GEMEENTE HOORN

Participatieverslag
Nieuwe stadstoegang

Gemeente Hoorn

September 2025



Inhoud

Introductie 3

Het proces 4
De participatie uitkomsten 5
- Algemeen beeld 5
- Inrichting Keern Noord 6
- Fietsonderdoorgang onder de Provinciale Weg 8
- Inrichting Keern Midden 10
- Onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer 12
- Fietsonderdoorgang onder het spoor 12
- Inrichting Keern Zuid 13

Het vervolg 14

Reactienota ontwerpfase nieuwe stadstoegang 16
- I. Reacties op post-its op inloopavond 4 juni 2025 17
- II. Formele Reacties 18
- III. Bijlagen 54

Inbreng klankbordgroepen 74



Bron afbeelding titelblad: Movares/StudioSK

Introductie | Samen werken aan de nieuwe stadstoegang

De nieuwe stadstoegang is belangrijk voor heel Hoorn. Daarom heeft de gemeente veel mensen gevraagd om mee te denken. Dat is belangrijk, want niet iedereen kijkt op dezelfde manier naar het project. Mensen die dichtbij wonen maken zich bijvoorbeeld zorgen over de leefbaarheid, terwijl anderen vooral denken aan hoe ze straks makkelijk de stad in kunnen. Ook bedrijven, scholen en andere organisaties krijgen met veranderingen te maken. Voor hen zijn soms aparte afspraken nodig.

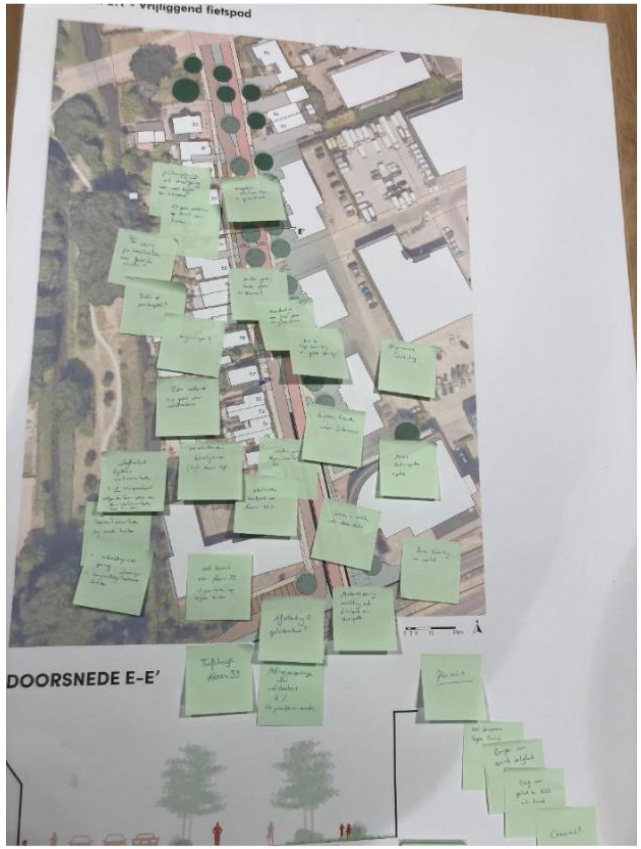
Iedereen kon op verschillende manieren meedenken: op inloopavonden, via formulieren, in klankbordgroepen of tijdens aparte gesprekken met het projectteam. Zo kon de gemeente goed horen wat mensen belangrijk vinden.

Niet alle ideeën konden worden overgenomen, maar de gemeente heeft haar best gedaan om zoveel mogelijk wensen mee te nemen. Daardoor is het plan beter geworden. Veel bewoners waren dan ook positief over het voorlopige ontwerp dat op de laatste inloopavond is gepresenteerd.

Er zijn echter ook zorgen geuit en dingen benoemd die verder moeten worden uitgewerkt. Dat gaat de gemeente samen met belanghebbenden doen.

Wil je weten wat er precies is opgehaald? In het **participatieverslag** lees je hoe het proces is verlopen en wat de belangrijkste uitkomsten zijn. In de **bijlagen** vind je ook de **reactienota** en een **overzicht van alle wensen en aandachtspunten uit de klankbordgroepen.**

Dank aan alle bewoners, ondernemers en organisaties voor hun hulp en samenwerking!



Het proces | Hoe bewoners en organisaties hebben meegedacht over de nieuwe stadstoegang

3 juli 2024 - Eerste inloopavond voor iedereen
Voordat het ontwerpen begon, konden inwoners en organisaties hun wensen, zorgen en ideeën doorgeven. Ook konden mensen zich aanmelden voor een klankbordgroep. Inwoners in het projectgebied kregen een brief, maar er werd ook breder gecommuniceerd via de stadskrant, Stadsnieuws, sociale media, de nieuwsbrief van de gemeente en de nieuwsbrief van de Poort van Hoorn.

Augustus 2024 t/m mei 2025 - Ontwerpen met inbreng van de omgeving
Tijdens het maken van het voorlopig ontwerp dachten bewoners en organisaties actief mee. Dat gebeurde via drie **klankbordgroepen**, die elk twee keer bij elkaar kwamen. Ze bespraken de tussenversies van het ontwerp, gaven ideeën en aandachtspunten en dachten mee over verbeteringen. In de klankbordgroepen zaten vooral omwonenden en vertegenwoordigers van organisaties zoals de Fietsersbond, Rolstoelvriendelijk Hoorn, Stichting Vrienden van de begraafplaats Keern te Hoorn en de Betrokken Poorter.

Daarnaast sprak de gemeente apart met bedrijven, scholen en andere organisaties uit de buurt. **Ideeën die wenselijk en passend waren, zijn verwerkt in het voorlopig ontwerp.**

Klankbordgroepen

Keern Noord	Keern Midden	Keern Zuid
29 januari 2025	4 december 2024	29 januari 2025
13 juni 2025	13 juni 2025	15 juni 2025

De **resultaten van de klankbordgroepen staan onderaan in het document**. Bij elk punt staat benoemd wat de gemeente hier wel/niet mee heeft gedaan en waarom.

Individuele gesprekken
De gemeente voerde ook aparte gesprekken met:
Abovo Media en Fietsenstunt, BP Keern, EBS-VRA, Heddes, Intermaris, Keern 33-35, Keern 39, Leger des Heils, Lifebuilders, Omgevingsdienst, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Provincie N-H, ProRail, SG Newton, Tabor College D'Ampte, SOHH en een aantal bewoners op basis van behoefte. De uitkomsten uit deze gesprekken zijn niet opgenomen in het participatieverslag omdat het hier over individuele gesprekken gaat.

4 juni 2025 – Tweede inloopavond voor iedereen
Tijdens deze bijeenkomst konden mensen het **voorlopig ontwerp** bekijken en vragen stellen aan medewerkers van de gemeente en ontwerpbureau Movares. Belangrijke resultaten uit het participatieproces waren zichtbaar op de panelen. Reageren kon op twee manieren: 1) een formele reactie op een formulier of 2) een korte reactie met een post-it.

4 juni t/m 2 juli 2025 – Reageren op het voorlopig ontwerp
Ook na de inloopavond konden mensen nog vier weken lang via de **website van de Poort van Hoorn** reageren. Alle reacties zijn gebundeld in de **Reactienota**. De gemeente geeft per reactie aan wat ermee gedaan wordt en waarom.

Oktober 2025 – Besluit gemeenteraad
De gemeenteraad beslist in oktober over het voorlopig ontwerp. Om een goed overwogen besluit te kunnen nemen, krijgt de raad ook het participatieverslag met de reactienota en de uitkomsten uit de klankbordgroepen. De belangrijkste punten uit de participatie zijn ook opgenomen in het raadsvoorstel. Wie zich nog niet voldoende gehoord voelt, kan ook inspreken bij de raadscommissie.

Na een positief besluit - verdere uitwerking
Als de raad akkoord gaat, werkt de gemeente het ontwerp verder uit. Daarbij worden veel aandachtspunten uit de participatie meegenomen. Ook volgen er op sommige onderwerpen nog extra gesprekken met belanghebbenden.

De participatie uitkomsten | Samenvatting

In het volgende zijn in grote lijnen de meest voorkomende participatie uitkomsten vanuit de klankbordgroepen en algemene reacties verzameld. De volledige reactienota en overzicht van de klankbordgroepen bevinden zich onderaan.

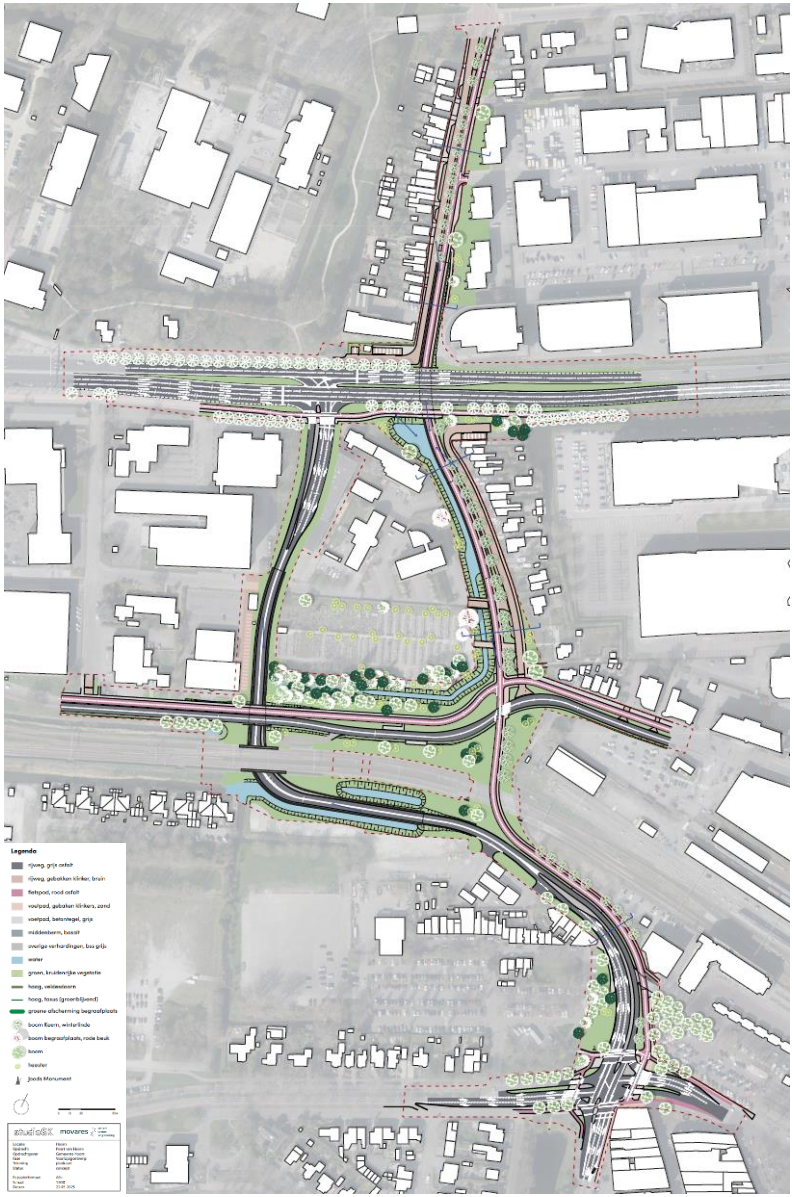
Algemeen beeld

Tijdens de inloopavond en de periode waarin mensen konden reageren, kwamen er **veel positieve reacties** binnen op het ontwerp. Veel mensen vinden het een nuttig en mooi plan en hopen dat de uitvoering snel begint. Vooral de nieuwe aantrekkelijke route voor fietsers en voetgangers is positief ontvangen. Een ook mensen met een beperking kunnen vanwege de lage hellingshoeken van de onderdoorgang comfortabel gebruik maken van deze route.

