

Informatieve sessie

Onderdoorgang spoor Keern

Combi onderdoorgang stationsgebied

3 september 2025

Inhoud

1. Opening en introductie

R. Assendelft /
A. Boomgaars

2. Presentaties

A. onderdoorgang Keern ipv overweg
vragen deel A

J. Drenth

B. combi onderdoorgang station ipv traverse
vragen deel B

ing N.B. Speksnijder

3. Vragen afrondend

4. Afsluiting

Onderdoorgang spoor - Keern: terugblik (1/2)

2019-2020: Integrale Probleem Analyse weg – spoor

→ Ontvlechten autoverkeer = noodzakelijk

- autotunnel 'Carbasiustracé' + fietstunnel Keern óf overweg Keern voor langzaam verkeer

2022-2023: Planstudie ontvlechting verkeersstromen

→ 'rechte' fietstunnel Keern uit 2013 past niet meer

- Dieper onder spoor (eisen ProRail) → langere hellingen
- Bredere tunnel (meer verkeer) → meer ruimte
- Breder wegprofiel Dampten v Dedem → kruising schuift op

2023: Ambitie ProRail en gemeente: onderzoek alternatief voor rechte tunnel



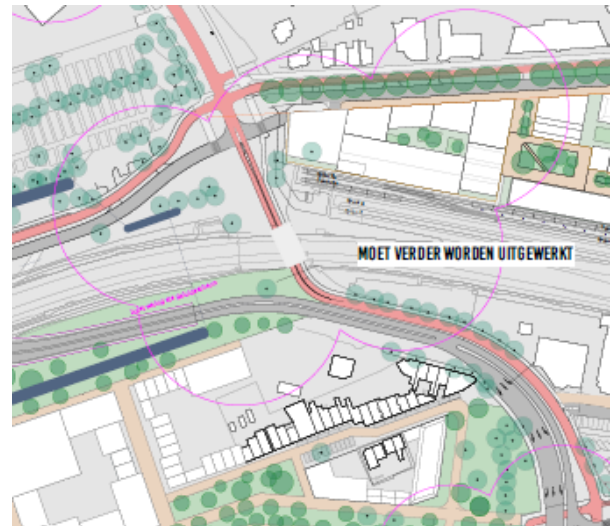
Onderdoorgang spoor - Keern: terugblik (2/2)

Raadsbesluit planstudie Binnenstadstoegang (okt 2023)

- Keuze autotracé 'Variant P' + onderdoorgang Provincialeweg langzaam verkeer
- Ontwerpen uitwerken
- Onderzoeken alternatieve inpassing fietstunnel Keern (opstellen SO)
- Ramen investeringskosten (SO)

Besluitvorming raad: wel of niet in scope nemen

→ hier staan we nu

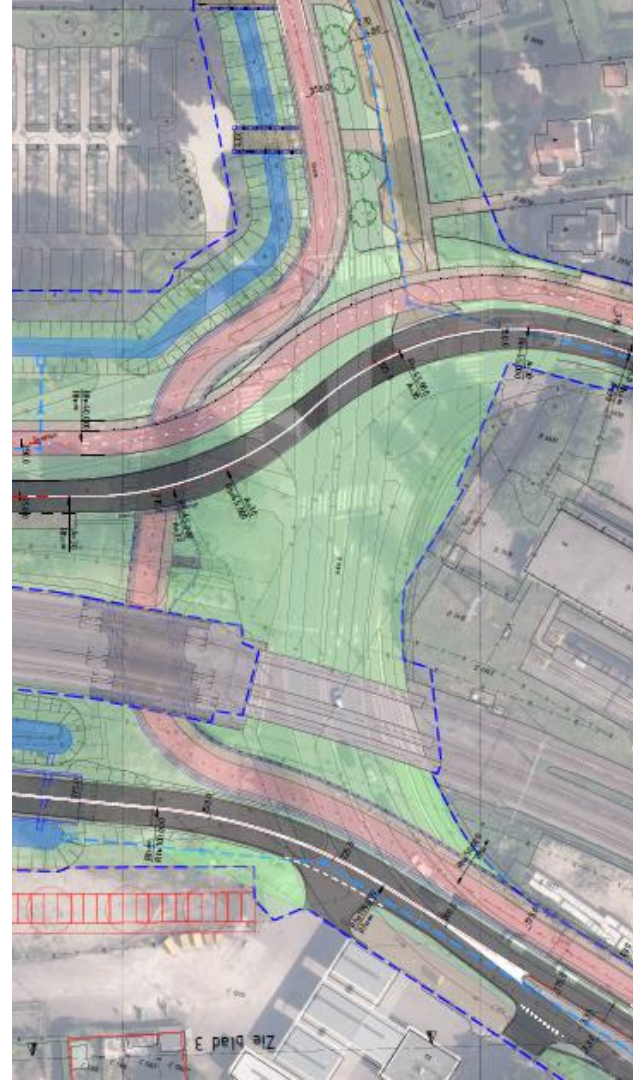


Uitsnede 'P Variant'

