Raadsvoorstel

Zaaknummer: 2052447
Steller: E.A. Baudet
Datum commissie: 10 oktober 2023
Datum raadsvergadering: 17 oktober 2023

Team: Projectmanagement
Teammanager: Henk de Bruijn
Portefeuillehouder: R. Assendelft / A. A. M. Boomgaars
E-mail: m.homann@hoorn.nl

Onderwerp
Tracékeuze planstudie ontvlechting binnenstadstoegang Keern

Agendering
Ter besluitvorming

Bijlagen *(Geef aan indien geheim)*

1	Bijlage 1: Rapportage Nieuwe toegangsweg Centrum Hoorn
2	Bijlage 2: Notitie Afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang
3	Bijlage 3: Reactienota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern
4	Bijlage 4: Financiële notitie varianten (geheim)

De raad besluit:
1. Variant P (Carbasius/Keern tracé) nader uit te werken tot op het niveau van Voorlopig Ontwerp (VO);
2. Variant H1 en H2 (Carbasiustracé) uit te sluiten;
3. De langzaam verkeerroute Het Keern met onderdoorgangen onder de Provincialeweg en het spoor nader uit te werken tot op het niveau van Voorlopig Ontwerp (VO) en de plangrens te verplaatsen naar het kruispunt Keern – Blauwe Berg – Geldelozeweg;
4. Bij de uitwerking van de ontwerpen zorg te dragen voor een integrale en zorgvuldige stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuur historische inpassing;
5. De benodigde ruimtelijke procedures met betrekking tot het nieuwe tracé en de andere infrastructurele aanpassingen voor te bereiden;
6. Het stedenbouwkundig plan Pelmolenpad aan te passen aan variant P;
7. Vrijgave van een voorbereidingskrediet van € 1.600.000,00 excl. BTW om de gekozen variant verder uit te werken tot VO-niveau en dit te dekken uit de Reserve Poort van Hoorn (toelichting Bijlage 4);
8. Het college opdracht te geven een dekkingsvoorstel uit te werken (zie paragraaf Financiële consequenties en Bijlage 4) voor het gemeentelijk aandeel in de investering en dit voorstel te betrekken bij de integrale financiële afweging van de kadernota 2024.

Samenvatting
Op 28 juni 2023 is de raad geïnformeerd over het ter visie leggen van de rapportage "De nieuwe toegangsweg centrum Hoorn" over de planstudie "Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern". De drie overgebleven varianten (H1, H2 en P) in de planstudie zijn verder uitgewerkt en onderzocht. Door het college zijn de bijgevoegde "Notitie Afweging tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang" en de "Reactienota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern" opgesteld. In de notitie wordt de tracékeuze toegelicht en in de reactienota wordt gereageerd op binnengekomen reacties van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

De gemeenteraad wordt gevraagd de varianten H1 en H2 (Carbasiustracé) uit te sluiten en variant P (Carbasius/Keern tracé) nader uit te werken tot op het niveau van Voorlopig Ontwerp (VO). Daarnaast wordt de raad gevraagd een besluit te nemen over het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet en over het gemeentelijk aandeel in de investering.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding
Op 28 juni 2023 is de gemeenteraad tijdens een informatieve sessie geïnformeerd over de rapportage "De nieuwe toegangsweg centrum Hoorn" over de planstudie "Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern". De twee overgebleven varianten in de planstudie zijn verder uitgewerkt en onderzocht. Bij deze verdere uitwerking is bij variant H nog een onderscheid gemaakt in H1 (korte onderdoorgang) en H2 (lange onderdoorgang). De rapportage heeft vanaf 30 juni 2023 vier weken ter visie gelegen. Op 3 juli 2023 zijn inwoners en andere belangstellenden geïnformeerd tijdens een informatiebijeenkomst. De ontvangen reacties zijn verwerkt en beantwoord in de "Reactienota Ontvlechting binnenstadstoegang Keern". Tezamen met de "Notitie Afweging tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang" en de "Financiële notitie varianten" geeft dit de raad de mogelijkheid om een besluit te nemen over de gewenste ontvlechting van de binnenstadstoegang Keern conform de Mobiliteitsvisie. Inmiddels is door het rijk vanuit het BO-MIRT hiervoor ook een subsidie toegezegd.