Tegelijkertijd zijn er ook **zorgen en kritiek**

- Sommige mensen denken dat de nieuwe stadstoegang meer verkeer naar de binnenstad trekt, terwijl Hoorn juist streeft naar minder auto's in het centrum. Veel mensen geven aan dat zij **liever minder auto's zien in de binnenstad**, zowel rijdend als parkerend.
- Er is veel **zorg over sociale veiligheid** in de nieuwe tunnel. Vooral 's avonds en 's nachts maken mensen zich hier zorgen over.
- Mensen vinden het jammer dat er **geen fietsonderdoorgang onder het spoor** in het plan zit.
- Mensen vinden dat de **kruising Keern-de Weel onvoldoende verbetert**

In de komende pagina's leest u meer over de ingebrachte punten en wat we hiermee hebben gedaan.



Ontwerp nieuwe stadstoegang

Inrichting Keern Noord

Keuze voor het vrijliggende fietspad
Tijdens de klankbordgroep zijn er meerdere varianten voor de inrichting van het Keern tussen de provinciale weg en de Geldelozeweg gepresenteerd.
De klankbordgroep sprak zich unaniem uit vóór **variant 2.1**, met een vrijliggend fietspad.

- Belangrijkste reden: zo blijft tweerichtingsverkeer voor auto's mogelijk.
- Het projectteam heeft deze variant verder uitgewerkt in het ontwerp.

Parkeren vs. groen
Er zijn tegenstrijdige wensen:

- Sommigen willen **zoveel mogelijk groen**.
- Anderen hechten juist veel waarde aan **meer parkeerplekken**.

>> In het ontwerp:

- **Formeel blijft het aantal parkeerplaatsen gelijk.**
- **Informele plekken verdwijnen**, zodat er ruimte komt voor een breed fietspad, bomenrij en meer groen.
- Bewoners maken zich zorgen of dit voldoende zal zijn.
- Indien noodzakelijk, zou er ook over een vergunningensysteem nagedacht kunnen worden.

Veel wensen konden meegenomen worden:

- Er komen **extra doorsteekjes** in het groen voor auto's en fietsen.
- Er komt een **wintergroene haag**, zodat het hek bij de ingang van de onderdoorgang uit het zicht verdwijnt en het hele jaar door een groene uitstraling heeft
- In plaats van één soort boom komt er een **gevarieerde bomenrij**.
- De straat krijgt **klinkers** om het verkeer af te remmen, wat bewoners waarderen.
  Let op: Rolstoelvriendelijk Hoorn vraagt wel aandacht voor het risico dat klinkers losraken door boomwortels. Dit punt wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

Voetgangerstrap

- De bewoners hadden graag een voetgangerstrap in het ontwerp gezien aan de noordzijde
- Hiervoor is te weinig ruimte en is ook niet noodzakelijk vanwege de verwachte lage voetgangersstromen.

Grond van derden
Sommige bewoners willen extra groen of parkeerplaatsen op aangrenzende privégrond.
>>De gemeente kan hierover nu geen toezeggingen doen, maar gaat erover in gesprek met de betrokken eigenaren.

Zorgen over bouwfase
Bewoners van Keern Noord maken zich veel zorgen over de periode van aanleg:

- Veel huizen zijn **niet onderheid**, wat angst voor schade veroorzaakt.
- Er is vrees voor **overlast en verminderde leefbaarheid** tijdens de bouw.
- Ze willen graag één **vast aanspreekpunt** bij de gemeente.

De gemeente begrijpt de zorgen van bewoners en doet er alles aan om schade en overlast te voorkomen. Voor de start van de bouw maakt de gemeente duidelijke afspraken met bewoners over de aanpak en maatregelen. Ook is het de bedoeling dat er één vast aanspreekpunt komt – vóór, tijdens en na de werkzaamheden.



Keern Noord huidige situatie



Keern Noord nieuwe situatie

Fietsonderdoorgang onder de Provinciale Weg

Positieve reacties bij breed publiek

- Veel bewoners en organisaties zijn enthousiast over deze onderdoorgang die bijdraagt aan een mooie prettige fietsroute op het Keern
- De Fietsersbond en Rolstoelvriendelijk Hoorn waarderen de prettige en veilige fietsroute.
- De lage hellingshoeken in Keern Noord en Midden maken het ook voor mensen met een rolstoel of rollator goed toegankelijk.
- In Keern Noord is voor een hoger hellingspercentage gekozen vanwege de krappe ruimte. Op deze manier zullen minder huizen direct aan de onderdoorgang grenzen en kan de straat groener worden ingericht.

Verschil van mening in de omgeving

- Klankbordgroep **Keern Midden** is positief over de fietsonderdoorgang.
- Klankbordgroep **Keern Noord** is grotendeels tegen:
    - Vijf van de zes leden spraken zich uit tegen de tunnel, om redenen zoals veiligheid, geluid en uitzicht.
    - Eén lid was juist voor.
- Er is **kritiek** dat **geen alternatieve varianten** voor de onderdoorgang zijn gepresenteerd en dat bewoners vinden dat de besluitvorming niet grondig is geweest.

Zorgen en aandachtspunten

- **Sociale veiligheid** is een veelgehoorde zorg, vooral 's avonds en 's nachts.
    - Er wordt gevraagd om maatregelen zoals verlichting of cameratoezicht.
    - Cameratoezicht mag alleen als er sprake is van concrete aanleiding
    - In het vervolg onderzoekt de gemeente samen met belanghebbende wat wél mogelijk is om zorgen weg te nemen

- **Akoestiek en geluidsoverlast**:
    - Vooral bewoners van Keern Noord maken zich zorgen over geluid uit de tunnel.
    - Zij vragen om geluidwerende materialen in het ontwerp.
    - De gemeente laat in de volgende fase een akoestisch advies opstellen dat meeweegt bij de materiaalkeuze.

- **Natuurlijke lichtinval**:
    - In eerdere versies zaten er vides (openingen) in het ontwerp, die nu zijn vervallen. Bewoners vinden dit een gemis.
    - Volgens de gemeente zijn deze openingen niet meer haalbaar door de kortere lengte van de onderdoorgang en dragen ze niet bij aan vergroting van de veiligheid.

- **Vandalisme en graffiti**:
    - Er is gevraagd om materialen te gebruiken die bestand zijn tegen vernieling.
    - Dit wordt meegenomen in de volgende ontwerpstap.



Keern Midden huidige situatie



Keern Midden nieuwe situatie



Onderdoorgang Provincialeweg

Inrichting Keern Midden

Positieve reacties op het ontwerp
De klankbordgroep Keern Midden reageerde over het algemeen **positief**.

- Het ontwerp werd omschreven als **mooi en goed doordacht**.
- Er was veel waardering voor de **nieuwe waterstructuur** die het water omleidt langs de westkant van de begraafplaats.
- Bewoners vinden het prettig dat het **Keern doodloopt bij de Provincialeweg**, zodat er geen sluipverkeer komt.

Belangrijke aanpassingen op basis van inbreng belanghebbende
Op basis van ideeën uit de klankbordgroep zijn verschillende aanpassingen in het ontwerp gedaan:

- **Vervanging niet-historische muur begraafplaats door groene oever (oostzijde):**
  - Ingebracht door een lid van de klankbordgroep en kreeg brede steun van andere deelnemers.
  - In plaats van een nieuwe muur komt er een groene oever met struiken en bomen.
  - De begraafplaats met zijn monumentale kwaliteit wordt zo zichtbaarder en meer onderdeel van het gebied.

- **Belangenafweging:**
  - De stichting Vrienden van de Begraafplaats Keern is tegen het verwijderen van de muur, al zijn de meningen bij de (bestuurs)leden verdeeld.
  - De gemeente geeft aan dat de muur bouwkundig instabiel is en niet behouden kan blijven vanwege de aanleg van de nieuwe watergang.
  - Teams Erfgoed en Beheer hebben positief geadviseerd over het vervangen van de muur door een watergang en groene oever.
  - De bewoners van de klankbordgroep Keern Midden spraken zich positief uit over deze aanpassing.

- **Groene afscheiding met de Provincialeweg**
  Wordt toegevoegd voor een aantrekkelijkere uitstraling. Nader uit te werken in de volgende fase, in relatie met onderzoek geluidwerende maatregelen.

- **Voetgangersverbinding Provincialeweg naar onderdoorgang**
  Er komt een trap tussen het voetpad langs de Provincialeweg en de het voetpad in de onderdoorgang, zodat nu bestaande wandelroute gehandhaafd kan worden.

- **Parkeren & groen**
  - Meningen onder de bewoners liepen uiteen: sommigen wilden meer parkeerplekken, anderen wilden juist meer groen.
  - In het ontwerp zijn extra parkeerplekken tussen de bomen opgenomen.

- **Bezoekersparkeren begraafplaats**
  - De **bestaande parkeerplaats vervalt** ten gunste van water en groen. Er komen **drie extra plekken op het Keern**, dicht bij de begraafplaats boven op de extra langsparkeerplekken op verzoek van de bewoners.
  - De stichting maakt zich zorgen over het aantal en de afstand.
  - De gemeente onderzoekt of de drie parkeerplekken die het meest dichtbij zijn, specifiek kunnen worden toegewezen aan de begraafplaats ofwel binnen een blauwe zone kunnen worden gebracht.

- **Wens voor doortrekken voetpad naar Toren van Hoorn**
  Niet mogelijk, omdat dit op privéterrein zou uitkomen.

- **Geluid bij begraafplaats**
  - De stichting heeft **zorgen over geluidshinder door de auto onderdoorgang**.
  - De gemeente onderzoekt in de volgende fase samen met de stichting en de beheerders hoe geluid zoveel mogelijk beperkt kan worden.