Onderdoorgang spoor - Keern: inpassing

Kenmerken

- Inpassing alternatief met U-vorm
- 2x onderdoorgang ca 23 m (Dampten en spoor)
- Profiel hoofdfietsroute Keern 4,5m + 2 m voetpad
- Totale lengte verdiept + helling ca 185 m
- Open ruimte Dampten <-> spoor
- Faseerbaar (kan ook later worden gemaakt)



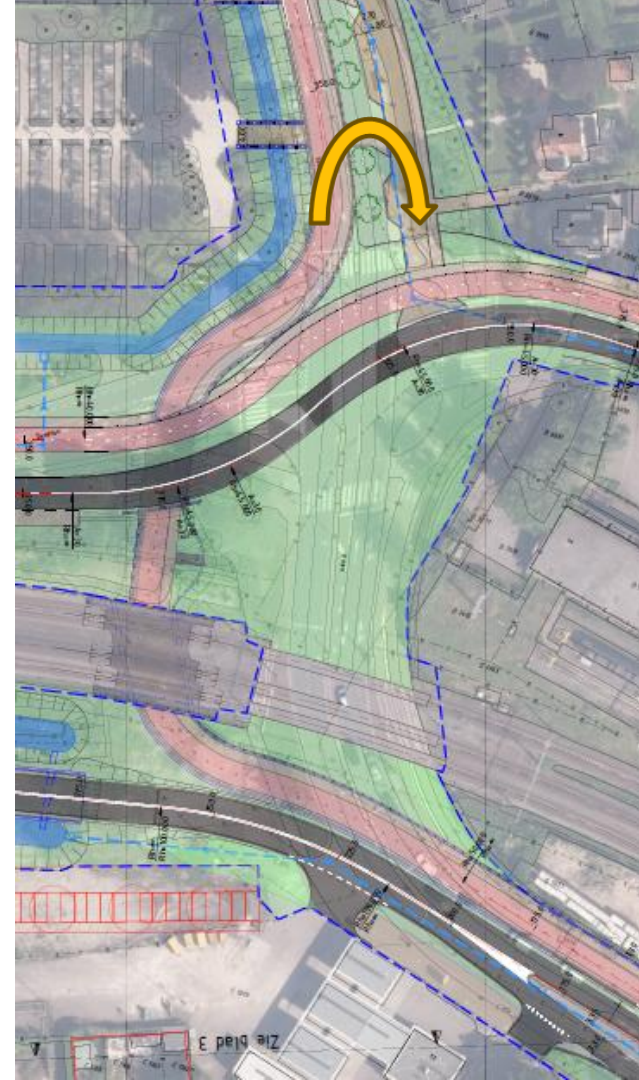
Onderdoorgang spoor - Keern: beoordeling

Voordelen

- Geen kruisingen auto – fiets - trein
- Vrije route OV Bus op Dampden - v Dedem
- Hoofdfietsroute structuur blijft in stand
- Ruimte voor groene inpassing

Nadelen

- Complexe aansluitingen N en Z zijde
- 2x bocht = aandachtspunt veiligheid
- Lange onderdoorgang (hellingen 4%)
- Relatief hoge kosten (geen cofinanciering)



Onderdoorgang spoor - Keern: kosten

SSK kostenraming (SO -P85)

