Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

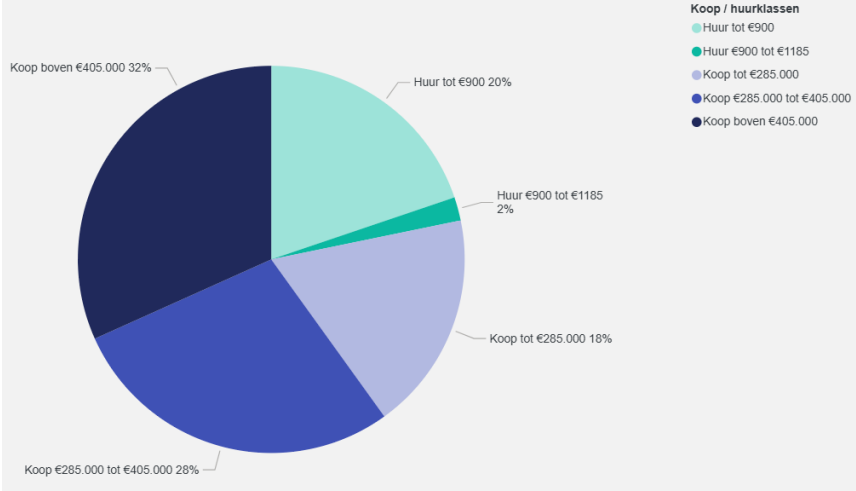
	Vragen	Antwoorden
1	Wat zijn de totale kosten/investering en baten voor alle onderdelen van de PvH voor ons als gemeente? Ik bedoel de volgende onderdelen: a) Pelmolenpad ontwikkeling (positieve grex) b) Buitenstad (ook al maakt dat misschien geen onderdeel uit van de PvH wil ik die ook graag in het overzicht omdat er een correlatie is. (Heeft Buitenstad een positieve of negatieve grex, of is die voor de gemeente budget neutraal?) c) Station gebieden Noord en Zuid en de traverse.	Voor het totaal van kosten en baten van de grondexploitaties Pelmolenpad en Stationsgebied wordt verwezen naar de MPG 2025, zoals de raad deze in mei heeft vastgesteld. De onderdelen traverse en publieke parkeervoorzieningen worden buiten de grondexploitatie om gefinancierd. Buitenstad (uitgezonderd het zuidtracé) betreft een particuliere ontwikkeling, waarbij de gemeente een faciliterende positie inneemt. Kosten die de gemeente voor dit project maakt worden op basis van de afgesloten anterieure overeenkomst op de ontwikkelaar verhaald. De aanlegkosten van het zuidtracé zijn opgenomen als bijkomende kosten bij de investeringsraming voor de Stadstoegang. Over de financiering van de Poort van Hoorn-projecten is op 7 mei 2025 in een raadsinformatiesessie over de stadstoegang een presentatie aan de raad gegeven. Deze sessie kan met een link van de griffie worden teruggekeken.
2	Wat zijn de te verwachte kosten voor de maatschappelijke functies voor de gemeente in deze gebieden? Deze zijn strikt genomen misschien niet noodzakelijk maar zouden als ze niet gedaan worden wel van grote negatieve invloed op de kwaliteit en leefbaarheid van deze grote ontwikkeling, (Kersenboogerd is een betreurenswaardig voorbeeld van hoe het op de laatste onderdelen beknibbelen kan uitpakken.	Over deze kosten kunnen nu nog geen concrete uitspraken worden gedaan aangezien deze kosten nog onderwerp van onderzoek zijn (raadsbesluit 1 juli 2025). Deze kosten moeten overigens apart worden beschouwd. Eventuele kosten voor het maatschappelijke programma worden niet direct opgenomen in de businesscase van de Poort van Hoorn, maar worden als aparte business case uitgewerkt. Deze business case wordt voorgelegd aan de raad, waarbij invulling en ambities nader ingevuld kunnen worden, afgezet tegen de noodzakelijke financiën en eventueel al voorhanden dekking. Omdat zowel over de uiteindelijke invulling, het financiële beslag, eventueel voorhanden dekking en het ambitieniveau nog niet duidelijk is, zijn ook de kosten nog niet inzichtelijk.
3	Welke onderdelen (tunnel, capaciteit Parkeergarage, traverse en weg naar Buitenstad b.v.) zijn essentieel voor de plannen? Daar bedoel ik mee dat zonder deze of een deel van deze onderdelen het plan in zijn geheel niet door kan gaan.	De autotunnel Dampten-spoor en fietstunnel Provincialeweg samen zijn noodzakelijk voor een goede doorstroming op de Provincialeweg en aansluiting van het huidige en toekomstige verkeer op de Provincialeweg en de Binnenstad, Grote Waal, Stadsstrand. Het zuidtracé als verbinding tussen Dampten en Berkhouterweg is noodzakelijk om het gebied Dampten Van Dedemstraat en Keern te ontsluiten voor autoverkeer, immers de nieuwe autoweg gaat ook onder Dampten door. De parkeergarage met de vastgestelde capaciteit (P+R) is noodzakelijk onderdeel van het bouwprogramma stationsgebied, vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst met Provincie, NS en ProRail. De traverse is noodzakelijk als interwijkverbinding, mede door de verplaatsing van het busstation van zuid naar de noordkant van het station en de

Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

<table>
<tr><th></th><th>Vragen</th><th>Antwoorden</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>woningbouwontwikkeling in stationsgebied noord. Alle genoemde onderdelen zijn dus een essentieel onderdeel van de projecten van die samen de Poort van Hoorn vormen, en zijn dat ook in hun onderlinge samenhang.</td></tr>
<tr><td>-</td><td>Ik vraag dit om helder te hebben waar de “knoppen” zitten waar de raad nog aan kan draaien of helder te krijgen dat het hele plan alleen uitgevoerd kan worden wanneer we (bijna) alle onderdelen gaan financieren. Als dat zo is en daar lijkt het wel op wil ik dat vooraf duidelijk hebben. Het moet niet zo zijn dat we nu besluiten een voordeur te kopen en welke kleur die heeft, terwijl daar onlosmakelijk aan vast zit dat we een heel huis aanschaffen zonder dat we daar een goed beeld van hebben.</td><td>Overweging over de “knoppen”:
Voor de Stadstoegang geldt dat de nut-noodzaakdiscussie, de tracékeuze van de autoweg + tunnel en de keuze voor fietstunnel Provincialeweg in de vorige fase (planstudiefase) oktober 2023 met een unaniem raadsbesluit is afgesloten met een opdracht aan college B&W tot uitwerking van die ontwerpen. De noodzaak van ontvlechting van de verkeersstromen is in 2021 opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Met de uitgewerkte ontwerpen wordt uitvoering gegeven aan zowel het beleid als de opdracht van de raad.
Voor de Poort van Hoorn (Pelmolenpad, Stationsgebied) zijn de afgelopen jaren diverse kaders door de raad vastgesteld (o.a. stedenbouwkundig plan, bestemmingsplan, samenwerkingsovereenkomst), die eveneens worden uitgewerkt. Met andere woorden: de raad heeft voor de ontwikkeling van het stationsgebied en de toegangsweg de afgelopen jaren de “knoppen” al ingesteld. Alle benodigde kaders zijn vastgesteld en we zijn nu in de fase van de uitvoering gekomen. Het besluit over de stadstoegang is ook een uitvoeringsbesluit, omdat daardoor ook feitelijke werkzaamheden worden voorbereid en uitgevoerd.</td></tr>
<tr><td>4</td><td>a) Wat is het totaal aantal woningen waar we nu over praten bij de huidige bouwplannen?</td><td>Gegevens komen uit de woningbouw monitor van de gemeente Hoorn:
<table>
<tr><th>Woningbouw PvH</th><th>Totaal</th></tr>
<tr><td>Maelsonstraat 18-20</td><td>167</td></tr>
<tr><td>Pelmolenpad</td><td>610</td></tr>
<tr><td>Stationsgebied</td><td>500</td></tr>
<tr><td>Buitenstad</td><td>543</td></tr>
<tr><td>Pakhuis Dampten</td><td>134</td></tr>
<tr><td>Totaal</td><td>1954</td></tr>
</table>
Woningbouwmonitor stedelijke ontwikkeling en beheer
Deze gegevens worden opgebouwd uit de planningen van de afzonderlijke projecten. Totaal aantal woningen Poort van Hoorn is 1954.