Zorgen over aansluiting op bestaande wegen

- **Fietsverbinding noord-zuid en oost-west**
  Een veilige kruising van fietsroutes bij de Provincialeweg is niet mogelijk. De noord-zuidroute naar de scholen loopt straks via het Keern onder de Provincialeweg naar een nieuw vrijliggend fietspad op het Dampten. De bestaande oost-westroute langs de Provincialeweg blijft. Zo spreidt de schoolspits zich en wordt het veiliger. De gemeente werkt samen met de scholen aan een duidelijke en veilige inrichting van de routes.

- **Effect afsluiten Keern op omliggende straten**
  Er zijn zorgen over extra verkeersdrukte op Maelsonstraat, Koepoortsweg en Johannes Poststraat en de aansluiting van de Toren van Hoorn. In het ontwerp is een verbinding opgenomen via Dampten – Berkhouterweg. In het vervolg wordt in samenhang met de herinrichting van de Van Dedemstraat ook de ontsluitingsstructuur voor verkeer verder uitgewerkt. Die verdere uitwerking valt binnen de scope van het project Poort van Hoorn-stationsgebied.



Keern Midden huidige situatie



Keern Midden situatie toegang begraafplaats



Keern Midden nieuwe situatie

Onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer

Zorgen over verkeersaantrekkende werking van de autotunnel

- **Trekt de tunnel meer verkeer aan?**
  De tunnel is ontworpen op basis van verkeerscijfers voor 2040, inclusief geplande woningbouw. Uit verkeersmodellen blijkt dat de tunnel géén extra verkeer naar de binnenstad trekt. De ongelijkvloerse kruising zorgt wel voor een betrouwbaardere route.

- **Past dit bij een autoluwe binnenstad?**
  De wens voor een autoluwe binnenstad en parkeren aan de rand is onderdeel van de Mobiliteitsvisie. Ook bij een autoluwe binnenstad is een goede toegang met spooronderdoorgang nodig. Dit plan maakt dat mogelijk en belemmert de autoluwe ambitie dus niet.



Auto onderdoorgang noordzijde



Auto onderdoorgang zuidzijde

Fietsonderdoorgang onder het spoor

Niet opgenomen in het huidige ontwerp

- Veel bewoners vinden het jammer dat deze onderdoorgang ontbreekt.
- De gemeente heeft onderzocht of het technisch mogelijk is:
  - **Ja**, het past qua ruimte, met twee bochten onder Dampten en het spoor.
  - **Nee**, het past niet binnen het huidige budget.

En in toekomst?

- De huidige ontwerpen houden wél rekening met een toekomstige aanleg van deze fietsonderdoorgang.
- Als de gemeenteraad besluit extra geld beschikbaar te stellen, kan de onderdoorgang alsnog worden aangelegd op een later moment.

Inrichting Keern Zuid

Beperkte ruimte, functioneel ontwerp
In het deelgebied Keern Zuid was minder ontwerpruimte en daarom ook minder participatieruimte dan in de andere deelgebieden. Het huidige **ontwerp voldoet aan de verkeersstromen van 2040**. De kruising wordt echter niet smaller dan in de huidige situatie en de groene singelstructuur kan niet hersteld worden.

Wensen uit de klankbordgroep
De leden vinden het jammer dat de entree naar de binnenstad niet groener en aantrekkelijker wordt. Ze pleiten voor:

- Een kleinere kruising met **meer comfort voor fietsers en voetgangers;**
- **Onderzoek buiten de huidige projectscope** naar alternatieven zoals een fiets- en voetgangersonderdoorgang bij het station (i.p.v. traverse), of een fietsroute via Pelmolenpad/Stationsweg.
  Ze vrezen dat nu een beslissing wordt genomen zonder serieuze alternatieven te hebben verkend.

Reactie inloopavond en reactieformulieren
Ook in de reacties komt naar voren dat de huidige kruising bij Keern-Zuid als onoverzichtelijk en onveilig wordt ervaren. Hoewel het voorlopig ontwerp wel een aantal verbeteringen brengt ten opzichte van de huidige situatie, hopen bewoners toch op een aantrekkelijkere alternatieve oplossing die ook meer ruimte biedt voor groen.

Vervolg

- Voor optimalisatie van Keern zuid is het voornemen een **vervolgonderzoek met een bredere scope** te doen
- Doel: betere aansluiting op het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn en Pelmolenpad, meer fietscomfort en ruimtelijke kwaliteit.
- Alternatieve ideeën uit de klankbordgroep worden hierin meegenomen.
- Het huidige ontwerp vraagt weinig ruimtelijke aanpassingen en financiële middelen en kan ‘no regret’ worden uitgevoerd.
- Omdat Keern Zuid pas als laatste wordt aangelegd, is er **na het raadsbesluit nog voldoende tijd** om alternatieve mogelijkheden te onderzoeken.

Locatie Joods monument

- In het voorlopig ontwerp blijft het Joods monument behouden en onaangetast. Door de verbrede fietsverbinding richting Pelmolenpad komt de verharding dichterbij, maar het monument blijft vrijstaand. Er is **geen technische of verkeerskundige noodzaak om het monument te verplaatsen**.
- De gemeente wil in overleg met de Joodse gemeenschap en andere betrokkenen nagaan of verplaatsing – bijvoorbeeld iets noordelijker – wenselijk is. Dit zou ook kansen bieden voor een betere groene inpassing.
- Omdat Keern Zuid pas in de laatste projectfase wordt uitgevoerd, is er nog voldoende tijd om dit vraagstuk zorgvuldig en in overleg te behandelen. Uitgangspunt blijft vooralsnog dat verplaatsing niet nodig is, maar wel mogelijk is.



Keern Zuid ontwerp

Proces

In het algemeen is er **veel waardering** uitgesproken voor het ontwerp- en participatieproces binnen het project nieuwe stadstoegang. Er is echter **ook kritiek** geuit dat er geen ruimte is gegeven voor wensen en ideeën die buiten de projectscope vallen.

Ook zijn er **onderwerpen waar bewoners zich zorgen over maken** maar die pas in een volgende fase verder uitgewerkt worden en waar nu nog geen afspraken gemaakt kunnen worden. Dat leidt tot onrust maar is in het projectenproces vaak niet anders te organiseren**. De aandachtspunten staan echter genoteerd en worden in de volgende fases verder uitgewerkt.**

We nemen alle kritiek serieus. Waar aanpassingen in de werkwijze mogelijk zijn, worden deze doorgevoerd.

Het vervolg

In het overzicht van de klankbordgroepen en de reactienota komen **aandachtspunten** naar voren die in de volgende fase meegenomen gaan worden. De belangrijkste zijn:

- Sociale veiligheid in de fietsonderdoorgang
- Akoestiek in fietsonderdoorgang
- Geluidmaatregelen bij de auto onderdoorgang
- Uitwerking aansluiting fietsroutes Noord-Zuid en Oost-West bij scholen Dampten
- De verkeerscirculatie Poort van Hoorn tussen de Koepoortsweg en Berkhouterweg
- Alternatieve kruising bij Keern Zuid met meer kwaliteit
- De locatie en inpassing van het Joodse monument
- Minimaliseren van hinder bij uitvoering en waarborgen leefbaarheid ook tijdens de bouw

Belanghebbenden zullen in het vervolg uiteraard verder betrokken worden.

Reactienota | Ontwerpfase nieuwe stadstoegang

September 2025

Reactienota ontwerpfase nieuwe stadstoegang

Tijdens een inloopavond op 4 juni 2025 was iedereen welkom om het voorlopig ontwerp voor de nieuwe stadstoegang te bekijken en hierop reactie te geven. Dat kon door een formele reactie via het reactieformulier in te dienen of door laagdrempelig een ‘post-it’ te plakken.

Ook na de inloopavond was het nog tot 2 juli 2025 mogelijk om via een onlineformulier een reactie in te dienen. In het formulier zijn twee vragen gesteld:

- Wat vindt u van het ontwerp van de nieuwe stadstoegang?
- Welke aandachtspunten wilt u ons meegeven bij de verdere uitwerking?

In voorliggend document zijn alle reacties verzameld. Formele reacties die via een papieren of online formulier zijn ingediend, zijn ook van een reactie voorzien. Sommigen reacties zijn ook via e-mail als apart bestand verstuurd. In deze gevallen is het hele bestand als bijlage aan voorliggend document toegevoegd.



Wat vindt u van het ontwerp van de nieuwe stadstoegang?

Welke aandachtspunten wilt u ons meegeven bij de verdere uitwerking?

Inhoud

I. Reacties op post-its op inloopavond 4 juni 2025……..17
II. Formele Reacties……...18
III. Bijlagen…… ……...54

I. Reacties op ‘post-its’ op inloopavond 4 juni 2025

Positief
Positief en negatief
Negatief
Aandachtspunt
Buiten projectscope

Als machinist zijnde vind ik het onbegrijpelijk dat fietspad en spoor op het Keern gelijkvloers blijven!!!! Zal wel weer geld zijn maar veiligheid=2e!? Prorail zou hiermee akkoord zijn?? Geloof ik niet	Ziet er goed uit!	Onderdoorgang zeer kostbaar. Er komt een ravijnjaar aan. Besteed geld aan zorg/welzijn!	Denk aan de fietsers die nu 2 meter omlaag moeten om naar school te fietsen
Prima ontwerp. Liever vandaag dan morgen starten!!	Trein onder maaiveld. Stad erover heen.	Minder auto’s in de binnenstad. Minder parkeerplaatsen. Meer ruimte voor de voetganger fietser en de groen en dieren.	Ziet er goed uit! :)
Mooi uitgewerkt project. Vooral de nieuwe fietstoegang om de provinciale weg te passeren	Prima presentatie. En nu aan de slag	Ziet er goed uit echter jammer dat fiets en voetganger nog voor het spoor wachten!	Mooi voor fietsers. Minder mooi voor het autoluw maken van de binnenstad.
Ziet er goed uit, snel beginnen!	Wat gebeurt er met de afslag prov. weg – Berkhouterweg	Ideaal is: parkeren buiten het centrum. Met elektr. pendeldiensten de stad in.	Mooi veel groen erbijl
Geef auto’s richting de binnenstad geen rode loper met een onderdoorgang. Ze moeten ook parkeren.	Binnenstad juist autoluwer maken!	Deelauto’s en deelfietsen hebben de toekomst. Houd daar rekening mee	Wat gebeurd er met pelmolenpad m.b.t. ze parkeervergunning binnenstad?
Mooi plan! Wel goed kijken hoe de weg gaat lopen voor de huidige bewoners!	Denk vooral ook aan groen, klimaat als compensatie beton/asfalt!	Ziet er mooi uit	Mooie plannen. Zorg om kruising Keern-Zuid
Ziet er heel mooi uit!	Sociale veiligheid in fietstunnel is aandachtspunt voor vrouwen & kinderen	Mooi ontwerp. Graag fietsonderdoorgang bij het spoor	Mooi bedacht :)
Goede aanwinst voor de stad!	Mooi fietspad toegang Hoorn	Ziet er mooi uit. Ook het water langs ’t Keern	Mooi ontwerp