+ aansluiting N en Z zijde

€ 24,5 mln.
pm

Besparing bij opname in scope

-/- afwaardering overweg

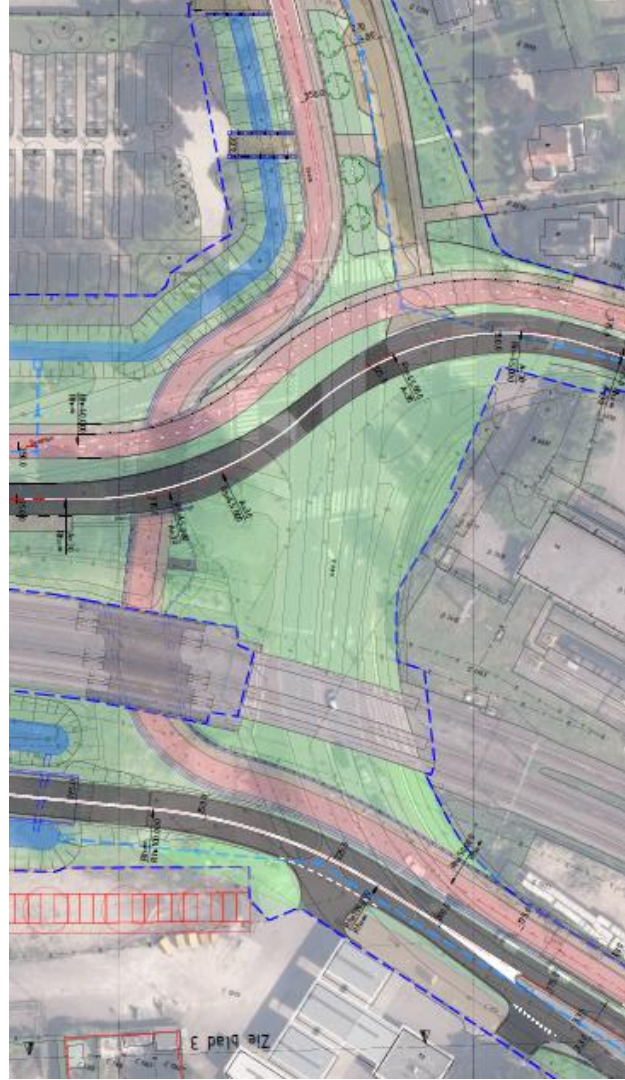
-/- synergie effecten uitvoering

€ 2,3 mln.
pm

Schatting totale kosten

ca € 24 mln.

Indicatie extra kapitaalslasten ca € 0,6 – 1 mln./jr



Relatie treinverkeer / overweg / cofinanciering

- **Meer treinen in toekomst?**

Hoorn zit niet in Programma Hoogfrequent Spoor. Rijk/spoorpartijen: Geen plannen voor frequentieverhoging. Gemeente heeft wel die ambitie.

- **Cofinanciering onderdoorgang?**

Subsidie Landelijk Verbeterprogramma Overwegen LVO →

Regeling beëindigd, geen nieuwe regeling in zicht.

- **Onderdoorgang noodzakelijk bij meer treinen?**

Spoorveiligheid = bepalend. Veiligheidsissue: dan wel scope van ProRail / Rijk. Volgorde: eerst maatregelen overweg + wegverkeer.

Pas ongelijkvloers als gelijkvloerse maatregel niet toereikend.

- **Voorbeeld Castricum overweg Beverwijkerstraatweg:**

= corridor PHS A'dam-Alkmaar, 12-→ 16 treinen/u, dichtligtijden > 30min/u →

Rijk: aangepaste overweg met (LVO) wegmaatregelen veilig genoeg voor uitrol PHS.

Einde deel A

VRAGEN?

Quickscan

Ongelijkvloerse interwijk- en stationsverbinding voor fietsers en voetgangers stationsgebied

ing. N.B. Speksnijder

3 september 2025

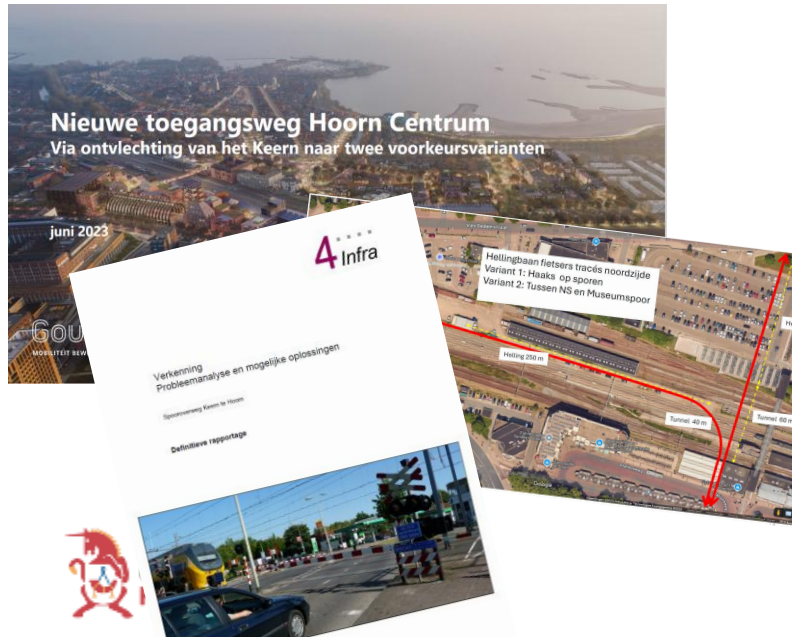
Vraag raad: Combionderdoorgang onder station ipv traverse

Een onderdoorgang voor fietsers, interwijkverbinding en stations toegang.



