GEMEENTE HOORN

Aan de leden van de raad

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

Contactpersoon
Bas Keuper

Zaaknummer:

Hoorn, 1 december 2025

Onderwerp: Wijkpark Bangert en Oosterpolder / Varianten fietsaansluiting Zevenhuis

Beste leden van de raad,

In de raadscommissie d.d. 25 november was de definitieve fietsaansluiting het belangrijkste discussiepunt van het voorstel voor wijkpark Bangert en Oosterpolder.

Toegezegd is om de voor- en nadelen van alternatieve fietsaansluitingen op een rij te zetten. In deze brief geef ik een toelichting op varianten, inclusief de financiële consequenties, zodat u tijdens de raadsvergadering op 9 december een goede afweging kunt maken.

<u>Variant 1: Fietsaansluiting op Marowijne en Dijkgraaf aan noordzijde nieuwe Westerkrabhoofd</u>



Algemeen

In deze variant wordt een nieuw fietspad aangelegd ten noorden van de Westerkrabhoofd met een verkeersveilige aansluiting op Marowijne en een verkeersveilige aansluiting op Dijkgraaf. De nieuwe route gaat vanaf de Dijkgraaf rechtdoor om het water heen naar de nieuwe Westerkrabhoofd. De oversteek en verbinding naar Vredemaker komt te vervallen, voor fietsers en voetgangers.

Aansluiting op de Marowijne

De aansluiting op Marowijne komt haaks op de weg waardoor meer zicht op het verkeer vanuit beide richtingen is.

Aansluiting op de Dijkgraaf

De aansluiting op de Dijkgraaf moet nader worden uitgewerkt. Gedacht wordt aan een verkeersplateau met een heldere voorrangsregeling. Daar waar het fietspad over een bestaande duiker moet, zal De Strip aangepast moeten worden.

Voor- en nadelen

Variant 1	**Voordelen**	**Nadelen**
Mobiliteit	• Geen extra fietsverkeer Vredemaker	• Twee oversteken over Westerkrabhoofd • Fietsers via een bedrijventerrein. Vrachtverkeer en fietsers gaan niet goed samen! • Niet in lijn met actieplan fiets, want: o minder tijdswinst o zorgt voor onsamenhangend fietsnetwerk o maakt geen verbinding met de reeds bestaande fietsverbindingen in de Bangert & Oosterpolder. • Komende vanaf de Schouwmeester omrijden naar Zevenhuis en vice versa • Meer fietsverkeer Dijkgraaf
Sociale veiligheid		• Aansluiting in westen op een bedrijventerrein
Kwaliteit van het park		• Het park wordt 10% kleiner, omdat de nieuwe Westerkrabhoofd iets naar het zuiden opschuift (ruimte). • Minder wensen kunnen ingewilligd worden • Park bereikbaar vanuit wijk via wandelpad bij de Waarschap. Dit wandelpad gaat fietsverkeer aantrekken door het ontbreken van een directe fietsverbinding, is hier niet voor geschikt en gaat zorgen voor onveilige en ongewenste situaties op het wandelpad

Aanvullende kosten

De aanvullende kosten van deze oplossing bedragen € 1,0 miljoen wat resulteert in een extra structurele kapitaalslast van € 45.943. De aanvullende structurele beheer- en onderhoudskosten bedragen € 3.017.

Variant 2a: Fietsaansluiting op Marowijne en Dijkgraaf via huidige tracé van Westerkrabhoofd



Algemeen

In deze variant komt het fietspad op het huidige tracé van Westerkrabhoofd te liggen en krijgt een verkeersveilige aansluiting op Marowijne en een verkeersveilige aansluiting op Dijkgraaf. De oversteek vanaf het tunneltje over Westerkrabhoofd richting het park blijft in deze variant gehandhaafd. En er komt een tweede oversteek aan de oostzijde. De nieuwe route gaat vanaf de Dijkgraaf rechtdoor om het water heen naar de huidige Westerkrabhoofd. De verbinding naar Vredemaker komt te vervallen, voor fietsers en voetgangers.

Aansluiting op de Marowijne

De aansluiting op Marowijne komt haaks op de weg waardoor zicht op het verkeer vanuit beide richtingen is.

Aansluiting op de Dijkgraaf

De aansluiting op de Dijkgraaf is gelijk aan variant 1.

