Gemeente Hoorn
Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl

Contactpersoon
J. Drenth

Zaaknummer: 2292618

Aan de leden van de raad

Hoorn, 17 oktober 2025

Onderwerp: Nieuwe Stadstoegang: beantwoording openstaande vragen raadscommissie 7 oktober 2025

Beste raads- en commissieleden,

Wij hebben u tijdens de raadscommissie toegezegd dat wij enkele mondelinge vragen schriftelijk zouden beantwoorden. In aanvulling daarop denken wij dat het, gelet op het debat en de vragen, goed is om in te gaan op wat vooraf is gegaan aan de besluitvorming over nut en noodzaak van de onderdoorgangen Provincialeweg en Dampten – spoor.

Mondelinge vragen

Vraag
Nader onderzoek Keern-Zuid: zit het geld voor het nader onderzoek in het voorbereidingskrediet? Als blijkt dat een alternatief ontwerp duurder uitpakt dan het huidig ontwerp, is er dan al geld gereserveerd voor de uitvoering?

Antwoord:
Voor het nader onderzoek is geld en capaciteit gereserveerd in het voorbereidingskrediet: “Werkpakket 4”, zie daarvoor Bijlage 3 van het raadsvoorstel. In de investeringskosten deel Keern-Zuid is rekening gehouden met een aanpassing van de kruising tot het Voorlopig ontwerp zoals nu getekend. Als uit de analyses van verkeersstromen van auto- en fietsverkeer en de ruimtelijke analyse blijkt dat een beter alternatief mogelijk is, zal het college dit ontwerp ter besluitvorming aan de raad voorleggen bij de afronding van de Voorbereidingsfase van het project stadstoegang omstreeks eind 2027.
Als de kosten van dat betere alternatief hoger uitvallen, dan onderzoeken we naast eigen ook alternatieve dekkingsmogelijkheden, zoals subsidie van de provincie Noord-Holland voor verbetering van de fietsinfrastructuur op hoofd- en doorfietsroutes. In de eerste helft 2026 werken we de aanpak van de nadere studie Keern-Zuid verder uit en houden we de raad (bijvoorbeeld via een informatieve sessie) op de hoogte van de resultaten van de analyses en de mogelijke alternatieve ontwerpen voor Keern-Zuid.

Vraag
Verduidelijkende vraag inzake de relatie tussen aantallen woningen Poort van Hoorn en de woningbouwambitie met een juridische relatie tot het project stadstoegang. (n.a.v. antwoord op vraag 29).

Antwoord:
Juridische onderbouwing verkeerskundige aspecten
- De realisatie van de stadstoegang is in juridische zin niet noodzakelijk voor de inmiddels geldende bestemmingsplannen Pelmolenpad en Stationsgebied en RO-omgevingsvergunning Dampten 4-6 (samen 1244 woningen).

- Voor de projecten Buitenstad en Maelsonstraat (samen 710 woningen) wordt voor het nog te nemen planologische besluit in de onderliggende verkeersonderzoeken wel uitgegaan van de aanleg van de stadstoegang. Door de verplaatsing van AH van stationsgebied naar Buitenstad werkt deze noodzaak indirect ook door naar het stationsgebied.
- Samengevat: Voor nieuw te ontwikkelen/ in procedure te brengen bouwplannen binnen en buiten de Poort van Hoorn zal om verkeerskundige redenen (doorstroming Provincialeweg en onderliggend wegennet, verkeersveiligheid kruising Provincialeweg-Keern) van de aanleg van de stadstoegang moeten worden uitgegaan. Zonder aanleg van de stadstoegang kan het overgrote deel van de opgave van 6.000 woningen niet worden gerealiseerd.

Juridische onderbouwing financiële aspecten
- De in 2023 voor de stadstoegang toegekende WoKT-1 subsidie is expliciet gekoppeld aan de opgave van Hoorn om 6.000 woningen te bouwen. De bouw van die woningen is in de subsidievoorwaarden opgenomen en is juridisch bindend voor de gemeente. Als wij deze voorwaarde niet of niet volledig kunnen nakomen heeft het ministerie het recht de subsidie – die inmiddels voor 2/3 deel als voorschot is uitgekeerd – in te trekken of aan te passen.
- De propositie voor de spoorse zaken stationsgebied is 28 augustus ingediend als aanvraag voor de WoKT-2 regeling. Naar verwachting op 5 november 2025 neemt de minister van IenW een besluit op de aanvraag. Als we nu afzien van de verdere voorbereiding en aanleg van de stadstoegang, doet dit afbreuk aan de geloofwaardigheid van onze gemeente en verkleint het de kans op toekenning van de WoKT-2 bijdrage.

Vraag
Met dit plan lijkt het alsof we met de tunnel vooral voor de auto kiezen, wat doen we voor de fiets?