Belang
In 2021 is de Mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze is opgesteld om mee te gaan in de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied, om ruimtelijke ontwikkelingen in de stad sturing te geven, om invulling te kunnen geven aan de duurzaamheidsopgaven en om een toekomstbestendige detailhandel te kunnen realiseren. In deze Mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat wordt gekozen voor een nieuwe toegangsweg aan de westkant van het Keern in combinatie met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers op de huidige plek. Ook wordt voor de noord-zuidroute bij het Keern (kruising Provincialeweg) gekozen voor een ongelijkvloerse kruising ofwel een onderdoorgang. In de rapportage "Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum" wordt aangetoond dat de hiervoor genoemde maatregelen noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een goede en veilige verkeersafwikkeling te kunnen realiseren voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzaam verkeer. Om hier invulling aan te kunnen geven zijn diverse oplossingsrichtingen (varianten) in beeld gebracht. Uiteindelijk zijn drie varianten nader uitgewerkt.

Het is nu van belang bestuurlijk vast te stellen welke variant nog verder wordt uitgewerkt. Zo ontstaat er duidelijkheid voor alle betrokkenen. Bestuurlijk is dan ook vastgesteld welke varianten uit de planstudie niet verder uitgewerkt worden en waarom.

Centrale vraag
Op welke manier wil de raad de toegang tot de binnenstad bij het Keern vormgeven voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Een nieuwe binnenstadstoegang maakt een prettige, comfortabele en veilige verkeersverbinding voor fietsers en voetgangers ter plaatse van het Keern mogelijk. Daarnaast zorgt deze voor een duidelijke ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer vanaf de Provincialeweg richting het centrum, Poort van Hoorn, Grote Waal en het stadsstrand. De verkeerstromen voor langzaam en gemotoriseerd verkeer worden ontvlochten. De wachttijden voor de spoorwegovergang worden voor gemotoriseerd verkeer opgeheven, samen met de ontvlechting van langzaam en snelverkeer zorgt dit voor een betere doorstroming op de Provincialeweg en aansluiting op de A7.

Bovendien draagt het bij aan veilig en toekomstbestendig openbaar vervoer en aan ontsluiting van de toekomstige woningbouwontwikkelingen. De nieuwe infrastructuur kan bij zorgvuldige inpassing de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteiten van het gebied versterken met respect van de cultuurhistorische waarden van het Rijksbeschermd stadsgezicht.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Met een nieuwe binnenstadstoegang wordt het mogelijk een onderdoorgang aan te brengen onder de Provincialeweg voor langzaam verkeer, hiermee worden stappen gezet om het fiets- en voetgangersklimaat in Hoorn te verbeteren. Dit draagt bij aan het bevorderen van het fiets- en voetgangersgebruik in de stad en de regio. Verder kan worden opgemerkt dat variant P (Carbasius/Keern tracé) de beste mogelijkheden biedt voor het vergroenen van de openbare ruimte in Pelmolenpad. Daarnaast zal bij de uitwerking van de ontwerpen nagegaan worden op welke zoveel mogelijk tegemoet kan worden aan de duurzaamheidsambitie van de gemeente Hoorn.

4. Kaders

Raadsbesluit van 6 juni 2019 – 'Meer stad worden'
Met dit besluit heeft de raad de ambitie uitgesproken om een levendige en leefbare stad te blijven, onder meer door in te zetten op het vasthouden en aantrekken van jongeren en jonge gezinnen. Het doel is een complete stad, met woningen en voorzieningen die bereikbaar zijn voor alle inwoners.