Voor- en nadelen

Variant 2a	Voordelen	Nadelen
Mobiliteit	• Geen extra fietsverkeer Vredemaker	• Vier oversteken over Westerkrabhoofd • Fietsers via een bedrijventerrein. Vrachtverkeer en fietsers gaan niet goed samen! • Niet in lijn met actieplan fiets, want: o minder tijdswinst o zorgt voor onsamenhangend fietsnetwerk o maakt geen verbinding met de reeds bestaande fietsverbindingen in de Bangert & Oosterpolder. • Doorkruisen van wandelaars en fietsers in begroeid park (onoverzichtelijk) kan gevaarlijke situaties opleveren • Komende vanaf de Schouwmeester omrijden naar Zevenhuis en vice versa • Verplaatsen fietsverkeer Dijkgraaf

Sociale veiligheid		• Aansluiting in westen op een bedrijventerrein • Vrijliggend fietspad 400 meter door park
Kwaliteit van het park		• Ongeveer 20-25% minder park oppervlakte • Park bereikbaar vanuit wijk via wandelpad bij de Waarschap. Dit wandelpad gaat fietsverkeer aantrekken, is hier niet voor geschikt en gaat zorgen voor onveilige en ongewenste situaties op het wandelpad • Er blijft veel minder ruimte over, geen aanlegsteiger, minder bomen, etc. • De langgerekte natuurvriendelijke oever die bijdraagt aan de waterkwaliteit en biodiversiteit kan niet gerealiseerd worden • Minder wensen kunnen ingewilligd worden, van een echt park is geen sprake meer

Aanvullende kosten

De aanvullende kosten van deze oplossing bedragen € 0,1 miljoen wat resulteert in een extra structurele kapitaalslast van € 3.573. De aanvullende structurele beheer- en onderhoudskosten bedragen € 3.310.

Variant 2b: Fietsaansluiting op Marowijne en Dijkgraaf via huidige tracé van Westerkrabhoofd



Algemeen

In deze variant komt het fietspad op het huidige tracé van Westerkrabhoofd te liggen en krijgt een verkeersveilige aansluiting op Marowijne en een verkeersveilige aansluiting op Dijkgraaf. De oversteek blijft gehandhaafd. De nieuwe route gaat vanaf de Dijkgraaf via een slinger om de speelplaats heen naar de huidige Westerkrabhoofd. De verbinding naar Vredemaker komt te vervallen, voor fietsers en voetgangers.

Aansluiting op de Marowijne

De aansluiting op Marowijne komt haaks op de weg waardoor zicht op het verkeer vanuit beide richtingen is.

Aansluiting op de Dijkgraaf
De aansluiting op de Dijkgraaf komt ten zuiden van de speeltuin.

Voor- en nadelen

Variant 2b	Voordelen	Nadelen
Mobiliteit	• Geen extra fietsverkeer Vredemaker	• Twee oversteken. • Fietsers via een bedrijventerrein. Vrachtverkeer en fietsers gaan niet goed samen! • Niet in lijn met actieplan fiets, want: o minder tijdswinst o zorgt voor onsamenhangend fietsnetwerk o maakt geen verbinding met de reeds bestaande fietsverbindingen in de Bangert & Oosterpolder. • Geen uitbreiding van fietsnetwerk • Nadeel is dat fietsers via voetpaden de kortste route naar de wijk nemen • Doorkruisen van wandelaars en fietsers in begroeid park (onoverzichtelijk) kan gevaarlijke situaties opleveren • Omrijden vanuit zuidelijke richting naar noorden en vice versa • Verplaatsen fietsverkeer Dijkgraaf
Sociale veiligheid		• Aansluiting in westen op een bedrijventerrein • Vrijliggend fietspad 400 meter door park
Kwaliteit van het park		• Park bereikbaar vanuit wijk via wandelpad bij de Waarschap. Dit wandelpad gaat fietsverkeer aantrekken, is hier niet voor geschikt en gaat zorgen voor onveilige en ongewenste situaties op het wandelpad • Ongeveer 20-25% minder park oppervlakte • Er blijft veel minder ruimte over, geen aanlegsteiger, minder bomen, etc. • De langgerekte natuurvriendelijke oever die bijdraagt aan de waterkwaliteit en biodiversiteit kan niet gerealiseerd worden • Minder wensen kunnen ingewilligd worden, van een echt park is geen sprake meer

Kosten
De kosten van deze oplossing bedragen minus € 0,1 miljoen wat resulteert in een extra structurele kapitaalslast van € 506. De aanvullende structurele beheer- en onderhoudskosten bedragen € 2.798.

Variant 3: Aanvullend op het raadsvoorstel de Vredemaker over de gehele lengte met circa 1 meter verbreden



Algemeen

In deze variant is als aanvulling op het raadsvoorstel de Vredemaker met circa een meter verbreed (145 meter ten noorden van de west-oost verbinding en 190 meter ten zuiden) zodat fietsers tegemoetkomende auto's kunnen passeren terwijl auto's geparkeerd staan aan de kant van de woningen.

Bij een breder profiel zijn drempels nodig om te voorkomen dat harder gereden wordt. De reeds aanwezige drempels worden ook met circa 1 meter verbreed. Het is mogelijk om het hemelwater over de weg direct naar de watergang te laten vloeien, wat een klimaatbestendige oplossing is. De verwachting is dat alle bomen in de Vredemaker behouden kunnen blijven. Dit moet nader onderzocht worden.

De verbreding is niet noodzakelijk voor een veilige afwikkeling van het verkeer.