Binnen een bredere straal van 1.200 meter om stationsgebied Hoorn bestaat de ambitie om 6.000 woningen te bouwen. Deze woningen zijn ingediend als onderbouwing voor de aanvraag van de WoKT bijdrage uit 2023 van het ministerie van I en W. Deze woningen zijn ook onderdeel van de woondeal NHN.</td></tr>
</table>

Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

	Vragen	Antwoorden
4	b) Wat is de verdeling in goedkoop, midden en duur van die woningen. (Hele plan dus incl. Buitenstad.)	Dit is de verdeling goedkoop, midden en duur van de woningen in de Poort van Hoorn inclusief Buitenstad. Binnen deze verdeling valt 68% onder de categorie 'betaalbare woningen'  Bron: Woningbouwmonitor onderdeel Wonen
5	Wat zijn de concrete plannen om de autoluwe binnenstad te realiseren.	De kansen voor het autoluw maken van de binnenstad van Hoorn zijn beschreven in de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie Hoorn. In hoofdstuk 7, '*doorvertaling naar projecten*' is een aantal maatregelen beschreven. Hiervan zijn de volgende inmiddels gerealiseerd • Knip Roode Steen (het West) • Knip Kerkplein (als proef) • Plaatsen parkeerverwijssysteem (deel is al uitgevoerd) • Verbetering fietsenstallingen binnenstad • Aanpassen parkeertarieven in en rond het centrum • Realiseren parkeren Stadsstrand Daarnaast zijn de volgende maatregelen in ontwikkeling: • Knip Havenkwartier • Fysiek afsluiten voetgangersgebied • Afronden Plaatsen parkeerverwijssysteem

Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

	Vragen	Antwoorden
6	Wat bedoelen we precies met autoluw? Denk aan wie wel en wie niet qua stromen. (Bevoorrading bewoners bezoekers van bewoners bezoekers van de winkels/horeca en bezoekers Stadsstrand en Park schouwburg.) Mis ik er nog een paar?	In de Mobiliteitsvisie wordt dit streven vertaald naar acties die het langzaam verkeer in het centrum meer ruimte en comfort geven. Als een teveel aan autoverkeer dit streven in de weg zit, dan wordt gekeken hoe dit aangepast kan worden. De onder 5) genoemde maatregelen zijn concrete voorbeelden hiervan, zoals het tegengaan van doorrijdend autoverkeer, het weren van autoverkeer op de pleinen en in de winkelstraat en het stimuleren van parkeren aan de rand van de binnenstad, inclusief verkeersverwijsborden naar die plekken, om zoekverkeer in het hart van de stad tegen te gaan. Het centrum van Hoorn is een groot gebied, met bedrijven, winkels, bewoners, een Stadsstrand, jachthaven en theater. Een gebied dat een goede bereikbaarheid nodig heeft om te blijven functioneren. Ook in een verdergaande autoluwe situatie blijft een nieuwe stadstoegang daarmee van dezelfde waarde.
7	Tijdens de ochtend en avondspits stroopt het autoverkeer op, op de A7. Kan i.p.v. de tunnel of een gelijkvloerse oplossing naar de binnenstad dit wellicht op de A7 zelf opgevangen worden?	Nee. In het verleden is de uitvoegstrook A7 naar Hoorn al verlengd. De plannen van het Rijk voor verbreding A7 met spitsstroken liggen in de ijskast. In het verkeersmodel 2040 is zekerheidshalve al wel rekening gehouden met de effecten van die verbreding. Ook dan nog is een ongelijkvloerse kruising Keern-Provincialeweg voor fietsers en een autotunnel onder het spoor noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling.
8	Wat is de reactie op de zienswijze van Oud Hoorn, dat er een asfalt eiland komt als kruispunt Weel-Keern-Vale hen-Noorder Veemarkt?	In de Reactienota is daarover op pag. 43 daarover het volgende opgenomen *(cursief)*: *<u>Kruising Keern-de Weel</u>* *Het aantal opstelstroken, oftewel de benodigde breedte aan asfalt zal ter hoogte van het spoor afnemen. Ter hoogte van de kruising Keern-Zuid is er enige afname meegenomen, met name vanuit de Noorderveemarkt.* *Voor optimalisatie van Keern zuid is het voornemen een vervolgonderzoek te doen naar de benodigde maatregelen voor een betere aansluiting op het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn en Pelmolenpad aan de hand van een analyse van de verkeersstromen in het zuidelijke stationsgebied en de rand van de binnenstad. Dat zou het fietscomfort en de ruimtelijke kwaliteit verder kunnen verbeteren. Hierbij zullen belanghebbende worden betrokken en kunnen alternatieve ideeën onderzocht worden.* Samengevat wordt de kruising zoals hij nu in het ontwerp zit, niet groter dan in de huidige situatie.

Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

	Vragen	Antwoorden
		Wel wordt de rijstrookverdeling anders. In de volgende fase wordt via een verkeerskundige analyse van de verkeersstromen en ruimtelijke analyse onderzocht wat er nodig en mogelijk is voor een ruimtelijk kwalitatievere inpassing hiervan.
9	a) Is eerst en alleen besluiten om de fietstunnel onder de Provincialeweg aan te leggen voldoende om de subsidie voor de toegang PvH te verkrijgen?	a) Nee. Bij de subsidieaanvraag in 2023 zijn diverse onderdelen aangevraagd die nu zijn uitgewerkt: autotunnel spoor incl. toegangsweg, fietstunnel Provincialeweg incl. aanpassingen en de aanpassingen aan kruisingen Keern-Dampten en Keern-De Weel. De toegekende € 35,6 miljoen is afgestemd op die aangevraagde onderdelen. Het deels niet uitvoeren van aangevraagde onderdelen zal tot gevolg hebben dat de subsidie waarvan 2/3 al is ontvangen, zal worden gekort/teruggevorderd. Het qua fasering is ook niet mogelijk om eerst of uitsluitend de fietstunnel onder de Prov. weg aan te leggen. Daar is op het Keern geen fysieke ruimte voor. De aanleg zal dus altijd eerst met de autoweg en tunnel onder het spoor moeten beginnen, om ruimte te maken voor aanpassingen Keern-Provincialeweg.
	b) Wat als we ook het stuk Keern tussen de Provincialeweg en de kruising met de van Dedemstraat aanpassen?	b) Zie onder a.
10	a) Is het bij de H-variant wel mogelijk een rechte fietstunnel onder het spoor te maken?	Nee. De grotere diepte door de eisen van ProRail zorgen vooral aan de noordzijde voor ruimtegebrek. Weliswaar ontstaat aan de zuidzijde meer ruimte, maar de noodzaak van bochten komt van het moeten overbruggen van het hoogteverschil aan de noordkant (ligging van kruispunt Dampten-V Dedemstraat/ helling Keern naar fietstunnel Provincialeweg). Overigens is de ‘rechte’ fietstunnel uit 2013 ook niet echt recht, maar loopt deze in een bocht.

Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

	Vragen	Antwoorden
11	Met welke tunnel kan ik de helling van de fietsonderdoorgang Provincialeweg vergelijken?	Helling 4,5 % aan de noordzijde is vergelijkbaar met de Vredehoftunnel. Helling 2,5% aan de zuidzijde is niet eerder toegepast in Hoorn.
12	a) Klopt het dat de fietstunnel onder spoor volgens ProRail dieper moet? b) Hoeveel scheelt het tot oude plannen van 2013? c) En waarom is dat? d) Zou de oude constructie in nieuwe situatie passen?	a) Ja. b) Door de diepere ligging van ca 1 meter op het diepste punt worden de hellingen ca 25 meter langer dan bij het ontwerp uit 2013. c) De ontwerpvoorschriften van ProRail schrijven een doorgaand ballastbed voor in plaats van ingegoten spoorstaven. Daardoor wordt het pakket bovenop de onderdoorgang dikker en moet de onderdoorgang dieper worden aangelegd. Echter hierbij geldt dat ook de gemeentelijke uitgangspunten voor de weginrichting zijn veranderd: het wegprofiel Dampten-Van Dedemstraat is door het vrijliggende fietspad breder geworden, waardoor dit wegprofiel dichter bij de spoorbaan uitkomt dan in 2013 zonder vrijliggend fietspad. d) Nee.
13	a) Past norm voor de helling van tunnels nog bij deze tijd gezien het groeiende aantal elektrische voertuigen? b) Wanneer zijn de normen voor het laatst gewijzigd?	a) De normen hellingpercentage volgen uit ontwerprichtlijnen van de CROW. Voor een beeld: CROW | Wegontwerp en weginrichting b) Deze worden landelijk toegepast en worden periodiek aangepast.
14	Ligt het voetpad in fietsonderdoorgang naast fietspad of minder diep?	Voetpad ligt iets hoger, met een schuine trottoirband gescheiden van het fietspad.
15	Met oog op mensen in rolstoel: de helling gefaseerd opgebouwd?	Nee. Een vertegenwoordiger van Rolstoelvriendelijk Hoorn heeft overigens deelgenomen aan de Klankbordgroep en heeft een positieve reactie gegeven op het ontwerp.
16	Fietsonderdoorgang Provincialeweg: als deze niet wordt aangelegd, wat zijn de gevolgen voor het project?	Als deze niet wordt aangelegd, kan de problematiek die leidt tot de noodzaak van de ontvlechting van de verkeersstromen niet worden opgelost en worden de files stad in en uit langer en de oversteek voor fietsers en voetgangers nog onveiliger. De fietsonderdoorgang is dus nodig voor de doorstroming op de Provincialeweg en zorgt voor een veilige en comfortabele 'oversteek' voor langzaam verkeer.

