Bijlage 2 Notitie onderzoek en advies

Toelichting
In deze paragraaf staat een samenvatting van de resultaten van relevante onderzoeken en adviezen van belangrijke stakeholders, waaronder ProRail en het Hoogheemraadschap Hollands Noorder Kwartier. Ook de adviezen van de supervisor Poort van Hoorn en de teams Erfgoed, Stedenbouw en Beheer zijn opgenomen.

ONDERZOEKEN

ProRail
Met ProRail is samengewerkt volgens de TunnelAlliantie. Dat is een standaardaanpak voor de engineering en realisatie van spooronderdoorgangen. Daarbij worden technische eisen, kosten en risico's in een vroeg stadium geïnventariseerd. Voor de auto onderdoorgang is het Schetsontwerp van de auto onderdoorgang door ProRail gereviewd en goedgekeurd, met aanbevelingen voor nader onderzoek en verdere uitwerking in de volgende fase. Tijdens een bestuurlijk overleg op 20 juni 2025 is vastgesteld dat het ontwerp voldoende draagvlak heeft om verder technisch uitgewerkt te worden, waarbij de gemeente de kosten en risico's draagt. ProRail geeft de voorkeur aan het uiteindelijk ook realiseren van een onderdoorgang voor langzaam verkeer, maar erkent dat zonder voldoende financiële middelen verdere uitwerking voorlopig niet wordt opgepakt. ProRail zelf heeft daarvoor geen middelen beschikbaar[1].

Fietsstromen
Onderzoek door Bureau DTV heeft aangetoond dat de huidige fietsstroom tussen Keern noord en het stationsgebied ongeveer 6.000 fietsers per dag bedraagt en dat deze na de voltooiing van de projecten in de Poort van Hoorn zal toenemen tot ruim 9.000 fietsers per dag[2]. Deze groei onderstreept het belang van de fietsonderdoorgang bij de Provincialeweg in de hoofdfietsroute en onderbouwt de keuze voor de breedte en vrije ligging van de fietspaden Keern en Dampten-Van Dedemstraat.

Verkeersveiligheidsaudit
Een verkeersveiligheidsaudit door bureau RHDHV op het tussentijdse Schetsontwerp van Movares heeft geleid tot aanbevelingen die zijn verwerkt in het huidige voorlopig ontwerp. Sommige aanbevelingen, zoals bebording en signalering, worden in de volgende ontwerpfase verder uitgewerkt wanneer het definitief ontwerp van de wegen wordt gemaakt. De conclusie is dat het ontwerp voor de wegen voldoet aan de eisen voor verkeersveiligheid[3] [4].

Ontsluiting Heddes b.v. , Leger des Heils en Keern 33-35
Door de nieuwe toegangsweg vervalt de huidige toegang naar de vestiging van het Leger des Heils via Dampten. Door het omvormen van Keern midden tot fietspad met onderdoorgang vervalt de toegang naar de terreinen van Keern 33-35 en Heddes b.v. Er zijn verschillende alternatieve ontsluitingen voor de terreinen besproken met de betrokken partijen. Er is één voorkeursvariant overgebleven die de eigen toegang en parkeergelegenheid van de drie partijen handhaaft.

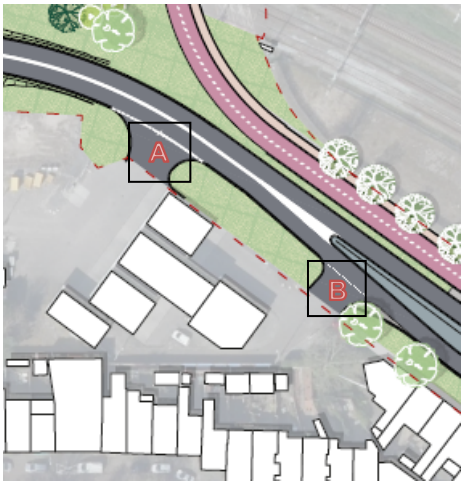

Figuur 1: ontsluiting binnengebied Keern

Daarvoor is verwerving van een strook grond nodig van Heddes b.v. Daarover is in deze fase nog geen overeenstemming bereikt. Met de eigenaar van Keern 35 is een grondruil overeengekomen.

[1] Verslag bestuurlijk overleg ProRail onderdoorgangen Poort van Hoorn (gemeente Hoorn – ProRail, juni 2025).
[2] Rapport Fietstunnel Provincialeweg Hoorn: huidige en toekomstige fietsstromen in beeld (DTV, september 2024).
[3] Rapport Verkeersveiligheidsaudit fase 1 Stadstoegang Hoorn (RHDHV, april 2025).
[4] Memo Verkeersveiligheidsaudit fase 1 – Kruispunt (fietsoversteek) Dampten (RHDHV, mei 2025).

Wij verwachten in de volgende fase hieraan met de partijen nadere invulling en uitwerking te kunnen geven. In Bijlage 3 wordt onder ‘Raakvlakken’ nader ingegaan op de grondverwerving.