II. Formele Reacties

Positief
Positief en negatief
Negatief
Aandachtspunt
Buiten projectscope

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
1		Reactie ingetrokken.		
2	Bewoner Keern	**Zie bijlage 2**		Keern Noord: 1) Beplanting aan de kant van de huizen: Het ontwerp is momenteel op Voorlopig Ontwerp niveau, waarbij de grote structuren en infra goed worden ingepast. Het beplantingsplan zal in een volgende fase gemaakt worden. Tevens is er voor groen direct aan de gevel het beleid van geveltuinen. Dit gaat over de eerste 30cm direct aan de gevel. Waar dit wel/niet inpasbaar is om de minimale trottoirbreedte te garanderen is een taak in het Definitief Ontwerp en beplantingsplan. 2) Meer bomen op de grens met Intermaris: het primaire landschappelijke element dat als rode draad van Keern Noord – Midden – Zuid loopt is de bomenrij die tussen fietspad en rijbaan in staat. Deze heeft de belangrijkste ruimtelijke functie. Voor een bomenrij aan de oostzijde van het trottoir is te weinig ruimte. Voor de specifieke inpassing van beplanting maken we in de volgende fase een beplantingsplan. 3) Als noodzakelijk blijkt kan de parkeerkoffer om de hoek bij De Egel worden uitgebreid . 4) Variatie aan bloeiende bomen: De wens naar meer variatie wordt meegenomen. De concrete boomsoorten worden in het vervolg nog bepaald.
3	Bewoner Noorder-straat	Heel mooi ontwerp. Heel goed uitgedacht. Hopen dat het ook uitgevoerd kan worden, zonder vertragingen.	Graag aandacht voor mogelijkheid om van het fietspad op de provinciale weg eenvoudig richting de tunnel op het Keern te komen i.v.m. goede bereikbaarheid bioscoop en ysbaan.	Een goede en verkeersveilige verbinding tussen oost-west en noord-zuid is ter hoogte van de huidige aansluiting van de fietspaden Keern-Provincialeweg niet mogelijk. De fietsaansluiting noord-zuid over het Keern naar de scholen zal daarom verlopen via een nieuw vrijliggend fietspad op het Dampten (gescheiden van autoverkeer). De fietsroute langs de Provincialeweg blijft ongewijzigd. In de praktijk zal de

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				schoolspits zich hierdoor verdelen over een noord- zuid route en een oost- west route, wat de veiligheid op de beide fietsroutes bevordert. Tussen de scholen (Atlas College, SG Newton en Tabor College d'Ampte) wordt een betere inrichting van de weg uitgewerkt om de fietsroute te verduidelijken. De gemeente is hierover in gesprek met de scholen.
4	Bewoner Pelmolen-pad	Ontwerpen zien er allemaal perfect uit. Dat is altijd zo bij ontwerp en foto's.	Jammer dat er geen fietsonderdoorgang komt bij het spoor. Zodat de spoorwegovergang weg kan. => veiliger voor zowel fiets, voetganger en de NS.	1) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden.
5		Geen slecht ontwerp.	1) Waar blijft het autoverkeer/ parkeren in de binnenstad? 2) Is er een relatie tussen dit ontwerp en de ontwikkeling van de binnenstad?	1) In de vastgestelde Mobiliteitsvisie staat opgenomen dat in de toekomst parkeren van bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad plaatsvindt. Parkeren in de binnenstad wordt verwezen door middel van een parkeerverwijssysteem. Enkele parkeergelegenheden aan de rand zijn hierin opgenomen: garage 't Jeudje, Vale Hen, Lambert Meliszweg, Garage Het Park en het Stadsstrand. Momenteel is ook nog het Pelmolenpad opgenomen maar daar staat een woningbouwontwikkeling gepland. 2) De relatie tussen project Stadstoegang en de omliggende projecten Poort van Hoorn en gebiedsontwikkeling Pelmolenpad houden verkeerskundig en ruimtelijk rekening met elkaar binnen de vastgestelde beleidskaders. Wel is nadere studie wenselijk op Keern zuid in zijn omgeving voor een best mogelijke inrichting van de kruising Keern-De Weel.
6		Mooi!	1) Fietsaansluiting op oost-west fietspad aan de zuidkant v.d. tunnel met name voor scholieren 2) Fietstunnel onder spoor zeker doen! 3) Kruispunt Weel-Noorderveemarkt erg op auto's gericht.	1) Een goede en verkeersveilige verbinding tussen oost-west en noord-zuid is ter hoogte van de huidige aansluiting van de fietspaden Keern-Provincialeweg niet mogelijk. De fietsaansluiting noord-zuid over het Keern naar de scholen zal daarom verlopen via een nieuw vrijliggend fietspad op het Dampten (gescheiden van autoverkeer). De fietsroute langs de Provincialeweg blijft ongewijzigd. In de praktijk zal de schoolspits zich hierdoor verdelen over een noord- zuid route en een oost- west route, wat de veiligheid op de beide fietsroutes bevordert. Tussen de scholen (Atlas College, SG Newton en Tabor College d'Ampte) wordt een betere inrichting van de weg uitgewerkt om de

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				fietsroute te verduidelijken. De gemeente is hierover in gesprek met de scholen. 2) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 3) Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal, maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. 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.
7	Bewoner Leemhorst-straat	Opmerking over het fietspad op het Keern d/hier ter info t/m blauwe berg (v.a. stad) (vose wordt 4.m…..) breed! Daarna wordt het weer smal! (Voor Avondlicht zoals heden). Vind ik jammer! Het zou eigenlijk doorgetrokken moeten worden t/m (kromme elleboog) (Het brede fietspad). Waar heel veel scholieren vandaan fietsen. (Vanuit dorpen naar mid.bare scholen Hoorn).		De gemeente wil graag ook de fietsroute verder naar het noorden verbreden waar dit kan maar dat is geen onderdeel van dit project. In het fietsbeleid van de gemeente staat de fietsroute tussen Wognum en Hoorn via het Keern opgenomen als belangrijke regionale route. De route is dus in beeld maar wordt niet in zijn geheel binnen dit project opgepakt.
8			Drempel tussen de twee rijstroken (Bij tunnel onder het spoor).	Er komt geen fysieke rijbaanscheiding in de onderdoorgang maar er is markering opgenomen in het ontwerp. Reden hiervoor is dat deze

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				middenstrook ook dient als route voor nood- en hulpdiensten bij calamiteiten. Precieze uitwerking van de markering in deze middenstrook (waarbij ook gekeken kan worden naar ribbelmarkering e.d.) wordt opgepakt in de volgende fase waarin het definitieve ontwerp gemaakt wordt. Deze details liggen in het huidige Schets Ontwerp daarom ook nog niet vast.
9	Bewoner Leemhorst-straat	Ziet er op zich mooi uit, maar er zijn nog wel een aantal punten waarnaar moet worden gekeken.	Vanuit de Toren van Hoorn ga je de aansluiting naar de Provinciale weg missen. Nu gaan we als we de garage uitgaan richting de van Dedemstraat, dan slaan we rechtsaf naar het Keern. Vanaf het Keern gaan we naar de Provinciale weg. Dat kan straks niet meer. Hoe wordt dit opgelost? Het plan staat volgens mij te veel op zichzelf. Er is onvoldoende idee hoe een en ander in het geheel past. Een goede infrastructuur is belangrijk. Dus niet te lang wachten met de uitvoering.	Dit vraagstuk is in beeld en een gevolg van het omvormen van het Keern tot doorfietsroute met ongelijkvloerse kruising met de Provincialeweg. In het vervolg wordt in samenhang met de herinrichting van de Van Dedemstraat ook de ontsluitingsstructuur voor verkeer vanaf de Toren van Hoorn verder uitgewerkt. In het ontwerp van de Stadstoegang is een verbinding opgenomen via Dampten > Berkhouterweg.
10	Bewoner Bierkade	1) Fiets + voetganger tunnel onder spoor moet! 2) Gen “plan” voor verkeersinstroom door tunnel. 3) Parkeergarage ook voor bezoekers, niet alleen bewoners Pelmolenpad.		1) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 2) De Mobiliteitsvisie vormt de basis van de verkeersstructuur rond de binnenstad. De Stadstoegang past in deze Mobiliteitsvisie. Alleen in het gebied tussen Pelmolenpad en het stationsgebied is nadere uitwerking wenselijk. 3) In de vastgestelde Mobiliteitsvisie staat opgenomen dat in de toekomst parkeren van bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad plaatsvindt. Parkeren in de binnenstad wordt verwezen door middel van een parkeerverwijssysteem. Enkele parkeergelegenheden aan de rand hierin zijn opgenomen: garage ’t Jeudje, Vale Hen, Lambert Meliszweg, Garage Het Park en het Stadsstrand. Momenteel is ook nog het Pelmolenpad opgenomen maar daar staat een woningbouwontwikkeling gepland. De capaciteit van de parkeergarage in plan Pelmolenpad is alleen bestemd voor bewoners.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
11	Bewoner Keern	We vinden sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Zo nodig denken wij graag mee om de fietsonderdoorgang zo veilig mogelijk te maken.		Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.
12	Bewoner Baljuw	We maken ons zorgen over de sociale veiligheid in & rondom de fiets onderdoorgang. We denken graag mee over de mogelijkheden.		Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.
13	Bewoner Keern	Goed.	Ik zou graag een laadpaal voor de deur willen hebben. Ik woon op Keern nr X. [geanonimiseerd] plaats van de laadpaal op het parkeerterrein langs de begraafplaats. Ik heb geen parkeergelegenheid in me voortuin, dus vind dat wel erg belangrijk.	Beschikbare laadpalen zijn zichtbaar via MRA-Elektrisch Laadkaart. Aangezien de laadpaal die aanwezig is bij het huidige parkeerterrein van de begraafplaats niet terugkomt in het voorlopig ontwerp zal de gemeente gaan kijken naar een nieuwe locatie in de omgeving. Dit is een aandachtspunt voor de volgende fase (Definitief ontwerp).
14	Bewoner Pelmolen-pad	Het is voor het milieu vast beter, voor mij en andere omwonenden wordt het een langdurige overlast. Ik hoop dat het slim gecombineerd wordt met de bouw van de woningen en de renovatie van het stationsgebied.	1) Het zou heel goed zijn als de fiets en voetgangersonderdoorgang onder het spoor meteen meegenomen werd in de uitvoering. 2) Het zou heel goed zijn als er evenveel of meer bomen geplant worden als gekapt. Of andere compensatie voor verlies aan groen en habitat.	1) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 2) Het plan voegt groen en bomen toe, met name in Keern noord en Keern midden en in mindere mate in Keern Zuid. Maar er moeten ook bomen worden gekapt. Bomen die moeten worden gekapt worden gecompenseerd, volgens beleid van de gemeente. In de volgende fase wordt een groeninrichtingsplan gemaakt.
15	Bewoner Oliemolen	Ziet er goed uit met uitzondering van de kruising aan het eind van de Weel.	Als je met de fiets van het Keern komt kom je bij de kruising die je 2 keer moet oversteken om je tocht te vervolgen naar de stad of het stadsstrand. Gezien de hoeveelheid autoverkeer dat over deze kruising moet, moet je als fietser, net als nu enorm lang wachten voordat je je weg kan vervolgen. Nu zie je ook al dat zowel voorgangers als fietsers niet wachten op het groene licht, ze de kruising schuin oversteken, door rood rijden, tegen het overige fietsverkeer in naar de Veemarkt rijden, enz. Ik zie zelf ook niet 1 2 3 een mogelijke oplossing. Ik bied wel aan om mee te denken over mogelijke oplossingen.	Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. Voor optimalisatie van Keern zuid is het voorstel 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

