geïnteresseerden in de Poort van Hoorn ontvangen de informatie in een nieuwe uitgave van de nieuwsbrief Poort van Hoorn. Verder wordt er een persbericht verstuurd en komt er een bericht in de gemeentelijke kanalen.

9. Realisatie

Na het raadsbesluit wordt de volgende projectfase gestart: de Voorbereidingsfase. Daarin ligt de nadruk en de urgentie op het technisch uitwerken (engineeren) van de auto-onderdoorgang. Het is noodzakelijk om de uitvoering van het project te faseren. Eerst moet de nieuwe autoweg met onderdoorgang Dampden-spoor worden gerealiseerd, om daarna de ombouw van het Keern met de onderdoorgang Provincialeweg tot fietsroute te kunnen maken.

In de Voorbereidingsfase, die loopt tot en met einde 2027, worden gelijktijdig vier werkpakketten opgepakt. Die lichten we hierna toe. Parallel aan de voorbereiding wordt ook een aantal conditionerende maatregelen uitgevoerd. Na doorlopen van de voorbereidingsfase leggen wij de gemeenteraad een voorstel voor om het uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen, samen met een voorstel over de resultaten van het onderzoek naar alternatieven voor Keern-Zuid.

Engineering van de auto-onderdoorgang

Bij die uitwerking worden diverse klanteisen en systeemeisen geformuleerd en wordt verder technisch onderzoek gedaan. (Spoor)technische eisen en ontwerpen worden opgesteld en een geactualiseerde kostenraming. Ook maken we afspraken met ProRail over de scope van het werk en de projectgrenzen. Het resultaat van de uitwerking is een 'overdrachtdossier' dat door ProRail wordt overgenomen en in de volgende fase wordt omgezet in een aanbestedingsdossier. Gemeente en ProRail sluiten hiervoor dan een projectovereenkomst.

1) *Technische voorbereiding van de realisatie*

Dit werkpakket bevat alle werkzaamheden die nodig zijn om te kunnen starten met de aanleg van de nieuwe weg, de onderdoorgangen en de aanpassing van de bestaande wegen. Daarbij gaat het onder meer om de sloop van Dampten 16, treffen van (tijdelijke) maatregelen voor de waterhuishouding, dempen van de huidige watergang, voorbelasten van het tracé en het verleggen van kabels en leidingen. In dit werkpakket wordt ook omgevingsmanagement ondergebracht, het afstemmen met de stakeholders zoals het Hoogheemraadschap en direct betrokken partijen, zoals bewoners en bedrijven.

2) *Juridische voorbereiding van de realisatie*

Dit werkpakket bevat alle werkzaamheden en procedures die nodig zijn om juridische uitvoerbaarheid voor de realisatie te verzekeren. Hierbij gaat het om de planologische procedures, vergunningen, de grondverwerving en de vestiging van zakelijke rechten en de afstemming met het bevoegd gezag, zoals de Hoogheemraadschap, Omgevingsdienst en Provincie Noord-Holland.

3) *Nader onderzoek Keern-Zuid*

Dit werkpakket omvat de werkzaamheden van het nader onderzoek naar een betere aansluiting op het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn en Pelmolenpad met een ruimtelijke en verkeerskundige analyse in het zuidelijke stationsgebied en de rand van de binnenstad. De aanpak, onderzoeksscope en het participatieproces worden nog nader uitgewerkt;

Tenslotte vindt u hieronder een vooruitblik op de voorbereiding en realisatie van het project:

Fase 1 Auto-onderdoorgang Dampten-spoor

2026-2027	- Aanbesteden en opstellen Overdrachtdossier ProRail - Procedures, vergunningen auto-onderdoorgang - Voorbereiding & start uitvoering (sloop, grond- waterwerk, kabels en leidingen)
2027-2028	- Raadsbesluit uitvoeringskrediet rest Fase 1 en Fase 2; - contractvoorbereiding, aanbesteding, gunning (ProRail)
2029-2031	- Realisatie diverse onderdelen autoweg + onderdoorgang

Fase 2 Keern en Provincialeweg

2027-2028	- Voorbereiding & start uitvoering (sloop, grond- waterwerk, kabels en leidingen) - Definitief ontwerp wegen + onderdoorgang Provincialeweg - Procedures, vergunningen o.a. onderdoorgang Provincialeweg
2029-2030	- Contractvoorbereiding, aanbesteding, gunning
2031-2033	- Realisatie onderdoorgang Provincialeweg--> Keern-Noord-->Midden--> Zuid

Hoorn, **16 SEP. 2025**
Het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

De secretaris,

de burgemeester,