Eerdere onderzoeken onderdoorgang in stationsgebied

- 2019 wilde motie onderdoorgang gecombineerd met ondergrondse parkeren
- 2019 plan CDA onderdoorgang vanaf de Maelsonstraat
- 2020 LVO probleemanalyse en mogelijke oplossingen spoorweg overgang Keern, Carbasiusweg in combinatie met een langzaamverkeer onder het station
- 2023 nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum



Plan
ondergrondse
parkeergarage
Noorderveemarkt



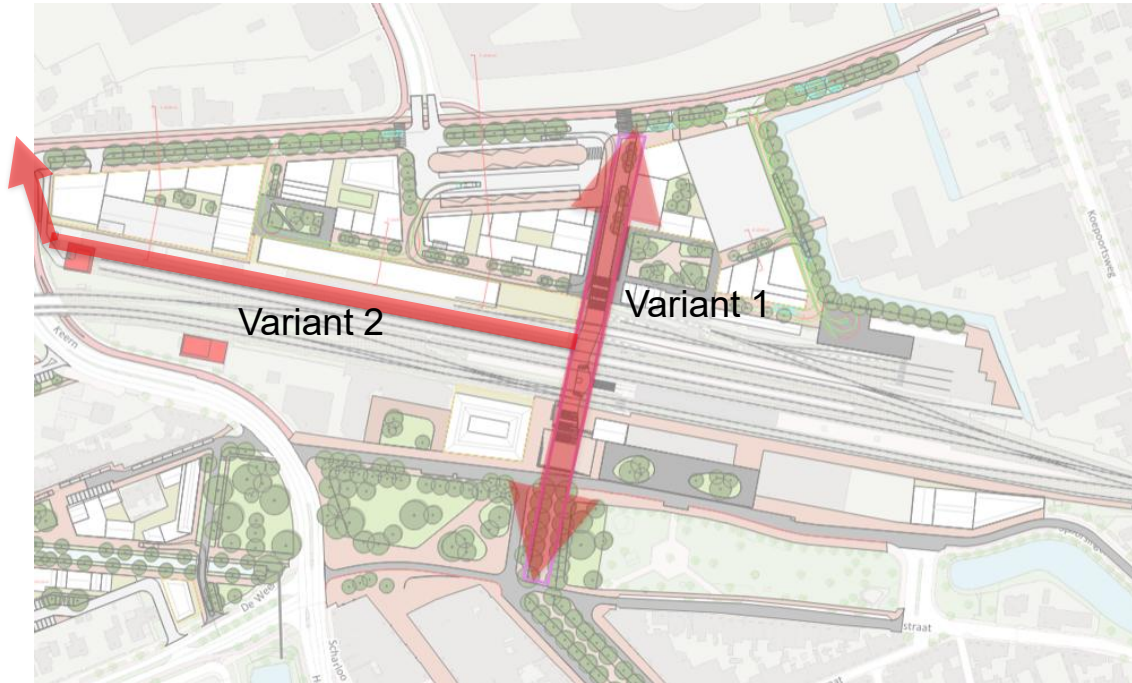
Eerdere onderzoeken onderdoorgang in stationsgebied (2)

Afgevallen vanwege:

- Lengte onderdoorgang 60 m => hoge kosten
- Hellingbanen niet inpasbaar
- Sociale veiligheid issue
- Onlogische fietsnetwerk.
- Raakvlak met station
- Kosten

Na uitvoering onderzoek is de keuze van de traverse als uitgangspunt opgenomen in het door de raad vastgestelde stedenbouwkundigplan en het bestemmingsplan, alsmede de afspraken met NS, ProRail en provincie (SOK), de museum stoomtram, de verdere planuitwerkingen en de recente partner selectie. Dit is een complexe puzzel en proces van 7 jaar