Raadsbesluit van 24 september 2019 – Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn
Op 24 september 2019 stelde de gemeenteraad de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling van de Poort van Hoorn vast. Hierin staat in grote lijnen welke ontwikkelingen er in het gebied moeten gaan plaatsvinden.

Raadsbesluit van 8 december 2020 – Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn
Met dit besluit heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan geeft concreet richting aan de ontwikkeling van het stationsgebied en de locatie Pelmolenpad/Prisma.

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.

Raadsbesluit van 27 september 2022 Anterieure overeenkomst ontwikkeling Pelmolenpad
De gemeente Hoorn, BPD en Intermaris zijn een anterieure overeenkomst voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad aangegaan. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de realisatie volgens het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn voor het gebied Pelmolenpad.

Raadsbesluit van 7 februari 2023 – vaststellen bestemmingsplan Pelmolenpad
De gemeenteraad heeft besloten om het bestemmingsplan Pelmolenpad vast te stellen.

9 november 2022 - Rijksbijdrage BO-MIRT 2022
Voor de infrastructurele maatregelen is op 9 november 2022 in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) bekend gemaakt dat het Rijk
40,3 miljoen inclusief btw bijdraagt. De ontwerpregeling ligt nu ter besluitvorming bij de Tweede Kamer.

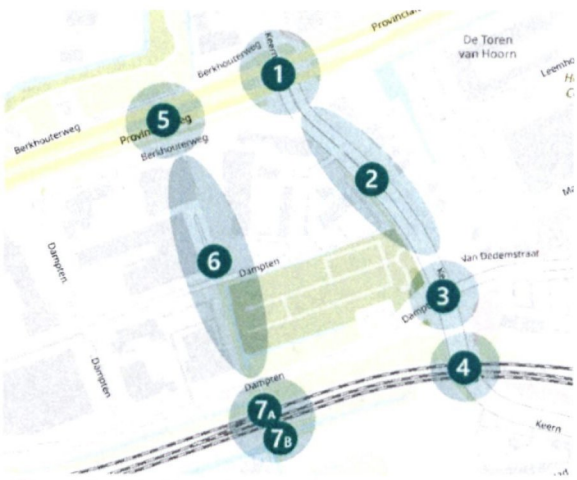
Ruimtelijke kaders
De varianten liggen in meerdere geldende bestemmingsplannen. Het realiseren van een nieuwe binnenstadstoegang is deels in strijd met de huidige hierin opgenomen bestemmingen. Op basis van de "Aanwijzing Rijksbeschermd stadsgezicht" moet worden aangegeven hoe de cultuurhistorische waarden op een respectvolle wijze worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen.

5. Argumenten

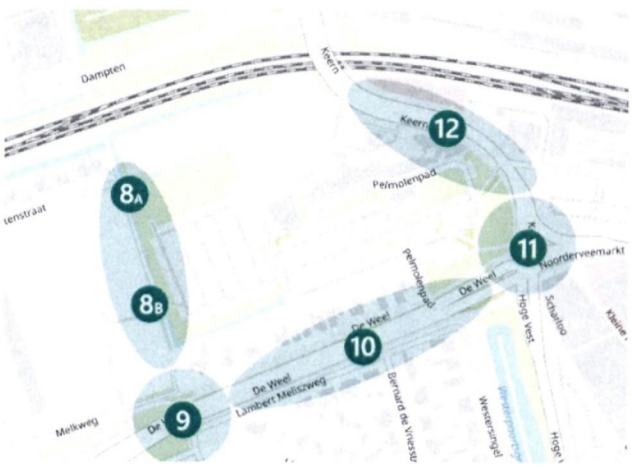
In Bijlage 2, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang, wordt nader ingegaan op de argumenten om tot de voorgestelde keuze te komen. Het betreft een uitgebreide notitie, vandaar dat in deze paragraaf de argumenten zijn samengevat.

Aan de orde komt:
- Varianten;
- Verkeer;
- Poort van Hoorn;
- Pelmolenpad;
- Erfgoed;
- Water, vaarroutes, kabels, leidingen en riool;
- Financiële consequenties;
- Advies keuze van de variant.