Bereikbaarheid BP tankstation Keern



De nieuwe toegangsweg heeft invloed op de bereikbaarheid van het tankstation. Onderzoek door Goudappel Coffeng laat zien dat de verkeersveiligheid verslechtert als de huidige inrit (A) naast het spoor blijft bestaan. Als de uitgang aan de stadzijde (B) wordt gebruikt als gecombineerde in- en uitgang, wordt de bereikbaarheid van het tankstation slechter en wordt bevoorrading moeilijker[5]. Daarom houden wij rekening met financiële compensatie of het beëindigen van het tankstation door grondverwerving met schadeloosstelling. Grondverwerving heeft voordelen voor de bouwruimte voor de auto onderdoorgang en biedt op termijn ruimte voor woningbouw en een kwalitatieve impuls voor het stationsgebied. De mogelijkheid tot minnelijke grondverwerving wordt onderzocht. In Bijlage 3 wordt dit onderwerp onder ‘Raakvlakken’ inhoudelijk toegelicht.

Tijdelijk gebruik Dampten 16

Dit gebouw wordt gesloopt om de toegangsweg te kunnen aanleggen. Daarvoor heeft de gemeente het pand jaren geleden aangekocht. Het wordt tijdelijk verhuurd Lifebuilders die een deel van het gebouw onderverhuurd aan maatschappelijke initiatiefnemers. Lifebuilders is vanaf het begin op de hoogte dat het een tijdelijke situatie betreft. Met Lifebuilders is afgesproken dat het pand per 1 september 2026 leeg dient te worden opgeleverd. Voor de tijdelijk aan Werksaam verhuurde parkeerplaatsen op het terrein wordt onderzocht of deze elders in het gebied Dampten kunnen worden terug gebracht.

OV busroutes

De nieuwe stadstoegang, in combinatie met de verplaatsing van het busstation van de zuid- naar de noordzijde en de verplaatsing van de busremise naar de Berkhouterweg, heeft gevolgen voor de toekomstige busroutes. Elk van deze deelprojecten wordt op een ander moment opgeleverd, waardoor het ov-aanbod in de tijd zal variëren. De uitwerking van de stadstoegang lijkt redelijk samen te vallen met de start van de nieuwe OV bus concessie in de zomer van 2028.

De belangrijkste wijziging aan de noordzijde van het station betreft buslijn 133: de huidige route tussen de Van Dedemstraat en halte Geldelozeweg via het Keern komt te vervallen. Hierdoor zal de nieuwe vervoerder een alternatieve route moeten bepalen voor deze verbinding. De gemeente heeft inmiddels bij de provincie aangedrongen op behoud van de halte Geldelozeweg, vanwege het nabijgelegen zorgcentrum Avondlicht. In de aanloop naar de nieuwe concessie zal de gemeente, in overleg met de provincie, onderzoeken hoe met de verschillende buslijnen moet worden omgegaan.

Overige onderzoeken

In de ontwerpfase is divers inventariserend onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in de uitvoerbaarheid van de onderdelen van het project en de benodigde maatregelen. Het gaat om:

- Geluidsonderzoek[6]
- Geotechniek en -grondwaterstromen
- Kabels en leidingen[7]
- Archeologie[8]
- Ecologie[9]
- Grondverwerving derden

[5] Rapport inpasbaarheid BP-tankstation aan het Keern (Goudappel, maart 2025).
[6] Rapport Wegverkeerslawaai Nieuwe Stadstoegang Gemeente Hoorn (Peutz, juni 2025).
[7] Memo knelpunten Kabels & leidingen Cat-1 (Movares, december 2024).
[8] Rapport Quickscan Archeologie Nieuwe Stadstoegang, Hoorn (Archeologie West-Friesland, maart 2025).
[9] Rapport Ecologische beoordeling Nieuwe Stadstoegang Hoorn (Altenburg&Wymenga, april 2025).

Op al deze onderdelen is in de volgende fase nader onderzoek nodig, onder andere om nog meer inzicht te krijgen in de technische eisen en randvoorwaarden voor de bouw van de onderdoorgangen en de noodzakelijke (geluid-)maatregelen. Ook is nader onderzoek nodig voor de onderbouwing van de planologische procedures en vergunningen. Uit de inventariserende onderzoeken in de ontwerpfase zijn geen zwaarwegende belemmeringen gebleken voor het uitvoeren van het project.

ADVIEZEN

Hoogheemraadschap

De verbinding tussen de waterstructuur ten zuiden van het spoor en ten noorden van de Provincialeweg is een noodzakelijke schakel in het watersysteem. Het Hoogheemraadschap heeft een positief advies gegeven op de nieuwe waterstructuur langs het Keern. De watergang zal in de volgende fase nog iets breder moeten worden gemaakt om te voldoen aan de eisen van het Hoogheemraadschap. Daarvoor is voldoende ruimte beschikbaar.