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				en de rand van de binnenstad; Dat zou het fietscomfort en de ruimtelijke kwaliteit verder kunnen verbeteren. Hierbij worden belanghebbenden betrokken.
16	Rolstoel-vriendelijk Hoorn	Top.	Bij de noordzijde van de fietstunnel is de helling 4%. Is er een mogelijkheid om deze % lager te krijgen zonder huidige lengte verlies? Als het voetgangers gedeelte iets hoger wordt dan de fietsstrook, dan wordt de helling aan de noordzijde lager. De 2,5% van de zuidzijde is prima en zal met een mogelijke verhoging ongewijzigd blijven. Hoor graag uw antwoord hierop.	Alle hellingen voldoen aan de toegankelijkheidsnorm van 4% die ook gehanteerd wordt door bijvoorbeeld ProRail op stations. Het voetpad kan niet flauwer dan het fietspad omdat in het ontwerp een schuine opsluitband gehanteerd wordt tussen fietspad en voetpad. Voor de veiligheid van het wegontwerp moet het hoogteverschil niet te groot worden tussen fiets- en voetpad.
17	Bewoner Vissers-eiland	Het ontwerp spreekt mij aan. Ik had wel gehoopt dat er ook een aantal andere punten direct mee zouden worden genomen.	Onderdoorgang voor fietsers en wandelaars bij het spoor ter hoogte van de kruising Dampten.(1) Autoluw maken van de binnenstad naar Groninger model.(2) Groot parkeerterrein buiten de stad, gratis parkeren, en dan met betaalde elektrische bussen de stad in.(3)	1) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 2) Autoluw maken van de binnenstad en parkeren aan de rand van de binnenstad zijn opgaven die beschreven zijn in de Mobiliteitsvisie. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig met onderdoorgang van het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad daarom niet in de weg. 3) In de vastgestelde Mobiliteitsvisie staat opgenomen dat in de toekomst parkeren van bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad plaatsvindt. Parkeren in de binnenstad wordt verwezen door middel van een parkeerverwijssysteem. Enkele parkeergelegenheden aan de rand zijn hierin opgenomen: garage 't Jeudje, Vale Hen, Lambert Meliszweg, Garage Het Park en het Stadsstrand. Momenteel is ook nog het Pelmolenpad opgenomen maar daar staat een woningbouwontwikkeling gepland.
18	Bewoner Astronau-tenweg	Erg mooi ontwerp. Extra groen, water en doorstroom van verkeer zou geweldig zijn om te realiseren.	Keern-Zuid blijft een doorn in het oog. Onoverzichtelijk en onveilig. Het voelt niet fijn om je kinderen hier langs te laten fietsen. Ook het zebrapad naar het stationsplein bij Azië past niet en sluit niet goed aan op het station. Het hele stationsplein inclusief kruispunt Keern-Zuid zou echt mooier en beter/veiliger kunnen worden ingericht. We hopen als direct omwonenden dat dit nog meegenomen wordt in de plannen.(1)	1) Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. Voor optimalisatie van Keern zuid is het voorstel een vervolgonderzoek te doen naar de benodigde maatregelen voor een betere aansluiting op het

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			Ook een autoluw centrum zou de binnenstad van Hoorn veiliger en meer leefbaar maken.(2)	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. 2) Autoluw maken van de binnenstad en parkeren aan de rand van de binnenstad zijn opgaven die beschreven zijn in de Mobiliteitsvisie. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig met onderdoorgang van het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad daarom niet in de weg.
19	Bewoner Lijndraaier	Een riante oplossing en alternatief voor een nu lelijke toegang tot de stad. Vriendelijk voor fietsers en voetgangers.	Compenseer het Klimaat zoveel mogelijk, vul zoveel mogelijk groen aan en vang water op. Ook bij de autotunnel.(1) Leg zoveel mogelijk parkeerplekken buiten de binnenstad aan. Houdt het autoluw (2)	1) Het plan voegt groen en bomen toe, met name in Keern noord en Keern midden en in mindere mate in Keern Zuid. Bomen die moeten worden gekapt worden gecompenseerd, volgens beleid van de gemeente. In de volgende fase wordt de groene inpassing van de autotunnel verder uitgewerkt. Naast de nieuwe waterstructuur bij Keern Midden wordt ten zuiden van het spoor wordt naast de tunnel een watergang aangelegd. Deze wordt verbonden met de nieuwe waterstructuur Pelmolenpad. Ook bij de autotunnel wordt aandacht gegeven aan water(berging). 2) Autoluw maken van de binnenstad en parkeren aan de rand van de binnenstad zijn opgaven die beschreven zijn in de Mobiliteitsvisie. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig met onderdoorgang van het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad daarom niet in de weg.
20	Bewoner Nieuwen-dam	Voor een behoorlijk deel: goed	Fiets doorgang Keern over spoor naar de stad: Het is absoluut een gemiste kans dat dit niet ondergronds gebeurt. Ik vernam dat dit 13 miljoen extra kost, ik adviseer u dat nog eens na te rekenen, het lijkt mij wel erg veel. Als u na enkele jaren een fors aantal malen voor het spoor heeft moeten wachten (elke 10 minuten een trein richting Amsterdam) dan zult u denken: " Hadden we maar . . . . ". Net als de autotunnel die nu wel komt en in de jaren 80-90 te duur was en nu een veelvoud gaat kosten.	Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden.
21	Stichting WOWH	Gezien de mogelijkheden, een passende oplossing	Graag mede uitzoeken wat de impact is van de afsluiting van de doorgang vanaf de van dedemstraat via het keern naar de provinciale weg op de verkeersdruk en verkeerscirculatie van de Maelsonstraat en koepoortsweg. En graag de omwonenden van deze straten hierbij betrekken via de stichting WOWH.	In het vervolg wordt in samenhang met de herinrichting van de Van Dedemstraat ook de ontsluitingsstructuur voor verkeer in het gebied van de Poort van Hoorn verder uitgewerkt. Dit is echter geen onderdeel van de scope van de stadstoegang maar het project Stationsgebied.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
22	Bewoner Eikstraat	Zeer ingrijpend qua toevoeging asfalt (lees verstening) van de omgeving	Groencompensatie, klimaatmaatregelen, compensatie opwarming door verstening. Toch doorgang laten hebben van herstel groensingel verfraaiing entree	Het plan voegt groen en bomen toe, met name in Keern noord en Keern midden en in mindere mate Keern-Zuid Bomen die moeten worden gekapt worden gecompenseerd, volgens beleid van de gemeente. We voegen groen en water toe. De totale verharding neemt af ten opzichte van de huidige situatie. Voor optimalisatie van Keern zuid is het voorstel 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.
23	Bestuur Het Missiehuis	Een goed ontwerp, alleen wij vinden het jammer dat er voor de fiets en voetganger geen onder doorgang onder het spoor door in het plan is opgenomen, wij adviseren dit nog te heroverwegen omdat het een heel druk spoor is en juist de voetganger en fiets wat gepromoot moet worden op deze manier de stad in te gaan hierdoor benadeeld wordt, auto zoveel als mogelijk weren uit de stad.	Onderdoorgang voor het spoor aanbrengen	Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden.
24	Bewoner Koren-molen	Erg mooi en duidelijk ontwerp, veel punten zijn goed meegenomen in het ontwerp	1. Is er een fietsverbinding tussen de parallelweg op Keern en het fietspad dat langs de Provinciale weg loopt? Daar lijkt nu niet een mogelijkheid voor te zijn. Het pad heeft een doodlopend stuk en een grote groenstrook tussen het fietspad en de toekomstige parkeerplaatsen op het eind van het Keern. Ook kunnen nu de fietsers vanuit richting Risdam/Wognum niet gemakkelijk de richting op gaan naar Atlas Collega, SG Newton en/of Tabor College d'Ampte (Of het is de bedoeling dat er via de Dampten (om)gefietst gaat worden). 2. Kan het fietspad dat langs de Provinciale weg loopt ook niet met een tunnel onder de autoweg door bij de aansluiting van het auto verkeer dat uit de stad komt en de verbinding heeft met de Provinciale weg. Nu zit daar nog een extra wachtmoment tussen	1) Een goede en verkeersveilige verbinding tussen oost-west en noord-zuid is ter hoogte van de huidige aansluiting van de fietspaden Keern-Provincialeweg niet mogelijk. De fietsaansluiting noord-zuid over het Keern naar de scholen zal daarom verlopen via een nieuw vrijliggend fietspad op het Dampten (gescheiden van autoverkeer). De fietsroute langs de Provincialeweg blijft ongewijzigd. In de praktijk zal de schoolspits zich hierdoor verdelen over een noord-zuid route en een oost-west route, wat de veiligheid op de beide fietsroutes bevordert. Tussen de scholen (Atlas College, SG Newton en Tabor College d'Ampte) wordt een betere inrichting van de weg uitgewerkt om de fietsroute te verduidelijken. De gemeente is hierover in gesprek met de scholen. 2) Dit is niet opgenomen in het ontwerp. De fietsverbinding tussen noordzijde Provincialeweg en de scholen zal via het Dampten verlopen