17	Klopt het dat tot 2040 geen gelijkvloerse overgangen meer mogen bestaan volgens ProRail?	Hiervan is bij de vertegenwoordiger van ProRail niets bekend. Waarschijnlijk wordt hier de ambitie bedoeld. Die wordt door ProRail onderschreven, immers “de beste overweg is geen overweg.” Er is echter geen programma (en middelen) bekend van Rijk/ProRail.
18	Punt 4 raadsbesluit: nu niet verder uitwerken. Als we er nu al mee bezig zijn voor de autotunnel, is het dan niet beter nu ermee door te gaan voor de fietstunnel en waarom kan dat niet?	Verder uitwerken van het schetsontwerp voor de fietstunnel onder het spoor vergt extra tijd en geld, wat niet beschikbaar is. Het uitwerken van de fietstunnel tot vergelijkbaar niveau van de autotunnel vergt tenminste 1 jaar extra doorlooptijd (selectie ingenieursbureau, technische onderzoeken, participatieproces ed.).
19	Als je toch aan het graven bent, kan dan niet een fietspad naast de autoweg komen in dezelfde tunnel?	Naast de autotunnel is onvoldoende ruimte voor een combi met langzaam verkeer.
20	Hebben we de 47 miljoen al om de eigen bijdrage te betalen?	Nee, maar dat is ook niet nodig. Er is gespaard in de reserve Poort van Hoorn door middel van incidentele stortingen. Verder wordt er extra gespaard: vanaf 2028 wordt jaarlijks 2,2 miljoen extra in de Reserve Poort van Hoorn gestopt. Hiermee worden de structurele kapitaallasten gedekt.
21	Was de fietstunnel wel mogelijk in de H variant?	Nee.
22	We willen graag een totaaloverzicht hebben over consequenties: wat zijn de kosten? Wat maken we mogelijk? Wat maken we onmogelijk?	Zie het antwoord op vraag 1.
23	Welke ruimte is er nog om toch naar een rechte variant van de fietsonderdoorgang onder het spoor te gaan?	Ten eerste de tunnel uit 2013 was ook niet recht maar bevatte 1 bocht ipv 2. Er is fysiek geen ruimte voor, rekening houdend met de eisen van ProRail en de uitgangspunten van de gemeente voor oa. het profiel Dampten-Van Dedemstraat met vrijliggend fietspad, de breedte van fiets- en voetpad in tunnel. Het loslaten van de ontwerpeisen door ProRail is zeer onwaarschijnlijk, het loslaten van de gemeentelijke eisen niet wenselijk, oa vanwege het verwachte en gewenste toenemende gebruik van de routes door fietsers. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is overigens een bredere tunnel beter dan een smallere.
24	Wat is de uiterste termijn voor een beslissing om de 35 miljoen subsidie binnen te halen?	Om te voldoen aan de subsidievoorwaarden is start van de uitvoeringswerkzaamheden nodig voor eind 2027. Het project moet gereed zijn uiterlijk eind 2035. Om deze deadline voor start uitvoering te halen is zo snel mogelijk, liefst oktober, in ieder geval voor einde 2025, een raadsbesluit nodig om de voorbereidingsfase te kunnen starten. (zie ook antwoord bij (29.)
25	Hoort een kwaliteitsverbetering van de kruising in Keern Zuid bij het vervolg van dit project?	Ja.