Supervisor Poort van Hoorn

De supervisor van bureau Karres en Brands heeft positief geadviseerd over de ruimtelijke kwaliteit van de ontwerpen voor Keern noord en Keern midden. Voor Keern zuid constateert hij dat het ontwerp onvoldoende aansluit bij het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn. Hij adviseert daar nader ruimtelijk onderzoek te doen binnen de bredere context van het zuidelijke stationsgebied tot en met Pelmolenpad[10].

Mobiliteit

Door de herinrichting van de verkeersstructuur en het verleggen van de route voor autoverkeer, komt op het huidige Keern ruimte vrij voor een hoogwaardige en veilige fiets- en voetgangersverbinding. Dit is in lijn met de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie en het Actieplan Fiets. De nieuwe fietsroute speelt in op de verwachte groei van fietsverkeer tussen de regio, de wijken en de binnenstad van Hoorn. Daarnaast worden ook langs het Dampten en de Van Dedemstraat vrijliggende fietspaden aangelegd. Alle aangepaste infrastructuur zorgt voor een duidelijke scheiding tussen de verschillende weggebruikers, wat bijdraagt aan een betere doorstroming én verhoogde verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Berekeningen laten zien dat de aangepaste verkeerstructuur het toekomstige verkeer kan verwerken. Dat neemt niet weg dat in de verdere ontwikkeling van de Poort van Hoorn gezocht wordt naar mogelijke optimalisaties. Zo draagt de stadstoegang bij aan een duurzame, bereikbare en veilige stad, waarin vooral fietsen een steeds belangrijkere rol speelt in het dagelijkse verkeer.

Stedenbouw

De stadstoegang binnen de Poort van Hoorn speelt een belangrijke rol door verschillende projecten te verbinden. Voor Keern-Noord en Midden is een integraal voorlopig ontwerp gemaakt dat goed is ingepast in de omgeving. Team Stedenbouw adviseert daar positief op. Voor Keern-Zuid is gekozen voor een meer functionele aanpak die de verkeersdrukte in 2040 aankan, zodat de verdere ontwikkeling van de kwaliteit en mobiliteit in samenwerking met andere projecten kan worden uitgewerkt. Geadviseerd wordt om verdere studie te doen naar de inpassing van Keern zuid in samenhang met de andere ruimtelijke ontwikkelingen in dat gebied.

Erfgoed

De stadstoegang is een belangrijke ingreep die de omgeving van het rijksbeschermd stadsgezicht langdurig beïnvloedt. Voor Keern Noord en Midden zijn goede resultaten bereikt, met versterking van het historische karakter bij de begraafplaats. Voor Keern Zuid is dat niet het geval; het ontwerp biedt geen verbetering van de leefomgeving of het stadsbeeld. Zonder een compleet, integraal ontwerp voor het hele gebied ten zuiden van het station blijft het kruispunt een ondermaatse toegang tot de binnenstad. Het wordt aanbevolen om een eindbeeld te ontwikkelen waarin alle deelprojecten goed passen, gebaseerd op inzicht in de mobiliteitsstromen.

[10] Reactie Supervisor Poort van Hoorn, SO Nieuwe Stadstoegang (Karres en Brands, juni 2025).

Beheer

De ontwerpen van Movares zijn getoetst door team Regie Openbare Ruimte, er zijn diverse aandachtspunten die in de aankomende fasen verder worden uitgewerkt, waaronder het beheer van de voorgestelde gebakken materialen. Vanuit het team Regie Openbare Ruimte is er minimale ervaring met het beheren en onderhouden van onderdoorgangen van deze omvang. Het advies is om in de volgende projectfase een verdiepingsslag te maken in de juiste middelen, financiële dekking, resources en inrichting van de organisatie om de stadstoegang goed te blijven beheren en te onderhouden.

Bronnen

1. Verslag bestuurlijk overleg ProRail onderdoorgangen Poort van Hoorn (gemeente Hoorn – ProRail, juni 2025).
2. Rapport Fietstunnel Provincialeweg Hoorn: huidige en toekomstige fietsstromen in beeld (DTV, september 2024).
3. Rapport Verkeersveiligheidsaudit fase 1 Stadstoegang Hoorn (RHDHV, april 2025).
4. Memo Verkeersveiligheidsaudit fase 1 – Kruispunt (fietsoversteek) Dampten (RHDHV, mei, 2025).
5. Rapport inpasbaarheid BP-tankstation aan het Keern (Goudappel, maart 2025).
6. Rapport Wegverkeerslawaai Nieuwe Stadstoegang Gemeente Hoorn (Peutz, juni 2025).
7. Memo knelpunten Kabels & leidingen Cat-1 (Movares, december 2024).
8. Rapport Quickscan Archeologie Nieuwe Stadstoegang, Hoorn (Archeologie West-Friesland, maart 2025).
9. Rapport Ecologische beoordeling Nieuwe Stadstoegang Hoorn (Altenburg&Wymenga, april 2025).
10. Reactie Supervisor Poort van Hoorn SO Nieuwe Stadstoegang (Karres&Brands, juni 2025).