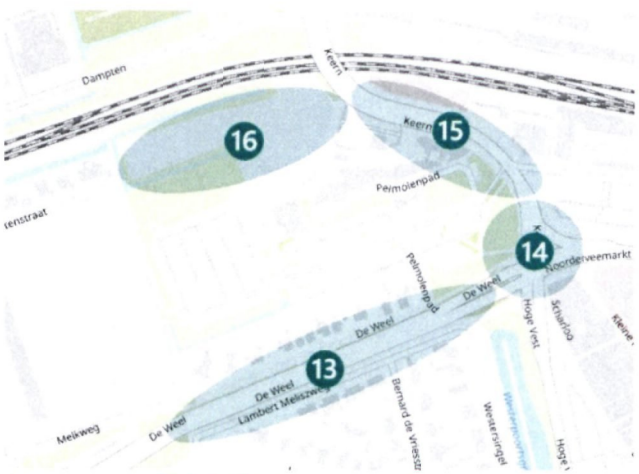
Varianten
In de afbeeldingen 1, 2 en 3 worden de varianten schematisch weergegeven.



Afbeelding 1: Noordelijk deel varianten H1, H2 en P



Afbeelding 2: Zuidelijk deel variant H1 en H2



Afbeelding 3: Zuidelijk deel variant P

Het tracé van de varianten is opgesplitst in de verschillende onderdelen, namelijk:

Noordelijk deel varianten H & P

1. Fietsonderdoorgang Keern – Provincialeweg (onderdeel subsidieaanvraag);
2. Keern (tussenstuk en onderdeel subsidieaanvraag);
3. Kruispunt Keern – Dampten – Van Dedemstraat (onderdeel subsidieaanvraag);
4. Keern kruising met het spoor;
5. Provincialeweg – Carbasiustracé (onderdeel subsidieaanvraag);
6. Tussenstuk Carbasiusweg (onderdeel subsidieaanvraag);
7. Onderdoorgang Carbasiusweg onder Dampten en spoor (onderdeel subsidieaanvraag).

Zuidelijk deel H1 en H2

8. Carbasiustracé Pelmolenpad (onderdeel subsidieaanvraag);
9. Kruispunt De Weel – Carbasiustracé(onderdeel subsidieaanvraag);
10. De Weel;
11. Kruispunt De Weel – Keern – Noorderveemarkt – Hoge Vest;
12. Keern Zuid.

Zuidelijk deel variant P

13. De Weel (alleen kruispunt De Weel – ontsluiting onderdeel subsidieaanvraag);
14. Kruispunt De Weel – Keern – Noorderveemarkt – Hoge Vest;
15. Keern Zuid (onderdeel subsidieaanvraag);
16. In/uitrit onderdoorgang (onderdeel subsidieaanvraag) .

Voor de hiervoor benoemde onderdelen zijn ontwerpen gemaakt. Bij de ontwerpen die behoren tot de subsidieaanvraag in het kader van het BO-MIRT staat dit vermeld. De andere ontwerpen worden benoemd als "overige ontwerpen".

Verkeer

Op basis van de doorrekening met het verkeersmodel scoren de H1, H2 en P alle drie hetzelfde. Dit betekent dat door het realiseren van de onderdoorgangen (spoor en Provincialeweg) voor elke variant geldt dat in 2030 de verkeersafwikkeling op de Provincialeweg goed is. Tevens geldt dat door de aanleg van de onderdoorgang onder het spoor de bereikbaarheid van de binnenstad voor het gemotoriseerd verkeer ook goed is en dat dit verkeer zich veiliger kan afwikkelen.

Voor alle drie varianten geldt dat het langzaam verkeer door de ontvlechting van het verkeer op het Keern een directe, veilige en comfortabele verbinding krijgt met de binnenstad.