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			voor het auto verkeer en belemmerd de doorstroming. Denk hierbij aan het vele fietsverkeer in de ochtendspits dat richting Atlas Collega, SG Newton en/of Tabor College d'Ampte gaat (Of het is de bedoeling dat er via de Dampten (om)gefietst gaat worden). 3. Denk aan goede verlichting bij de onderdoorgang van het fietsverkeer, dit om zoveel mogelijk criminaliteit, vernieling/graffiti en hangjeugd/ouderen te voorkomen. Het moet wel een prettige onderdoorgang zijn en blijven.	en niet meer de autoweg van de Stadstoegang kruisen. De fietsverbinding langs de Provincialeweg ter hoogte van de aansluiting autoweg Stadstoegang zal daardoor verhoudings-gewijs rustiger worden dan nu het geval is. Bovendien is de inrichting gelijk aan kruispunten: Maelsonstraat, Ziekenhuis en Liornestraat. 3) Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase.
25	Bewoner Groote Oost		L.S., 1.Gisterenavond heb ik de informatiemarkt in het Park bezocht en vandaag ook de site bekeken. Op die site staat onder nummer 4 de volgende paragraaf: Nieuwe toegangsweg voor fietsers en voetgangers. Ook in de toekomst in een groeiende stad wil de gemeente dat inwoners zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen. Uitgangspunt is om het Keern om te vormen tot een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers. Als het Keern aantrekkelijk wil worden moet er wel een ongelijkvloerse kruising komen over het spoor. Mijn vrouw heeft een volkstuin in de driehoek tussen de spoorlijnen naar Alkmaar en Amsterdam. Als zij uit de binnenstad komt gaat ze liever met de fiets over De Weel en de spoorwegovergang in de Middelweg dan via het Keern. Beter een voorspelbare tijd dan de betrekkelijk grote kans op wachten voor het spoor op het Keern. 2. Maar ook: voor de toekomst streeft de NS naar een spoorboekloze dienstregeling, dan wordt het elke zoveel minuten een trein, maar dan kunnen vertrektijden en aankomsttijden van de treinen van en naar Amsterdam en Alkmaar niet meer op elkaar afgestemd worden. Dat betekent nog meer keren dat de overgang op het Keern gesloten is voor fietsers. Dat maakt die route nog onaantrekkelijker voor fietsers. 3. Een tweede punt is het aantal parkeerplaatsen dat gewijzigd is van 1050 in de oorspronkelijke plannen naar 525 in de huidige plannen. Ikzelf rijd geen auto, maar ik zie wel de ontwikkeling in de binnenstad van het aantal winkels: dat daalt. En je hebt voor	1) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 2) Er zijn bij het Rijk / NS geen plannen voor meer treinen per uur in Hoorn. Mocht dit in de toekomst toch worden besloten, bijvoorbeeld op het traject tussen Hoorn en Amsterdam dan, is een onderdoorgang altijd nog inpasbaar. 3) Dit valt buiten de scope van de Stadstoegangsweg. In de vastgestelde Mobiliteitsvisie staat opgenomen dat in de toekomst parkeren van bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad plaatsvindt. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een andere strategie voor autoparkeren in/rond de binnenstad niet in de weg, de nieuwe ontsluiting is ook nodig bij een autoluwe binnenstad.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			een florerende winkelstand met stenen winkels in een historische binnenstad een zekere omvang nodig. Die loopt door parkeermoeilijkheden gevaar om onder een 'tipping point' te komen. Dat er met de kosten (€ 13 miljoen) geen rekening in de plannen is gehouden moet geen bezwaar zijn, gezien bovenstaande argumentatie. Het gaat om de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor de regio én toeristen. Hoorn moet niet een openluchtmuseum worden.	
26	Bewoner Koepoorts-weg	Ziet er goed uit.	1. Waarom gekozen is bij de nieuwe stadstoegang voor een enkelbaans traject ipv de huidige 2-baans die nu ook al ontzettend druk is. Is dit wel verstandig afgezien van technische aspecten? 2. Waarom is er niet gekozen voor een parkeerhub om zo de stad meer van motorisch verkeer te ontlasten, zoals je meer ziet bij steden? 3. Toegangsweg naar het stationsgebied Maelsonstraat/v Dedem blijft ongewijzigd heb ik gisteravond begrepen? Deze routing die afgesloten wordt van de nieuwe stadstoegangsweg is nu al druk. Met het nieuw busstation, forensenverkeer en nieuw woningbouw wordt de verkeersintensiteit nog groter en wordt er nog meer gebruik gemaakt van de sluiproute via de Koepoortsweg de stad uit? Ik neem aan dat dit niet gewenst is? Hoe gaan jullie hiermee om? Ik hoor graag jullie reactie. Alvast dank	1) In de huidige situatie zijn twee rijstroken nodig als bufferruimte voor de wachttijd bij het spoor. Omdat in het ontwerp de auto ongelijkvloers het spoor kruist wordt de verkeersstroom tussen de twee verkeerslichten gelijkmatiger en eenvoudiger te verwerken. Daarom kan het worden uitgevoerd met 1 rijstrook per richting. De verkeersafwikkeling voldoet volgens het Verkeersmodel 2040. 2) Dit valt buiten de scope van de Stadstoegangsweg. In de vastgestelde Mobiliteitsvisie staat opgenomen dat in de toekomst parkeren van bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad plaatsvindt. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig met onderdoorgang van het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad daarom niet in de weg. 3) Dit vraagstuk is in beeld en een gevolg van het omvormen van het Keern tot doorfietsroute met ongelijkvloerse kruising met de Provincialeweg. In het vervolg wordt in samenhang met de herinrichting van de Van Dedemstraat ook de ontsluitingsstructuur voor verkeer verder uitgewerkt.
27	Bewoner		De rode stippellijn wat houd die in? [bij begraafplaats] Volgens een medewerker die avond tekent het het werkgebied af. (1) De lijn loopt vlak langs het graf van mijn zus. Ik wil niet dat er rijplaten over het graf gelegd worden voor de machines die daar aan het werk moeten. Het graf moet bereikbaar blijven tijdens de werkzaamheden. (2) Komt de tunnel diep genoeg zodat de grafrust gewaarborgd blijft? Ook zo stil dat het carillon te horen blijft op de verjaardagen? (3)	1) De rode stippellijn is een indicatie van de projectgrens. Deze is rondom de begraafplaats 2) We gaan de bereikbaarheid van de graven zo goed mogelijk waarborgen. Van het laten rijden van machines over de graven zal geen sprake zijn. 3) We gaan de grafrust zo goed mogelijk bewaren, maar tijdelijke overlast door machines is tijdens de bouw niet te voorkomen.
28	Bewoner Keern	Ik vind het geen goed idee, een betere verbinding voor auto's ?	NIET DOEN !! ZONDE VAN HET GELD !	1) De onderdoorgang is ontworpen op basis van de verwachte verkeersstromen in 2040, waarbij rekening is gehouden met alle bekende