Lengte hellingbanen van noord naar zuid



- Breedte ca.14 meter
- Lengte hellingbaan Van Dedemstraat tot aan de Veemarkt

Onderzoek varianten

Variant 1; onderzocht op

- Technisch (mobiliteit en civiel)
- Ruimtelijk
- Kosten
- Impact

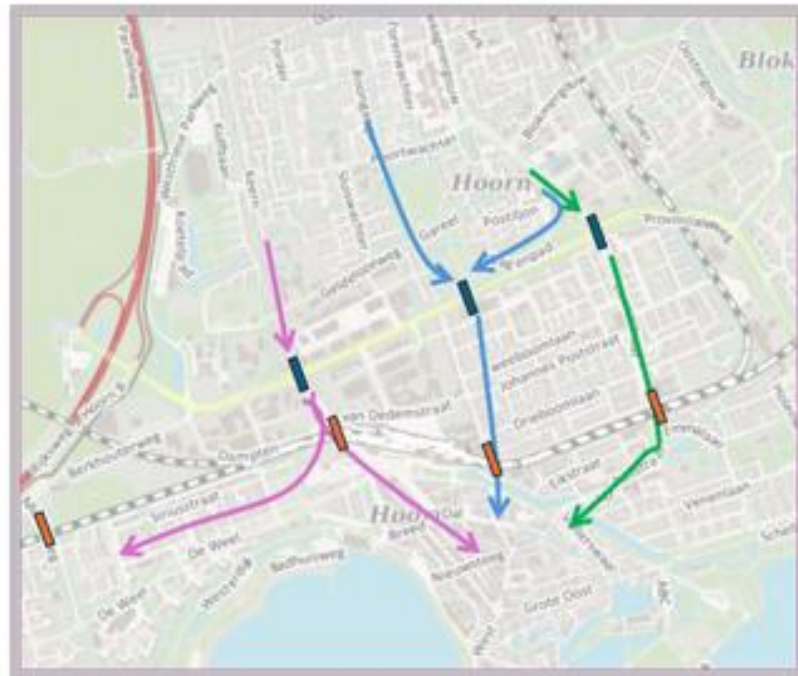
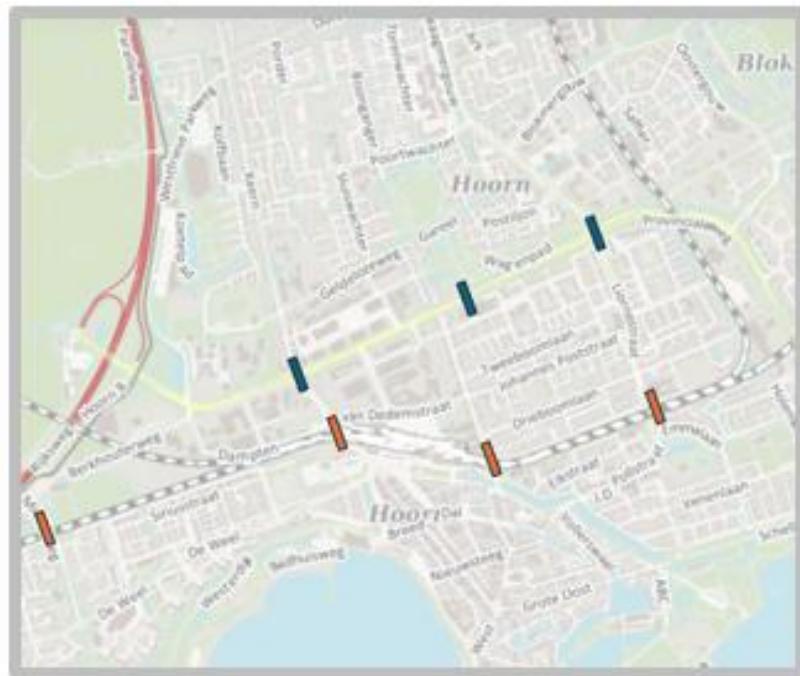
Variant 2; niet verder onderzocht

- Niet inpasbaar tussen de sporen;
- Overeenkomst met museum stoomtram en ProRail.
- Effect van opheffen overweg Keern wordt teniet gedaan
- Inpassing liften/trappen, veiligheid
- Bedrijfsvoering museum, hinder treinreizigers bij passerende trams

Technische (mobiliteit)