Project Nieuwe stadstoegang Inhoudelijke vragen & antwoorden

26	a) Wat zou het financieel betekenen als de raad toch voor de onderdoorgang onder het spoor zou kiezen?	a) Een fietsondergang onder het spoor in het Keern kost circa € 24 miljoen. Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp kunnen de verschillende componenten toegerekend worden op basis van de juiste afschrijvingstermijn. Op dit moment is die verdeling onbekend. Maar als uitgegaan wordt van een afschrijvingstermijn van 80 jaar, tegen 3,5% rente is de kapitaallast € 1.140.000 (€ 300.000 afschrijving en € 840.000 rente). Er is hier nog geen rekening gehouden met de noodzakelijke kosten van dagelijks en groot onderhoud van de fiets onderdoorgang onder het spoor. Als besloten wordt de fietsonderdoorgang te realiseren is het noodzakelijk structureel € 1.140.000 extra te storten in de reserve Poort van Hoorn.
	b) Zouden we een berekening kunnen krijgen van de kapitaallasten voor de fietsonderdoorgang spoor en voor de extra kapitaallasten van de onderdoorgang?	b) Het kost netto € 47.597.000 om de nieuwe stadstoegang te realiseren. Uitgegaan wordt van een afschrijvingstermijn van 80 jaar, tegen 3,5% rente dan bedraagt de kapitaallast € 2.260.858 (€ 594.963 afschrijving en € 1.665.895 rente). Deze kapitaallast past vrijwel volledig in de € 2.200.000 die vanaf 2028 structureel door de raad beschikbaar is gesteld en gestort wordt in de reserve Poort van Hoorn. De komende fase wordt benut om meer duidelijkheid te krijgen op de te hanteren afschrijvingstermijnen.
27	Hoe zit het met het BP tankstation? Er staat nu een oprit ingetekend maar zou dat niet verdwijnen?	De bereikbaarheid van het tankstation verslechtert. Vanwege de verkeersveiligheid dient de westelijke ingang te vervallen en wordt het tankstation alleen 'stad in' bereikbaar.
28	Wordt het voorstel van Oud Hoorn voor Keern Zuid in het vervolg meegenomen?	Ja.

29	a) Is de tunnel een juridisch noodzakelijke voorwaarde voor het realiseren van de 2000 woningen of zijn er ook alternatieven mogelijk. Toelichting: valt er nog wel wat te kiezen? Wat gebeurt er als de raad dit voorbereidingskrediet niet beschikbaar stelt? Wat voor consequenties zal dit hebben op de juridische toetsings van bestemmingsplannen.	Opgemerkt wordt dat het vraagstuk breder is dan de genoemde 2.000 woningen sec in de Poort van Hoorn. De ambitie 'Meer stad worden' geldt voor de hele stad, onder andere vertaald in de ambitie tot de bouw van ca 6.000 woningen in een straal van ca 1.200 meter rondom het station. Via verschillende studies is aangetoond dat de groei van de stad onder andere op de kruising Provincialeweg – Keern verkeerskundig problemen gaat opleveren. Deze bevinding heeft zijn beslag gekregen in een aantal bestuurlijke besluiten: 1 'Meer stad worden' uit juni 2019. Hierin wordt expliciet de noodzaak tot ontvlechten van auto- en fietsstromen op deze locatie beschreven. 2 Deze opgaaf is vervolgens in 2021 nogmaals bevestigd in de Mobiliteitsvisie. 3 De planstudie 'Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern' uit oktober 2023 heeft geresulteerd in de keus voor de zogenaamde P-variant. De geplande nieuwbouwprojecten om de groei van de stad gestalte te geven, worden gefaciliteerd door middel van ruimtelijke procedures, die ieder voor zich hun (beperkte) invloed beschrijven op de omgeving. De effecten van het totaal van gemeentelijke plannen wordt beschreven in gebiedsoverstijgend beleid; in dit geval dus vooral de drie hierboven genoemde visies. Daarmee ontstaat niet automatisch een juridische plicht om de stadstoegang te realiseren. Echter, er ontstaat wel een fors (juridisch) risico: wel de 6.000 woningen bouwen maar geen adequate verkeersstructuur realiseren leidt tot een slechtere situatie dan met maatregelen. Nieuwe bouwplannen kunnen daarop sneuvelen bij de Raad van State: de gemeente kan zonder de toegangsweg niet onderbouwen dat de plannen verkeerskundig ook uitvoerbaar zijn als ze maatregelen waartoe ze zelf heeft besloten (bijv. Mobiliteitsvisie 2021, Actieplan Fiets) niet uitvoert. Conclusie: De stadstoegang met de verbeteringen voor álle vervoersmodaliteiten (dus nadrukkelijk ook fietser en wandelaar) is (ook juridisch) noodzakelijk om de groei van stad mogelijk te maken en randvoorwaarde voor de ambitie om 'Meer stad' te worden.