Weliswaar hebben de varianten zowel voor- als nadelen. Variant P heeft echter als nadeel dat de barrièrewerking van het Keern tussen stationsgebied en Pelmolenpad gehandhaafd blijft en voldoet daarmee niet aan één van de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie. Andere nadelen van variant P zijn de snelheid (30 km/u) en het ontwerp van de onderdoorgang. Vandaar dat vanuit Verkeer er een voorkeur is voor de varianten H1 en H2.

Met betrekking tot de Mobiliteitsvisie kan worden opgemerkt dat variant P bij de besluitvorming van de Mobiliteitsvisie nog niet bekend was en ook niet in de gemaakte afwegingen kon worden meegenomen. Een meer integrale afweging van variant P vindt plaats in Bijlage 2, hoofdstuk 4 Poort van Hoorn.

Poort van Hoorn

Met betrekking tot de Poort van Hoorn zijn de uitgangspunten van de gebiedsontwikkeling en het stedenbouwkundig plan van de Poort van Hoorn betrokken. Daarnaast is de supervisor Poort van Hoorn om een advies gevraagd.

Met name het doorsnijden van Pelmolenpad in de varianten H1 en H2 is een zwaarwegend aspect. Daar tegenover staat dat P gebruik maakt van de ruimte parallel aan het spoor, waardoor tegelijkertijd een voorkant van de stadswijk Pelmolenpad is te maken.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt en vanuit de ontwikkeling Poort van Hoorn bekeken, heeft variant P de voorkeur.

Pelmolenpad
De varianten H1 en H2 doorsnijden het gebied Pelmolenpad en hebben daarmee een negatief effect op de stedenbouwkundige kwaliteit en leef kwaliteit van gebied. Variant P doorsnijdt het gebied niet en dit biedt mogelijkheden voor een nieuwe en meer aantrekkelijkere inrichting van het gebied.

Bezien vanuit het Pelmolenpad is er een voorkeur voor variant P.

Erfgoed
Aangezien de drie varianten nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt, zijn de consequenties van de verschillende varianten voor het Rijksbeschermd stadsgezicht in samenhang met de gerelateerde ontwikkelingen binnen de Poort van Hoorn nog niet duidelijk. Bij een verdere uitwerking van de varianten zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de cultuurhistorische waarden van het rijksbeschermd stadsgezicht.

Vanuit Erfgoed wordt daarom geen directe voorkeur uitgesproken.

Water, Vaarroutes, Kabels, Leidingen en Riool
Wat betreft de waterhuishouding (waterbeheer, beheer van grondwater en oppervlaktewater in het gebied) voldoet geen enkele variant volledig aan de wensen. Om inpassing mogelijk te maken is nader overleg met het hoogheemraadschap noodzakelijk. Voor vaarroutes geldt dat de gedachte vaarroutes door het centrum niet mogelijk zijn. Tot slot: voor kabels, leidingen en riool is er geen verschil te constateren tussen de drie varianten.

Met betrekking tot water, vaarroutes, kabels, leidingen en riool wordt dan ook geen voorkeur uitgesproken voor één van de varianten.

Wegverkeerslawaai
Het doorsnijden van het woongebied Pelmolenpad heeft geluidstechnisch de nodige consequenties. Geconstateerd kan worden dat in de varianten H1 en H2 bij veel meer woningen geluidswerende maatregelen genomen moeten worden dan in variant P. Dit leidt enerzijds tot een mogelijke afname van het woongenot en anderzijds tot hogere kosten.

Vanuit Wegverkeerslawaai is dan ook een voorkeur voor variant P.

Financiële consequenties (kosten)
Voor het inzicht van de financiële consequenties wordt in eerste instantie verwezen naar Bijlage 4. In verband met toekomstige aanbestedingen en om de onderhandelingspositie van de gemeente niet te verzwakken is ervoor gekozen om geheimhouding op deze bijlage te leggen volgens artikel 87 Gemeentewet op grond van artikel 5.1 lid 2 sub b van de Woo. Voor een nadere "openbare" uitleg wordt verwezen naar Bijlage 2.