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		dan komt er alleen maar meer verkeer naar de binnenstad. Dat geld kan beter aan een nog grotere parkeergarage bij het p en r terrein besteed worden. (1) En de fietstunnel vind ik ook een heel slecht idee, een tunnel levert alleen maar rottigheid op ,hanggroepjongeren ,vuurwerk, graffiti, blowen, ik ga er in de avond liever niet doorheen,maar er is ook geen alternatief ,weten jullie wel hoeveel meiden er in de avond hier fietsen ,van de hockey van de atletiek en noem het maar op ,die vermijden de vredehoftunnel al als het donker is en hebben straks geen andere keus en moeten wel door een tunnel.(2) Ook is het raar dat je niet met de fiets vanaf het noorden naar het fietspad langs de provinciale weg kan, heel veel scholieren en andere fietsers moeten dit wel en staan liever even voor het stoplicht te wachten zoals nu, dan dat ze een stuk om moeten fietsen.(3) Waar ook niet goed over nagedacht is zijn de parkeerplaatsen die gaan verdwijnen aan de noordkant , er moet dan een lullig klein parkeerterreintje komen langs	Het heeft totaal geen toegevoegde waarde, ik kom als vrachtwagenchauffeur in heel veel steden in het hele land en geloof mij de doorstroming naar de binnenstad van Hoorn is helemaal zo slecht nog niet en redelijk snel te bereiken ondanks de spoorwegovergang . Wat wel een toegevoegde waarde zou hebben is een fietsoversteek aan de westkant van de kruising provincialeweg/Keern, vroeger was er ook een fietsoversteek aan die kant en dat zou echt wel een verbetering zijn als dat er weer komt, want veel scholieren moeten allemaal richting de dampten. (5)	woningbouwplannen in de gemeente Hoorn. Uit het verkeersmodel blijkt dat de aanleg van de stadstoegang niet leidt tot een toename van het verkeer naar de binnenstad. Wel zorgt de ongelijkvloerse kruising met het spoor voor een betrouwbaardere verbinding. 2) Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden. 3) Het is de bedoeling dat er via het Dampten gefietst wordt. Dit wordt mogelijk gemaakt door een nieuw vrijliggend fietspad aan de noordzijde van Dampten en een nog verder uit te werken verbeterde inrichting van de straat tussen de scholen in. Daarover is de gemeente met de scholen in gesprek. De route voor fietsers vanaf richting Keern Noord naar de scholen aan de Dampten is ongeveer 300 meter langer, maar kent geen verkeerslichten meer en is breder en veiliger dan de huidige situatie. 4) In de nieuwe situatie blijft het aantal formele parkeerplaatsen gelijk maar worden die meer verspreid. De parkeerplaats op de hoek bij de Egel krijgt op verzoek van de eigenaar van het pand een groene afscherming. 5) een kerndoel van het project is juist het ongelijkvloers laten kruisen van fietsers op het Keern en auto’s op de Provincialweg. Een gelijkvloerse fietsoversteek aan de westzijde van het Keern is dus geen alternatief.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		de provincialeweg ,best wel een stuk lopen en veel te kort plaatsen (ook zijn de eigenaren van het nieuwe pand van de egel locatie er absoluut op tegen want daar zou een groenstrook komen).(4)		
29	Bewoner Leemhorst-straat	Ziet er geweldig uit!	Ik mis een fiets-voetgangerstunnel op het Keern onder het spoor. Als er nog geld over is, of méér bijdragen/subsidies van ProRail, Provincie of andere overheden dan verwacht, is de bestemming al bekend: de tunnel onder het spoor voor fietsers en voetgangers.	Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden.
30	Bewoner Klokkeweit	Het ziet er prachtig uit, maar ik ben bezorgd hoe veilig de fietstunnel is? Vaak bij tunneltjes hangen er jongeren. Het tunneltje bij het park onder de weg door kan je beter niet komen in de avond. Regelmatig worden er fietsers beroofd. Voor mij zou het nieuwe plan betekenen dat ik in de avond ook deze route zou vermijden door om te fietsen en bij het belastingkantoor over te steken.	Sociale veiligheid	Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.
31	Bewoner Paarden-weide	Ik vind het ontwerp er erg mooi uitzien. Echter gebruik ik deze route nu vaak naar huis als ik vanuit de stad naar huis fiets als het donker is ipv door de tunnel en park welke ik overdag dan vaker gebruik. Als er een tunnel komt, voel ik me minder veilig en zal ik moeten omfietsen langs het gemeentehuis op, wat nog	Kijk ook nog eens goed naar de sociale veiligheid. Met name in het belang van vrouwen en kinderen.	Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo ‘open’ mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		meer omfietsen is. Een tunnel geeft een minder veilig gevoel dan een drukkere verkeersroute. Dit zelfde geldt voor mijn kinderen.		
32	Bewoner Keern	Ik zit in de klankbordgroep, en ben dus al betrokken, maar heb nog een paar toevoegingen.	Over de stoep voor ons huis (Keern 1-13) rijden regelmatig fietsen, scooters en fatbikes om naar het tankstation te gaan. Hoe kan dit ingericht worden zodat dit niet meer gebeurd? (1) Het zou mooi zijn als na de tunnel alles richting/rond de binnenstad 30 km per uur wordt (ook Hoge Vest)(2) en vervolgens de weg tussen de Noordermarkt en Veemarkt een shared space wordt zoals het Kerkplein waardoor mensen vanuit het station een goede overgang hebben naar de binnenstad. (3)	1) Er is een middengeleider met hekwerk opgenomen in het ontwerp over volledige lengte (zoals bij Maelsonstraat). Dit voorkomt onveilig oversteekgedrag. 2) In het huidig ontwerp is de snelheid 50km/u tot aan kruispunt Keern-De Weel. Volgens vastgesteld beleid zullen op termijn alle routes waar fietsers op de rijbaan rijden 30km/u worden maar dus nog niet nadat de onderdoorgang terug op maaiveld is, daar is het fietspad nog gescheiden. 3) Deze suggestie nemen we mee in het onderzoek naar alternatieve inrichting voor de kruising Keern-Zuid.
33	Bewoner Worm-meester	Het huidige kruispunt is onoverzichtelijk voor fietsers, goed dat daar naar gekeken wordt.	Een tunnel vergroot het gevoel van veiligheid niet, belangrijk om hier rekening mee te houden. Tunneltjes stimuleren samen komen van groepen bij slecht weer, vuurwerk afsteken etc.	Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.
34	Bewoner Koepoort-sweg	Dit ontwerp, plan, laat de invloed van de afwikkeling van verkeersstromen op de directe omgeving volkomen ongewis. E.e.a oorzakelijk door de randen van de scope van het ontwerp. Wat zal de invloed op de gehele Maelsonstraat en Koepoortsweg worden irt de huidige inrichting? Wordt de bussluis Dampten opgeheven, blijft het hekwerk bij De Toren gehandhaafd? Het is niet duidelijk en te beperkt. (1) De tracekeuze pal achter het kappelletje op de begraafplaats Keern vind ik heel triest. Er zijn daar in de recente verleden al kindgraven geruimd in het kader	Een overall-visie en interactieplan, noem het Masterplan, over de beinvloeding van- en door alle plannen in deze omgeving zoals de Poort van Hoorn, Hoogbouw Maelsontraat 18-20, Buitenstad, Hoorn Noord , is niet aanwezig. Deze plannen hebben ongetwijfeld en onvermijdelijk invloed op elkaar, zeker op de bestaande bebouwing en leefomgeving die steeds meer in de verdrukking komt. (2) Dit stadstoegang-plan biedt waarschijnlijk een oplossing voor de huidige verkeerssituatie , maar zal over 10-20 jaar weer hetzelfde zijn . De kruising op het Scharloo blijft immers hetzelfde en ook de opvang-buffer in de stad , Westerdijk , Veemarkt, Vale Hen om een paar te noemen, worden er echt niet groter door. Er is domweg niet meer ruimte. Durf eens out of the stad te denken en alle autos op een groot parkeerterrein op te vangen en deze met gratis pendelbussen heen en weer in en uit de stad te brengen. De binnenstad e.o zal er enorm van opknappen (3) . Dan nog dit :	1,2 en 4) De gemeente Hoorn heeft inzicht in de toekomstige verkeersstromen via het verkeersmodel 2040. Dit in 2024 geactualiseerde model houdt rekening met geplande ontwikkelingen tot en met 2040, zowel wat betreft de infrastructuur als de toename van woningen en arbeidsplaatsen. Zo is ook voor de nieuwe stadstoegang berekend wat de aanleg betekent voor de verkeersstromen in de stad. Zowel op de wegvakken als op de kruispunten. Het model laat zien dat de wegen de toekomstige verkeerstromen kunnen verwerken. Dit neemt niet weg dat voor bepaalde punten nadere uitwerking gewenst is, zoals de uitgang vanuit de Toren. Daarnaast kunnen gedurende de studie nieuwe ontwikkelingen of ideeën ontstaan die ook weer om een afweging vragen. Momenteel wordt op dezelfde wijze gewerkt aan de uitwerking Van Dedemstraat/Maelsonstraat. Werken met een verkeersmodel heeft als voordeel dat we continue kunnen beoordelen wat de invloed is van bepaalde ontwikkelingen op het verkeer en zo nodig kunnen ingrijpen. 3) Het autoluw maken van de binnenstad en parkeren aan de rand van de binnenstad zijn opgaven die beschreven zijn in de Mobiliteitsvisie. Ook