	b) In het verlengde daarvan verzoek ik u de subsidiebeschikkingen beschikbaar te stellen waaruit blijkt dat de Raad nu akkoord moet gaan met het voorgestelde omdat het anders (deels) omvangrijke subsidies mist. Zie " 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."	b) De subsidiebeschikkingen (toekenning en indexatie) zijn bijgevoegd. Bij Artikel 9 punt 5 van de Regeling staat de termijn dat uiterlijk 31 december 2027 moet zijn gestart met realisatie van de infrastructurele voorzieningen.: wetten.nl - Regeling - Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse i…
30	Is verkeersberekening nog steeds van 2040? Voldoet de tunnel ook na die periode waarin deze nog wordt afgeschreven?	In het geactualiseerde verkeersmodel 2040 zijn alle voor nu bekende ontwikkelingen meegenomen, dus de ca. 6.000 woningen uit de woningbouwambitie. Voor berekening van toekomstige verkeersstromen voorbij 2040 is een verkeersmodel noodzakelijk. Een model is altijd een aanname van de werkelijkheid op basis van ontwikkelscenario's. Het model 2040 is een multimodaal model, wat betekent dat het rekening houdt met ritlengtes en keuze voor het vervoersmiddel (ic fiets of auto). Voorbij 2040 kijken kan met dit model niet. Echter, met de kennis van nu is het ontwerp toekomstvast en er zit ook nog 'ruimte' in.
31	Als de raad nu geen besluit neemt, is het dan überhaupt nog financieel mogelijk om de tunnel aan te leggen?	Als de raad geen besluit neemt valt het project stil en dan is er gerede kans dat we de subsidie kwijtraken. Als we het project in de toekomst alsnog willen realiseren is het niet zeker of er dan subsidie is en in dat geval moeten we alles zelf betalen. Bovendien heeft de ervaring geleerd dat de kosten voor bouwprojecten in de loop van tijd alleen maar hoger worden.
32	Is er een indicatie dat een fietsonderdoorgang bij het spoor gebruikt gaat worden? Wordt de bocht niet te veel als een omweg ervaren, waardoor fietsers alternatieven routes nemen?	Er is geen onderzoek naar gedaan, maar het is zeer aannemelijk dat deze heel goed gebruikt gaat worden. Het is en blijft immers een hoofdfietsroute naar de binnenstad, Stadsstrand, theater, Grote Waal. Het is ook aannemelijk dat een deel van de fietsersstroom met bestemming bushaltes in de toekomst niet meer door zal rijden, wegens verplaatsing busstation.
33	Hoe lang is het om als je de route via de fietstunnel neemt?	De gelijkvloerse route via de afgewaardeerde overweg Keern is ca 140 m. De route via de U - onderdoorgang Keern is ca 190 m. Verschil ca 50 m.
34	Is er berekend hoeveel fietsers minder onder het spoor door moeten na het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde?	Nee. Dat onderzoek gaan we doen bij de nadere studie Keern Zuid.

35	Wat is nodig om een fietsonderdoorgang alsnog recht onder het spoor door te kunnen leggen?	Zie ook antwoord bij 23) Dan gaat het feitelijk over de tunnel uit 2013. Wat dan nodig is de hellingen korter maken (dus steiler) en afzien van het brede profiel met vrijliggend fietspad Dampten-Van Dedemstraat en het brede profiel in de fietstunnel, tenslotte zouden ook de ontwerpeisen van de dikte van het spoordek door ProRail moeten worden losgelaten.
36	Zijn het bij ProRail wensen of eisen ten aanzien van het dek van de tunnel?	Eisen. Deze zijn vastgelegd in de OntwerpVoorschriften Spoor (OVS) van ProRail
37	Derde rijstrook Provincialeweg tot Maelsonstraat: Is dat een nieuw element dat erbij is gekomen?	Deze is niet nieuw. Het advies om deze aan te leggen volgt uit eerder verkeersonderzoek in de periode 2020-2023, tijdens de planstudiefase van het project. De derde rijstrook zorgt voor een toekomstbestendige verkeersafwikkeling. (zie ook 30)
38	Autoluwer maken binnenstad: Wat is hier precies bedacht?	Zie het antwoord onder 5 (en 6)