Antwoord:
Wegnemen belangrijkste knelpunt in de drukste hoofdfietsroute van Hoorn
Met het plan voor de nieuwe stadstoegang wordt de grootste barrière en een belangrijk verkeersveiligheids-issue opgelost: de oversteek Keern - Provincialeweg. De fietsonderdoorgang is een grote stap in het realiseren van een goede hoofdfietsroute op het Keern. De fietsoversteek Keern kent ca. 6.000 oversteken per dag op de Provincialeweg. Uit onderzoek blijkt dat dit kan oplopen tot ca. 9.000. Dat maakt deze fietsroute één van de belangrijkste van Hoorn. Daarnaast wil de provincie investeren in het regionale fietsnetwerk van doorfietsroutes. De regionale doorfietsroute Wognum – Hoorn over het Keern is hier één van. Met het project draagt Hoorn dus bij aan die opgave. Het Keern krijgt niet alleen een ongelijkvloerse oversteek van de Provincialeweg, maar vanaf de kruising Geldelozeweg tot aan de kruising met De Weel een 4,5 meter breed fietspad en er komt ook een vrijliggend 4 meter breed fietspad langs het Dampten en de Van Dedemstraat. Het project levert kortom een zeer belangrijke bijdrage aan een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

Vergroten verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers
De fietsersstroom heeft nu al een forse invloed op de verkeersregeling op de Provincialeweg: een aanzienlijk deel van de beschikbare tijd wordt toebedeeld aan de overstekende fietsers en voetgangers. Als het drukker wordt, moeten fietsers, voetgangers en auto’s nog langer wachten. De wachttijd wordt dan zo lang dat verkeer meer risico gaat nemen, met ongewenste gevolgen voor de verkeersveiligheid. Zowel de Mobiliteitsvisie als het Actieplan fiets zetten daarom in op het oplossen van dit knelpunt.

Vraag
Heeft de parkeergarage stationsgebied een relatie met de stadstoegang? Wanneer is deze gereed? Is er geld voor de P garage?

Antwoord
Planning: Het parkeergebouw staat nu gepland voor uitvoering gereed in 2029. In de voorbereidingen onderzoeken we nog of de uitvoering naar voren kan worden gehaald. Het parkeergebouw is eerder gereed dan de stadstoegang: daarvan is de eerste fase, de auto-onderdoorgang Dampten-spoor, gereed in 2031.

Financiën
De raad heeft in december 2023 een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 2,7 miljoen voor de voorbereidingen van het parkeergebouw. In de Reserve Poort van Hoorn is rekening gehouden met de investering voor de parkeergarage. Na de ontwerpfase komen we bij de raad terug voor een besluit over het uitvoeringskrediet

Nut-noodzaak en onderzochte alternatieven ontvlechting

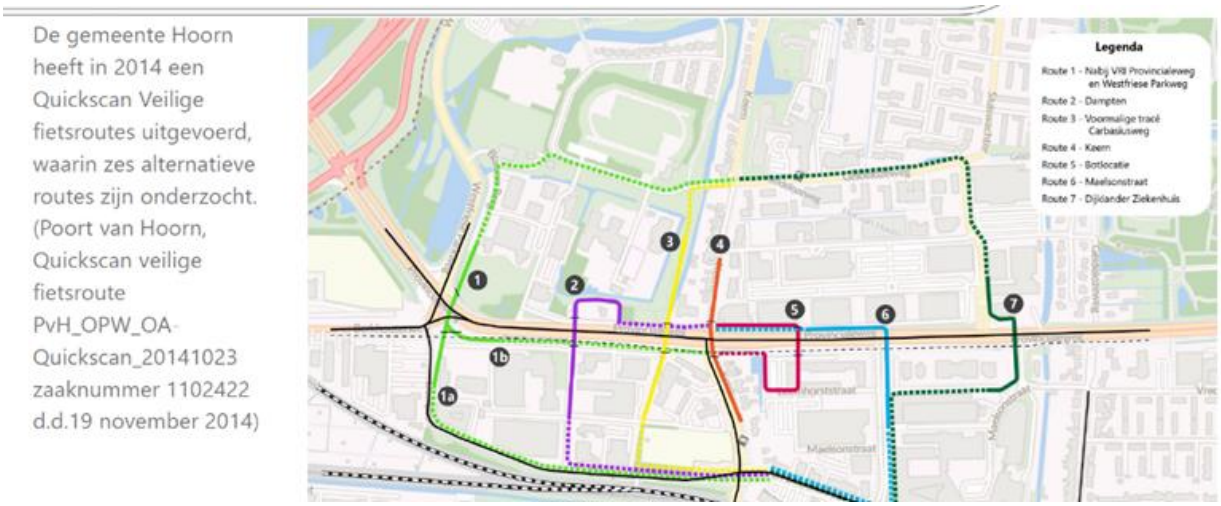
1. Ongelijkvloerse kruisingen Keern - Provincialeweg en Dampten – spoor noodzakelijk

Uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng van 2024 blijkt dat een gelijkvloers kruispunt van het fietspad Keern - Provincialeweg een slechte tot zeer slechte verkeersafwikkeling kent. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de auto, zoals lange files op de Provincialeweg in de avondspits tot op de A7, maar ook gevolgen voor verkeersveiligheid: bij lange wachttijden gaan verkeersdeelnemers risico nemen. Bijvoorbeeld overstekende fietsers en voetgangers tussen file-rijdende auto's door. Ook de auto-onderdoorgang van het spoor is een noodzakelijk onderdeel van het plan: een gesloten overweg leidt tot filevorming die een goede verkeersafwikkeling op de kruispunten verhindert. In het actuele verkeersmodel 2040 wordt de noodzaak van de onderdoorgangen dus opnieuw bevestigd.

2. Proces van onderzoek en afweging

In de afgelopen 20 jaar zijn verschillende alternatieven onderzocht voor een veilige fietsroute tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de stad, waarin de Provincialeweg en het spoor de belangrijkste barrière en knelpunten vormen. Telkens was de conclusie dat een ontvlechting van de verkeersstromen noodzakelijk was voor verkeersveiligheid en doorstroming, voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer. In de periode 2012-13 is een concreet plan gemaakt voor zowel auto-onderdoorgang spoor als fietsonderdoorgang van de Provincialeweg en spoor. Toen dat niet doorging, is daarna (2014-15) een onderzoek gedaan naar alternatieven voor een ongelijkvloerse fietskruising met de Provincialeweg. Hierbij zijn ook de al eerder onderzochte varianten voor bijvoorbeeld een fietsbrug over de Provincialeweg beschouwd.
Daarbij is geconstateerd dat een brug veel meer ruimte vraagt dan een onderdoorgang en een brug op het Keern niet goed inpasbaar is. Ook is destijds geconcludeerd dat qua locatie het Keern de meest geschikte locatie voor een fietsonderdoorgang is omdat deze locatie, meer dan de andere, 'ogen op straat' heeft.

Onderstaand een overzicht van de beschouwde locaties.



De resultaten van de Quickscan 2014 en de beleidsambities voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn (2020) zijn vertaald in de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie (2021). Op basis van die Mobiliteitsvisie heeft het college opdracht gekregen van de raad om de verschillende bestaande (en nieuwe) alternatieven voor ontvlechting van de verkeersstromen te onderzoeken.

In een stapsgewijs proces zijn in totaal 18 varianten onderzocht, waarna er twee zijn overgebleven: de bekende varianten ‘H’ en ‘P’. Bij het proces van onderzoek van varianten is een onderdoorgang Provincialeweg voor langzaam verkeer meegenomen als ‘basiseis’. Het hiervoor genoemde proces is beschouwd in de Nota ontvlechting binnenstadstoegang Keern (zie bijlage bij deze brief). De onderzochte varianten zijn in een informatieve raadsessie op 5 oktober 2022 met de raad gedeeld. De varianten ‘H’ en ‘P’ zijn vervolgens nader onderzocht en afgewogen. Ze hebben in oktober 2023 geleid tot het raadsbesluit met opdracht aan het college tot uitwerking van de ontwerp van variant P.

Onze conclusies:
- ontvlechting van verkeersstromen nabij het Keern met de onderdoorgangen voor auto en fiets zijn (nog steeds) noodzakelijk voor het oplossen van het knelpunt Keern-Provincialeweg;
- alle redelijke alternatieven en mogelijkheden zijn onderzocht;
- hierbij is volgens een zorgvuldig en transparant proces gewerkt;
- het project voor de nieuwe stadstoegang lost de reeds lang bestaande problematiek op;
- het project voor de nieuwe stadstoegang is een noodzakelijke voorwaarde voor “Meer stad worden”.

Uitwerking Fiets onderdoorgang Provincialeweg, hoe verder? (na raadsbesluit)
Na het raadsbesluit vindt verdere uitwerking van het Voorlopig ontwerp plaats. Denk bijvoorbeeld aan materialisering, kleurgebruik, verlichting. Bij die verdere uitwerking gaan wij in gesprek met (ervarings-) deskundigen, waaronder vrouwen en meisjes en omwonenden. Ook willen wij ‘best practices’ ophalen bij gemeenten met onderdoorgangen/tunnels die goed scoren op sociale veiligheid.
Wij gaan kortom, ons best doen om de onderdoorgang van de Provincialeweg zo sociaal veilig mogelijk te maken.

Met vriendelijke groet,



Wethouder René Assendelft



Wethouder Axel Boomgaars