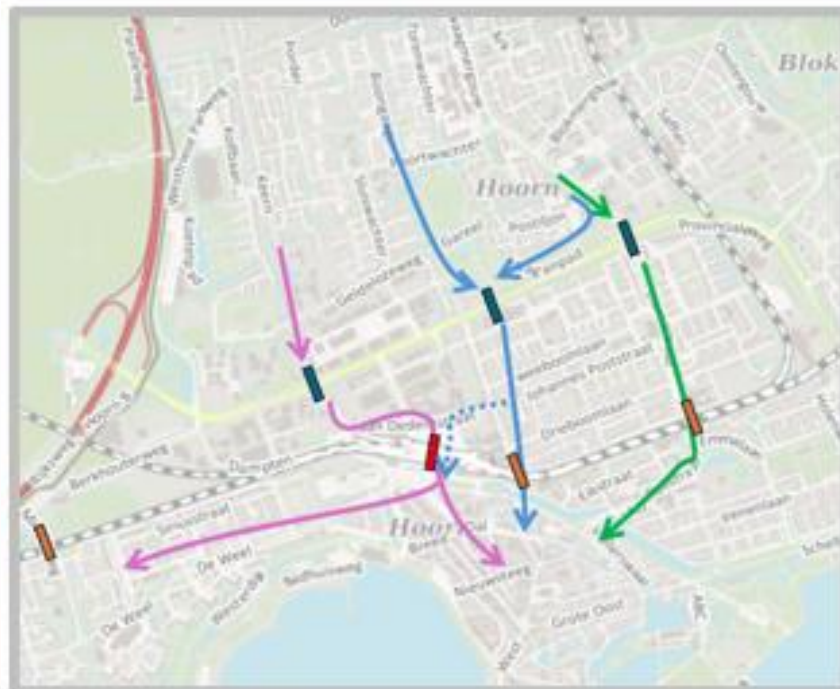
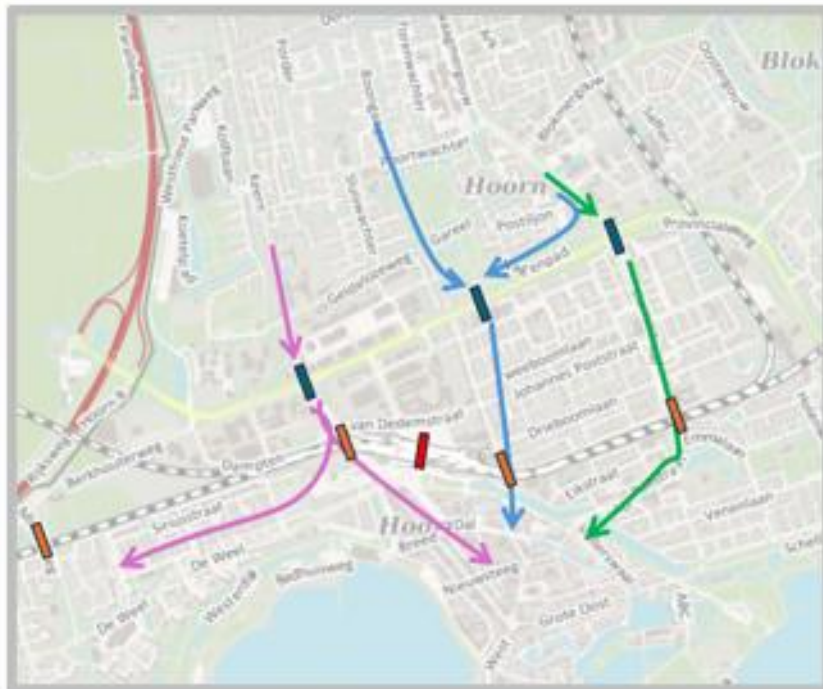
- Toename fietsers Keern-Provincialeweg 9.000 fietsers
- 5500 fietsers bestemming; binnenstad, stadsstrand, Grote Waal en stationsgebied
- Alle fietsers naar station, kruist busstation, parkeergarage en de reizigers
- Inpasbaarheid moet onderzocht worden