Voor alle verkeerstechnische ontwerpen zijn aan de hand van de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK-ramingen) de kosten bepaald. Bij het bepalen van de kosten (Tabel 1) wordt onderscheid gemaakt in (zie ook de beschrijving van de varianten in paragraaf Argumenten):
1. de ontwerpen die onderdeel uitmaken van de subsidieaanvraag (Kosten 1);
2. de overige ontwerpen, zoals het ontwerp van het Keern ten zuiden van de onderdoorgang van de Provincialeweg tot de aansluiting op het Keern (Kosten 2);

3. bijkomende kosten van de nieuwe binnenstadstoegang, zoals het treffen van geluidswerende maatregelen, aanpassing Pelmolenpad en aanpassing Dampten (Kosten 3).

Variant	Kosten 1	Kosten 1 + 2	Kosten 1 + 2 + 3
H1	€ 52.660.815,00	€ 60.000.036,00	€ 80.448.515,00
H2	€ 68.255.787,00	€ 74.254.533,00	€ 87.278.293,00
P	€ 53.206.831,00	€ 59.204.236,00	€ 72.248.293,00

Tabel 1: Kosten maatregelen (prijspeil 2023 exclusief btw)

Naast de kosten zijn dekkingsmogelijkheden te benoemen. Het betreft in eerste instantie de subsidie vanuit het BO-MIRT en het Rijk). De toegezegde subsidie bedraagt € 40.316.522,00 prijspeil 2022 en inclusief btw. Exclusief betekent dit € 33.319.440,00 (prijspeil 2022). Dit bedrag betreft de dekking voor de ontwerpen die logischerwijs deel uitmaken van de subsidieaanvraag (Kosten 1).

Onderzocht zal worden of de overige ontwerpen (2) en de bijkomende kosten (3) van een nieuwe binnenstadstoegang in aanmerking kunnen komen voor cofinanciering dan wel dekking vanuit een ander budget. In paragraaf 7 Financiële gevolgen van dit voorstel en in Bijlage 4 wordt hier nader op ingegaan.

Op basis van kostenvergelijking kan worden geconcludeerd dat variant P de voorkeur heeft.

Advies keuze van de variant
Van beide varianten zijn voor- en nadelen te benoemen. Alles overwegende adviseert het college variant P (Carbasius/Keern tracé) verder uit te werken tot op het niveau van voorlopig ontwerp (VO).

6. Maatschappelijk draagvlak en participatie

Een nieuwe toegangsweg naar de binnenstad heeft impact op de woon- en werkomgeving van bewoners en ondernemers. Het is daarom belangrijk om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden goed in het traject te betrekken. Hier wordt de hoofdlijn beschreven. Tussen juni 2022 en juli 2023 hebben in totaal zeven bewonersbijeenkomsten plaats gevonden:

- Juni 2022: Digitale bijeenkomst over het Plan van Aanpak van het project en de werking van verkeersmodellen;
- Juni 2022: Bijeenkomst over de nut en noodzaak van een nieuwe toegangsweg;
- September 2022: Presentatie over achttien onderzochte varianten waarvan twee als meest kansrijk zijn uitgekomen;
- Mei 2023: Drie bijeenkomsten (per deelgebied één) voor omwonenden en aanliggende bedrijven in het plangebied;
- Juli 2023: Presentatie van de eindrapportage inclusief beoordelingsmatrix vanuit de verschillende disciplines.