Voor- en nadelen

Variant 3	Voordelen	Nadelen
Mobiliteit	• Eén oversteek over Westerkrabhoofd • Positieve bijdrage aan het fietsnetwerk en maximaal tijdswinst voor fietser • Kortste verbinding vanuit zuidelijke richting naar noorden en vice versa • Zevenhuis rechtstreeks bereikbaar • Aandachtspunten bij sportveldje en bij Vredemaker 95 opgelost • Fietsers en automobilisten kunnen elkaar passeren in de Vredemaker naast geparkeerde auto's, door het verbreden van Vredemaker	• Meer fietsverkeer Vredemaker

Sociale veiligheid	• Meer sociale veiligheid door korte verbinding met woonwijk (ong. 50m na oversteken Westerkrabhoofd)	
Kwaliteit van het park	• Behoud maximale park oppervlakte • Zevenhuis via park bereikbaar vanuit wijk via fiets- en wandelpad bij Vredemaker. De fietsverbinding nodigt het minst uit tot fietsen over voetpaden in het wijkpark • Park bereikbaar vanuit wijk via wandelpad bij de Waarschap	

Aanvullende kosten

De aanvullende kosten van deze oplossing bedragen € 0,2 miljoen wat resulteert in een extra structurele kapitaalslast van € 4.644. De aanvullende structurele beheer- en onderhoudskosten bedragen € 602.

Extra structureel benodigd bedrag

Hieronder zijn de totaal geraamde kosten van het raadsvoorstel en de varianten onder elkaar gezet. Daaruit volgt het bedrag dat extra structureel beschikbaar moet worden gesteld. In alle varianten is het uitgangspunt dat de extra kosten voor rekening van de gemeente komen. De bijdrage van de Exploitatiemaatschappij Zevenhuis blijft gelijk.

	Model	Investerings krediet	Kapitaalslast	Beheer en onderhoud
Raadsvoorstel		€ 2,2 miljoen	€ 58.163	€ 30.750
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd		-	-	*€ 18.750*
Variant 1		€ 3,2 miljoen	€ 104.077	€ 33.767
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd			*€ 45.943*	*€ 21.767*
Variant 2a		€ 2,3 miljoen	€ 61.707	€ 34.060
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd			*€ 3.573*	*€ 22.060*

Variant 2b		€ 2,1 miljoen	€ 58.640	€ 33.548
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd			€ 506	€ 21.548
Variant 3		€ 2,4 miljoen	€ 62.778	€ 31.352
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd			€ 4.644	€ 19.352

Score-tabel
In onderstaande tabel is de score per variant weergegeven.

	Raadsvoorstel	Variant 1	Variant 2a	Variant 2b	Variant 3
Mobiliteit	++	-	-	--	++
Sociale veiligheid	++	-	--	--	++
Kwaliteit van het park	++	-	--	--	++
Kosten	+	--	-	-	-

Beste score
Uit de score-tabel volgt dat na het raadsvoorstel, variant 3 het beste scoort.

Ten opzichte van het raadsvoorstel levert variant de volgende kwaliteit op:
- Fietsers en automobilisten elkaar kunnen passeren in de Vredemaker naast geparkeerde auto's, door het verbreden van Vredemaker
- Huidige knelpunten bij Vredemaker 95 en bij het sportveldje ter hoogte van Vredemaker 45 worden opgelost door het verbreden van Vredemaker

Kosten
- De toename van de structurele kosten vergelijkbaar is met variant 2a en variant 2b

Overig
<u>Bedrijventerrein Westfrisia 30 km</u>
- In actieplan Fiets staat dat hier een 30 km zone moet komen.
- Dit wordt in meegenomen met het groot onderhoud, maar dat staat voorlopig niet op de meerjarig onderhoud planning. Op korte termijn worden slechts kleine delen vervangen.
- Marowijne blijft gemengde verkeersweg met fiets- auto- en vrachtverkeer. Vrachtverkeer en fietsers gaan niet goed samen! Ook al zou 30 km/u ingevoerd worden op bedrijventerrein Westfrisia dan nog blijft combinatie zwaar verkeer/fietsverkeer onwenselijk.

<u>Beheer en onderhoud fietstunnel</u>
- De provincie is eigenaar van de fietstunnel en is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. De gemeente doet het schoonmaakonderhoud.
- Het probleem van de loszittende tegels is een bekend probleem en speelt bij meerdere tunnels van de provincie. De gemeente heeft hierover meerdere keren contact gehad met de provincie.

De provincie heeft geen oplossing hiervoor. Het heeft verder geen/weinig aandacht bij de provincie.

Tot slot

Wij hopen u zo voldoende geïnformeerd te hebben om de besluitvorming tot een goed einde te kunnen brengen, zodat het wijkpark Bangert en Oosterpolder verder uitgewerkt en gerealiseerd kan worden.

Met vriendelijke groet,

Dick Bennis
Wethouder