Technische (mobiliteit) Fietsstructuur huidig



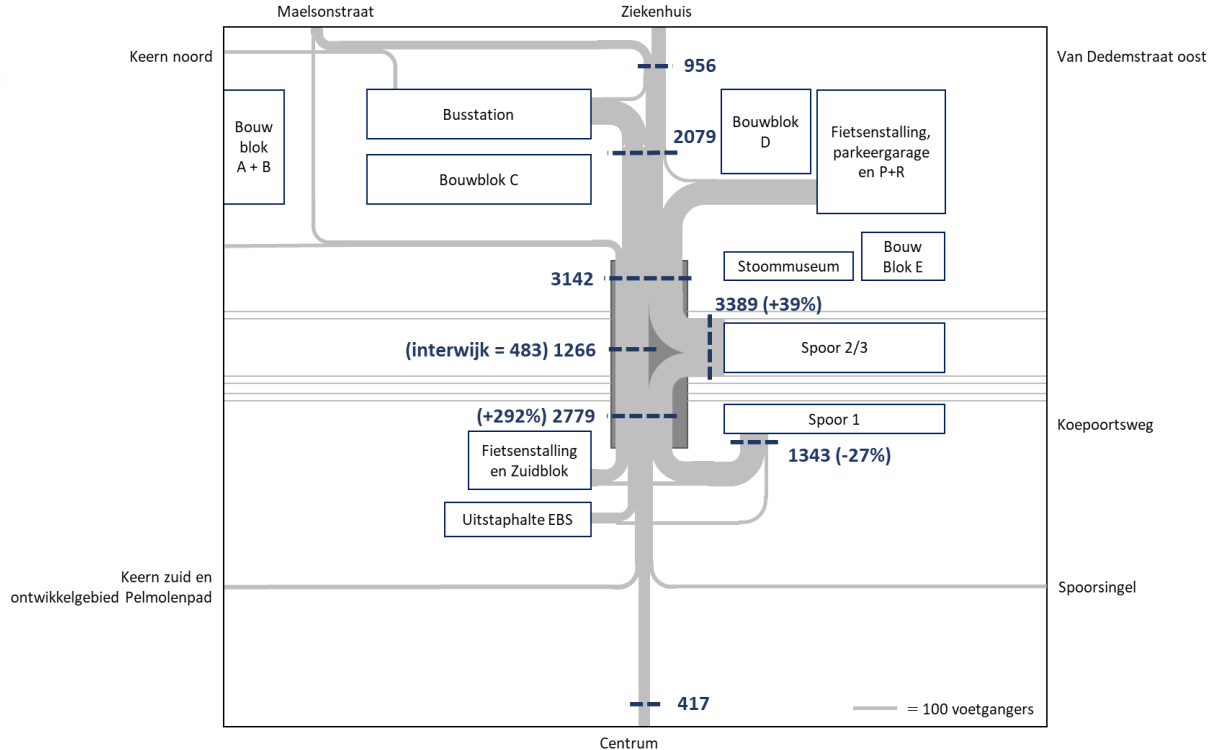
Technische (mobiliteit)

Fietsstructuur met combi-onderdoorgang



Technische (mobiliteit)