Na openbaar maken van de eindrapportage op 1 juli 2023 hadden bewoners, ondernemers en andere belanghebbende vier weken de tijd om een schriftelijke reactie op de rapportage en de varianten in te dienen. In totaal zijn er 39 reacties ingediend. Deze reacties zijn verwerkt in een Reactienota. Deze nota is als Bijlage 3 toegevoegd. Dit zijn de hoofdresultaten:

Van de 39 reacties hebben zich 20 duidelijk uitgesproken voor variant P. De redenen, die het meest zijn genoemd voor keuze P zijn:

- Een mindere belasting van de Weel en de Grote Waal qua verkeer, geluid en stikstof;
- Minder impact op bestaande infrastructuur en omwonenden: de verkeersdrukte op de Weel en het zuidelijke deel Keern blijven ongeveer hetzelfde;
- Sociale cohesie tussen de bewoners van de Weel en de Lambert Meliszweg wordt niet verstoord door toenemend verkeer;
- Bomen aan de Weel hoeven niet gekapt te worden en blijven bijdragen aan de mooie groene uitstraling en daarmee aan het leefklimaat;

- Bij een lagere snelheid van 30 km/h zal de geluidoverlast en stikstof ook minder zijn;
- Geen forse tweedeling van Pelmolenpad;
- Speelruimte voor kinderen, groen en recreatie in nieuwe woonwijk Pelmolenpad.

In twee reacties wordt een voorkeur uitgesproken voor de overdekte H variant (H2). De hoofdredenen hiervoor zijn:

- Keern kan echte fietsstraat worden;
- De kruising op het Keern wordt minder fors;
- Door de overdekte tunnelbak kan hier nog steeds overheen gelopen en gefietst worden.

In de overige reacties wordt geen duidelijke voorkeur uitgesproken. Deze reacties bevatten bijvoorbeeld pleidooien voor andere oplossingen, bezwaren tegen onderdelen van de varianten, aandachtspunten bij de uitwerking van de variant, vragen om extra informatie.

Los van de inhoud, hebben veel bewoners tijdens het participatieproces hun waardering uitgesproken over het transparante proces en de manier waarop zij zijn en worden betrokken. Maar er is ook kritiek op het proces. Met name bewoners ten noorden van de Provincialeweg en bedrijven en instellingen op het Dampten vinden het teleurstellend dat er maar één variant voor hun gebied is uitgewerkt. Zij maken zich zorgen dat er nu voor een variant ten zuiden van het spoor wordt gekozen zonder alle consequenties voor het noordelijke deel goed in beeld te hebben.

Met betrekking tot het Carbasiustracé in dit gebied kan worden opgemerkt dat planologisch al is voorgesorteerd voor een eventuele nieuwe weg en dat door de aanwezige bebouwing er geen andere mogelijkheden zijn. Voor het Keern tussen de Provincialeweg en het spoor is nog geen sprake van een min of meer definitief ontwerp. In het vervolg van het proces zal aan dit gedeelte van het Keern nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de uitgesproken zorgen van de bewoners, bedrijven en instellingen.

7. Financiële gevolgen

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen voor het begrotingsresultaat op de korte termijn, maar mogelijk wel op de lange termijn.

In het voorstel wordt gevraagd een voorbereidingskrediet aan te vragen van € 1.600.000,-. Dit voorbereidingskrediet zal worden besteed aan de verdere uitwerking van variant P en de bijkomende onderdelen. Dit voorbereidingskrediet kan worden gedekt uit de reserve Poort van Hoorn. Wel zal nog worden getracht dekking te verkrijgen vanuit de toegezegde BO-Mirt subsidie. Voor de meer informatie wordt verwezen naar Bijlage 4.

De totale kosten voor de realisering van variant P en de bijkomende onderdelen worden geraamd op € 72 miljoen. Een eerste dekking voor dit bedrag komt vanuit de BO-MIRT subsidie (€ 33 miljoen). Dit betekent dan dat het eigen aandeel van de gemeente Hoorn € 39 miljoen zal bedragen.

Voorgesteld wordt voor het gemeentelijk aandeel in de investering een dekkingsvoorstel op te stellen en dit voorstel te betrekken bij de behandeling van de kadernota 2024. We gaan op zoek naar andere mogelijkheden voor cofinanciering, het putten uit andere (landelijke) budgetten met betrekking tot de overige infrastructuur en andere noodzakelijke aanpassingen (zoals Pelmolenpad en geluidswerende maatregelen). Dit betrekken we eveneens bij het dekkingsvoorstel. Ook hier geldt dat voor nadere informatie wordt verwezen naar Bijlage 4.

8. Communicatie

Het raadsbesluit en het vervolgproces voor de nieuwe binnenstadstoegang worden actief gecommuniceerd naar belanghebbenden en andere geïnteresseerden. De indieners van reacties op de planstudie ontvangen deze informatie in een e-mailbericht of per brief. Geïnteresseerden in de Poort van Hoorn ontvangen de

GEMEENTE HOORN

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

De invulling van het vervolgproces is uiteraard afhankelijk van het besluit van de raad. Vanuit het voorliggende advies ziet het vervolgproces er globaal als volgt uit:

De verkeerstechnische ontwerpen worden uitgewerkt tot op het niveau van voorlopig ontwerp (VO). In eerste instantie worden voor verschillende onderdelen integrale ontwerpvarianten opgesteld en daarna uitgewerkt. Dit geldt voor:

- Noordelijk gedeelte van het Keern (tussen fietsonderdoorgang Provincialeweg en het kruispunt Keern – Blauwe Berg – Geldelozeweg);
- Tussenstuk van het Keern (tussen Provincialeweg en het kruispunt met Dampten en Van Dedemstraat);
- Het kruispunt Keern – Dampten – Van Dedemstraat;
- Spoorwegovergang Keern;
- Het kruispunt De Weel – ingang Pelmolenpad;
- Het kruispunt Keern – Noorderveemarkt – Hoge Veste – De Weel.

Vooralsnog wordt voorgesteld alleen de onderdoorgang voor het gemotoriseerd verkeer nog niet verder uit te werken. Een verder uitwerking is relatief kostbaar. Wel wordt aangeraden deze uitwerking voor te bereiden en de samenwerking met ProRail een meer formele vorm te geven. Voor de spoorovergang Keern dient duidelijkheid te komen over de wijze waarop het spoor wordt gekruist (gelijkvloers of ongelijkvloers). De oplossing kan tot op het niveau van schetsontwerp (SO) worden uitgewerkt. Een verdere uitwerking tot VO-niveau kan dan, conform de onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer, vervolgens worden voorbereid. Bij de verdere uitwerking zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de inpassing van de ontwerpen. Dit betreft stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuur-historisch. Tijdens de participatiebijeenkomsten en de in de reacties zijn door belanghebbenden ook veel aandachtspunten meegegeven die voor de verdere uitwerking belangrijk zijn. Deze worden eveneens meegenomen bij de verdere uitwerking.

Naast nader uitwerken van de ontwerpen en de inpassing ervan wordt ook het effect van wegverkeerslawaai verder geconcretiseerd. Dit geldt ook voor het aanpassen van Dampten en eventueel nog andere nog aanpassingen ten gevolge van een nieuwe binnenstadstoegang. Verder zullen planologische procedures worden voorbereid. Enerzijds voor de inpassing van de tracés en anderzijds voor aan aanpassing van het bestemmingsplan Pelmolenpad (oost).

Belangrijke onderdelen in het vervolgproces zijn participatie en het contact met stakeholders. De participatie zal vooral gericht zijn op bewoners en belanghebbenden op een verglijkbare wijze als in het reeds doorlopen proces. Daarnaast zal met diverse stakeholders overleg worden gevoerd, te noemen zijn: ProRail, Hoogheemraadschap, Nutsbedrijven, Intermaris en BPD (Pelmolenpad) en de bedrijven en instellingen te noorden van spoor.

Vooralsnog wordt ingeschat dat de benodigde werkzaamheden in het najaar 2024 zijn uitgevoerd en dat de raad oktober/november 2024 een besluit kan nemen over een daadwerkelijke realisatie van de plannen. In de tussenliggende tijd wordt de raad door het houden van informatieve sessies op de hoogte gehouden van de resultaten.

Hoorn, 19 SEP. 2023

Het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

De secretaris, de burgemeester,