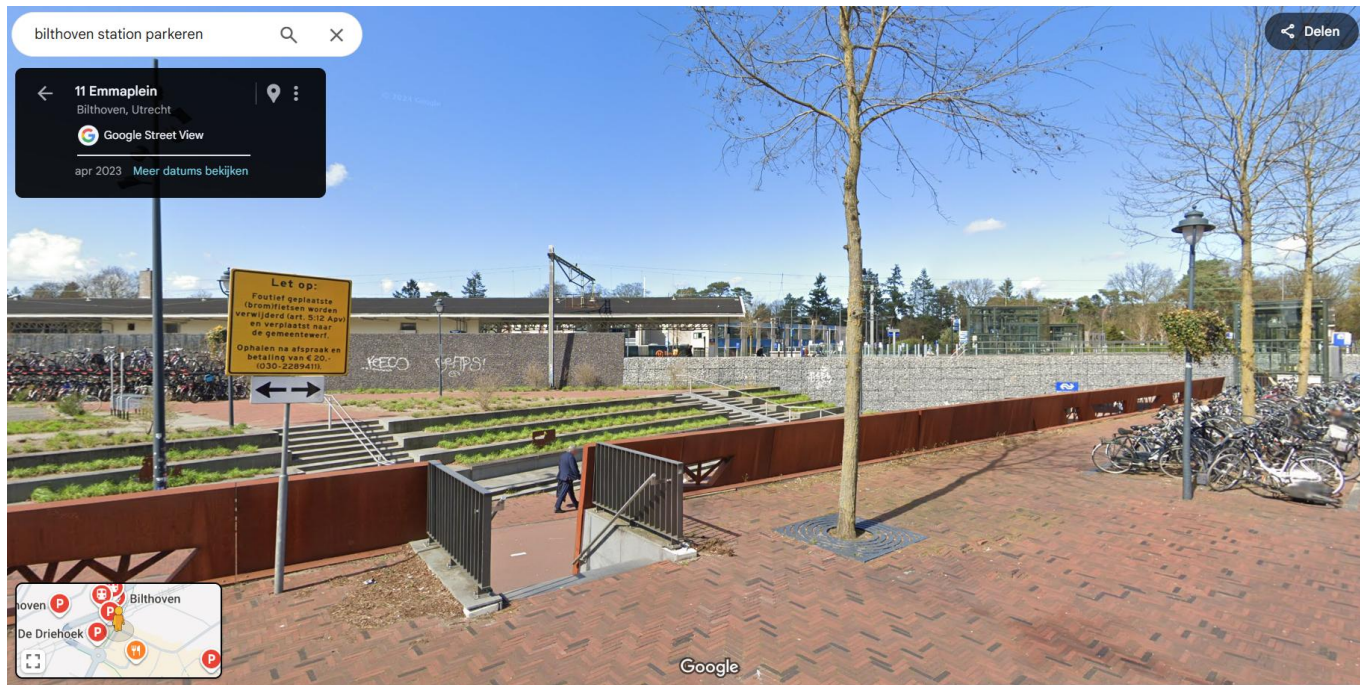
Loopstromen in het stationsgebied



Grootste loopstromen:

- Fietsenstalling (oostzijde)
- Busstation (westzijde)
- Traverse functionele breedte 6 meter
- Ter plaatse van stationstoegang breder ivm OVCP poortjes

Loopstromen in het stationsgebied



Technische (Civiel)

- Inpassing hellingbaan zuidzijde
- Risico's op wateroverlast door hoge grondwaterstand
- Risico op zettingen bij bemaling, monumentale bebouwing
- Risico op zetting emplacement
- Inpassing toegang station toegangspoortjes, deze komen ondergronds
 - bredere onderdoorgang
 - Kolommen (sociale veiligheid)
 - Dikker dek (langere hellingsbaan)
 - Inpassing lift (vraag stuk)
- Het bouwen van de tunnel zal een lange buitendienststelling vragen, met hoge kosten en overlast.

Ruimtelijk

Positief

- Rechtstreekse verbinding noord-Zuid

Negatief

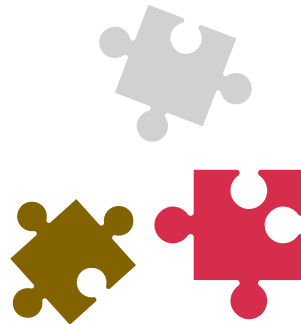
- Extra doorsnijding stationsgebied
- Kwaliteit openbare ruimte is vele male minder
- Verkeersknooppunt
- Historische route Keern wordt verlaten
- Geen opgetilde straat, visuele verbinding binnenstad

Ruimtelijk (2)



Impact: we gooien zo'n 7 jaar aan werk weg

- Dwingt tot andere gebiedsstructuur
Herzien van beleidskaders (stedenbouwkundig plan, bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, sok)
- Dwingt tot gewijzigde uitgangspunten
Kwalitatieve en functionele uitgangspunten, openbare ruimte, woningen
indeling maaiveld, routes
niet inpasbaar in huidig proces
- Enorme vertraging van het proces
Afspraken samenwerkingspartners, Aan te stellen gebiedspartner
Ruimtelijk planvorming, planologische procedures
- Vertraging woningbouw, Niet halen subsidies
- kosten



Kosten: geen besparing maar kostenverhoging

- De kosten voor een combi onderdoorgang is niet onderzocht en geraamd
- Grove inschatting 50-75 mlj
- ProRail (expert judgement) geeft aan dat een dergelijke onderdoorgang inclusief perrontoegangen **niet** gerealiseerd kan worden voor 26 mlj.
 - Twijfels over de afmetingen; Dikte betondek, dikte spoorconstructie, benodigde breedte onderdoorgang en de stations inpassing ovcpoortjes
 - Sanering overweg Keern
- Onderzoekskosten en ambtelijke kosten

Conclusie: onwenselijk duurder en onhaalbaar

- De combionderdoorgang is niet inpasbaar
 - De inpassing van een combi-onderdoorgang in het huidige proces is onmogelijk
 - Met de combi-onderdoorgang creëer je onlogische fietsstructuur, waarbij je onnodig fietsverkeer naar het stationsgebied haalt.
 - Je maakt een 240 meter lange geul dwars door het stationsgebied.
- Doelstelling van een mobiliteitsknooppunt is juist dat alle modaliteiten optimaal te bereiken zijn.
- De combi-onderdoorgang past niet binnen de de gestelde kaders en gemaakte afspraken.
 - De combionderdoorgang 1,5 * zo duur als traverse + fietstunnel
 - Om een inpassing mogelijk te maken werpt ons dat 7 jaar terug in de tijd.

VRAGEN?



Einde

Doorsnede stationgebied inpassing onderdoorgang