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		van de Carbasiusweg en nu deze keuze. Verstand komt niet met de jaren .	U beperkt zich tot een beperkte scope van het ontwerp. (h.l. Het Keern) Een paar bemerkings voorbeelden ; Wat zal verkeers-invloed op de gehele Maelsonstraat en de Koepoortsweg e.o. worden in relatie tot de huidige inrichting? Blijft het hekwerk bij De Toren gehandhaafd? Wordt de bussluis Dampten opgeheven ? Krijgt de in-uitrit van het ziekenhuis met Maelsontraat en de kruising met provinciale weg extra verkeer te verwerken ? (het is er nu al vaak een bende).(4)	met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig met onderdoorgang van het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad daarom niet in de weg. 4) de bussluis Dampten komt te vervallen bij realisatie van plan Buitenstad. In plaats daarvan rijdt de bus dan over Dampten via het zogenaamde zuidtracé naar de Berkhouterweg. In de nieuwe situatie kan de kruising Provincialeweg-Berkhouterweg het verkeer goed verwerken, mede door de extra rijstrook op de Provincialeweg tot aan de Maelsonstraat.
35	Bewoner Hoge Weere	**Zie bijlage 35**	- Kijken naar fietstunnel bij spoorwegovergang Keern (2) - Kijken naar goede langzaamverkeersverbinding tussen nieuwe woonwijk Opel dealer en Traverse (7) - Betere voorkeursroute naar parkeergarage Poort van Hoorn (8) - Geen autotunnel ter verbetering van de Autoluwe binnenstad. (4 en 5)	1) De gemeente wil graag ook de fietsroute verder naar het noorden verbreden waar dit kan maar dat is geen onderdeel van dit project. In het fietsbeleid van de gemeente staat de fietsroute tussen Wognum en Hoorn via het Keern opgenomen als belangrijke regionale route. De route is dus in beeld maar wordt niet in zijn geheel binnen dit project opgepakt. 2) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 3) We nemen aan dat hier gedoeld wordt op de route Van Dedemstraat Dampten tot aan Buitenstad/ Berkhouterweg. Deze route krijgt een vrij liggend fietspad en voetpad naast de rijbaan en niet op de rijbaan zoals nu. In het plan voor het stationsgebied zijn goede fietsenstallingen voorzien nabij de traverse, aan de noord- en zuidzijde. 4 en 5) De onderdoorgang is ontworpen op basis van de verwachte verkeersstromen in 2040, waarbij rekening is gehouden met alle bekende woningbouwplannen in de gemeente Hoorn. Uit het verkeersmodel blijkt dat de aanleg van de stadstoegang niet leidt tot een toename van het verkeer naar de binnenstad. Wel zorgt de ongelijkvloerse kruising met het spoor voor een betrouwbaardere verbinding. Autoluw maken van de binnenstad en parkeren aan de rand van de binnenstad zijn opgaven die beschreven zijn in de Mobiliteitsvisie. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				met onderdoorgang van het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting én het maken van een autoluwere binnenstad gaan daarom prima samen. Bezoekers aan de binnenstad van Hoorn worden via een parkeerverwijzingssysteem verwezen naar de grote parkeerlocaties. Deze is deels al geplaatst en zal de komende tijd verder worden uitgebreid. De nieuwe parkeergarage zal hierin worden opgenomen. De nieuwe parkeergarage is echter primair bedoeld voor de treinreizigers en niet voor de binnenstadbezoeker. 6) De auto onderdoorgang is ontworpen met als ontwerpsnelheid voor de bocht van 40km/u met voldoende doorzicht. Met markering en bebording wordt echter duidelijk gemaakt dat hier 30km/u de maximale snelheid is. Door de gehanteerde bochtstraal, breedte en doorzicht is er voldoende ruimte voor hulpdiensten om een stilstaande rij voertuigen te passeren.30 km/h is een snelheid die hier goed past, juist vanwege de nabijheid van de kruisingen Provincialeweg en Weel, waardoor de snelheden al niet erg hoog zullen zijn. Het liefst zetten we deze maximumsnelheid dan ook door tot de kruising Weel, maar dat is nu nog niet opgenomen. Er is geen reden om te veronderstellen dat de tunnel een flessenhals zou worden.
36	Bewoner Keern	Ik maak mij zorgen over de sociale veiligheid bij de onderdoorgang voor fietsers ter hoogte van de provinciale weg.	4 juni ben ik bij de informatie avond geweest, toen heb ik al een korte reactie gegeven, graag wilde ik mijn aandachtspunten wat uitgebreider delen. Ik maak mij zorgen over de sociale veiligheid omtrent de onderdoorgang bij de provinciale weg voor fietsers. Al vrij vroeg begint de daling richting de onderdoorgang met enerzijds een muur en anderzijds water. Voor vrouwen of je fietst alleen, geeft dit een onveilig gevoel, je fiets als het ware een fuik in waar bijna geen sociale controle is en er is geen uitweg als je de inschatting maakt dat de onderdoorgang op dat moment niet veilig is. De trap is voor fietsers lastig. Dit speelt zeker s avonds en s nachts, want dan is het er stukken rustiger, weet ik uit ervaring, ik fiets er al vele vele jaren. Eigenlijk zijn onderdoorgangen/ tunnels nare plekken als het donker is. Nu zal zeker in de eerste jaren de onderdoorgang er prettiger uitzien en zo ervaren worden, alles is nieuw, maar over 5 a 10 jaar zal dit alweer anders zijn. Ik maak mij oprecht zorgen hoe ik, maar ook	Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			vele anderen straks veilig of met een veilig gevoel thuis komen. 80% tot 85% van de vrouwen krijgt in Nederland te maken met straatintimidatie. Hoorn heeft zich aangesloten bij Safe Streets, vanuit Un Women. Ik hoop dat de gemeente meer wil nadenken over de sociale veiligheid in dit project. Vanuit mijzelf hoop ik oprecht dat er geen onderdoorgang komt, dat er een oversteek komt waar mensen meer gezien worden en zich gezien voelen, wat veiligheid en een veiligheidsgevoel geeft. Nu is het een route welke je in het donker kan fietsen, dat zal straks veranderen.	
37	Bewoner Kometen-straat	Lijkt minder erg dan gedacht.	Topprioriteit in de acceptatiecriteria heeft geluidswerend asfalt EN een geluidswal met haag in de bocht die onder het spoor doorgaat. Zodat de huidige Kometenstraat bewoners en de nieuwe bewoners geen geluidsoverlast ondervinden in hun tuin of op hun balkonnetje en hun gezondheid verbetert wordt door het afvangen van fijnstof (PM2.5, vaste deeltjes kleiner dan 2,5 micron). Elke toename in geluidshinder of luchtverontreiniging is namelijk te veel en dient zoveel mogelijk gereduceert te worden. (1) Should have is een breed trappetje aanbrengen direct na het oversteken van de provinciale weg als voetganger. Zodat je niet hoeft om te lopen en ook brede of lange voorwerpen kan sjouwen zoals dingen van de Gamma of een Kleed bij de Kwantum. (2)	1) Het plan moet voldoen aan de geldende wettelijke normen. Dat omvat ook het voldoen aan de normen van geluid en luchtkwaliteit. Het is onderdeel van de planologische procedure. De inrichting rond de onderdoorgang wordt in het vervolg verder vormgegeven. Daaronder vallen ook de geluidwerende maatregelen. Hierbij worden belanghebbenden betrokken. 2) Aan de zuidzijde van de Provincialeweg is in de laatste versie van het voorlopig ontwerp een trap opgenomen. Daarnaast kan er bij Keern Noord via de parallelweg gelopen worden tot het punt waarop de onderdoorgang weer op maaiveld is. Dat is de toegankelijke route vanaf de westzijde/Blauwe Berg.
38	Bewoner Keern	Ik vind het onnodig veel geld uitgeven voor iets waar geen problemen zijn.	Wij wonen precies waar de tunnel begint op het Keern en zijn niet blij met de plannen. Wat als onze fundering zakt? (1) Of hangjongeren gaan zitten in de tunnel ‘s avonds? (2)	1) We beseffen dat er zorgen zijn als er vlak bij uw woning gebouwd gaat worden. We zullen voor, tijdens en na de bouw ons uiterste best doen om schade en overlast te voorkomen. We gaan in de realisatiefase voor begin van de werkzaamheden afspraken met u maken over hoe we te werk gaan, hoe we overlast beperken en schade voorkomen. Het is de bedoeling dat er een vast aanspreekpunt komt voor, tijdens en na de bouw. 2) Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hier zal ook gekeken worden hoe overlast best mogelijk voorkomen kan worden. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
39	Bewoner Kruitmolen-straat	A) In het gepresenteerde ontwerp ontbrak het verbetervoorstel van de klankbordgroep.	Verbeter het participatieproces. **Zie bijlage 39.1**	Voor het project nieuwe stadstoegang is een uitgebreid participatietraject gevolgd, waarvoor door verschillende belanghebbende veel waardering is uitgesproken. Tijdens het proces zijn wensen en aandachtspunten zo veel mogelijk in het ontwerpproces meegenomen, wat vooral in de deelgebieden Keern Noord en Midden tot aanpassingen in de ontwerpen heeft gevoerd. In Keern Zuid is de wens naar een vervolgonderzoek met breder scope gevolgd in het raadsvoorstel. In het participatieverslag kan iedereen teruglezen welke punten zijn ingebracht en wat de gemeente hiermee heeft gedaan. De reactie wordt niet alleen aan de raadsleden teruggekoppeld maar ook aan de indieners. Wat het dialoog tussen bewoners betreft, is hiervoor binnen de klankbordgroepen ruimte gegeven. Soms waren belanghebbende het eens over hun wensen en soms waren de meningen juist verdeeld en kon binnen de klankbordgroepen hierover een gesprek plaats vinden. Dat neemt niet weg dat het vaak aan de gemeente is om de grotere belangenafweging te moeten maken . De afsluitende inloopbijeenkomst was ervoor bedoeld om de voorlopige ontwerpen te presenteren die ter besluitvorming naar de raad zullen gaan. Iedereen kon zijn mening hierover uiten en aandachtspunten voor het vervolg meegeven. De alternatieve voorstellen van de klankbordgroep zijn niet gepresenteerd omdat deze buiten de scope van het project vielen en er ook geen tijd meer was om deze op haalbaarheid te toetsen. Binnen het huidige project konden deze dus niet meegenomen worden, zoals dat op de panelen vermeld staat. Maar de ideeën zijn serieus genomen en hebben ertoe geleid dat er in het vervolg een onderzoek met bredere scope zal plaats vinden. Hierin worden ook de klankbordgroep en andere belanghebbende verder betrokken.
		B) Binnen scope goed, buiten scope: - STOMP principe zit er onvoldoende in bij deel tussen spoor en binnenstad; (1) - onvoldoende duidelijk of deel van beschikbare budgetten	Zie bijlage. Alhoewel het buiten de scope valt is het vanzelfsprekend om wel te kijken naar kansen die buiten de scope liggen. Ik neem aan dat er al vaak is nagedacht over een combinatie van autotunnel en fiets, maar ik heb daar geen goede informatie over. (4)	1) De uitgangspunten van het project zijn opgebouwd volgens STOMP binnen de ruimtelijke mogelijkheden. In deelgebieden Keern noord en Keern midden is dit ook duidelijk zichtbaar in het ontwerp. Voor Keern zuid wordt voorgesteld optimalisaties voor fietsers en voetgangers in het gebied verder te onderzoeken. 2) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		beschikbaar blijven voor de fietstunnel onder spoor; - geen optimale inpassing van fietstunnel meer mogelijk; (2) - één van de slechtste punten in het gehele fietstracé, namelijk kruising De Weel, Keern, Noorderveemarkt, Hoge Vest wordt niet opgelost. (3)	Zoals ook in de bijlage aangegeven vind ik het strijdig met beleid om te zeggen dat je van het STOMP principe uitgaat maar dat niet goed te doen. Vraag 1: kan duidelijk aangegeven worden welke financiële middelen er voor de doelbestemming fietstunnel onder het spoor gereserveerd zijn? Dus niet voor het geheel, maar specifiek gealloceerd voor de fietstunnel onder het spoor. Vraag 2: kan in een vervolgopdracht vanuit bestuur duidelijk de aanleg van een fietstunnel onder het spoor worden meegegeven? (dan wel graag zo ruim dat het niet weer buiten de scope valt). (5) Mogelijk ambtelijk antwoord: we zullen het onder de aandacht van de raad brengen. **Zie bijlage 39.2** (6 en 7)	bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 3) Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. 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. 4) De basis van het project is een ontvlechting van verkeersstromen en een ongelijkvloers kruising van de provinciale weg (fietsers eraf) en de spoorlijn (auto's en liefst ook fietsers eronderdoor). Voor een gecombineerde auto-fietstunnel is geen ruimte. 5) Een fietsonderdoorgang onder het spoor is op dit moment geen onderdeel van het project, er is geen budget voor. Vanwege de hoge kosten wordt er ook niet voorgesteld om de fietsonderdoorgang onder het spoor nu aan te leggen. Het huidige ontwerp van de inrichting van Keern Zuid houdt wel rekening met een mogelijke toekomstige fietsonderdoorgang. Mocht er geld beschikbaar komen, zou de inpassing van de onderdoorgang eerst verder uitgewerkt moeten worden inclusief een participatieproces. 6) De bochten voor de fietsonderdoorgang onder het spoor zijn nodig vanwege de korte afstand tussen onderdoorgang en Dampten-Van Dedemstraat. Om tot de nodige diepte te komen is een langere hellingbaan nodig. 7) Een combinatie van een fiets en autotunnel op de plaats van de autotunnel lijkt op het eerste gezicht een alternatief, maar deze kent verschillende doorslaggevende nadelen, die vooral door de nabijheid van het spoor en de geïsoleerde ligging worden veroorzaakt. Ook is op die

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				plek ten noorden van het spoor de nieuwe rail inzet plaats van ProRail gerealiseerd, die moet verplaatsen uit het stationsgebied. Los van deze argumenten is er ook de vraag van de bouwbaarheid direct naast het spoor. Het zou overigens als hij wel bouwbaar zou zijn een versteende en geïsoleerde route tussen hekken (tussen spoor, fietspad en autoweg) opleveren. Zonder direct zicht en afslagen/uitwegen is deze langere route ook minder goed sociaal veilig te maken.
40	Lid Fietsers-bond	Ik ben blij met het ontwerp van de fietstunnel onder de provinciale weg	Ik vind de oplossing voor de kruising Noorderveemarkt - Keern - Weel - Vale Hen erg ingewikkeld en onduidelijk. Een betere oplossing zou ik vinden dat het nieuwe fietspad vanaf de provinciale weg zou afbuigen naar de van Dedemstraat en ter hoogte van het ziekenhuis afbuigt richting Station. Dit hele gebied gaat op de schop, dus nu is het ook het moment voor een herindeling. Mijn voorstel is om een mooie uitnodigende onderdoorgang, onder de sporen door, te realiseren op de plek waar nu de traverse is. Dit, in plaats van de brug die nu in het ontwerp staat. In dat ontwerp 'verdwijnt' ons historisch stationsgebouw voor een groot gedeelte uit het zicht. (In Amsterdam zijn er verschillende gerealiseerd , mooi verlicht, waar bezoekers zich veilig voelen) Deze onderdoorgang is zowel voor voetgangers die richting stadscentrum willen als voor fietsers. Dit verbetert tevens bereikbaarheid van het Dijklanden Ziekenhuis. Zelf ervaar ik de traverse die er nu is als hinderlijk en zwaar en ik denk niet dat een nieuwe trap dat zal veranderen. Het blijft een barrière tussen de noord- en zuidkant van het station. Een tunnel met een geleidelijke daling/stijging is fysiek veel minder zwaar dan traplopen. Ondergronds kan een fietsenstalling gerealiseerd worden die aansluit op deze onderdoorgang. (Dit is al op verschillende stations met succes in Nederland gerealiseerd en past, denk ik, ook in de visie van NS.) De fietsroute richting centrum kan dan via Noorderveemarkt naar de Veemarkt gaan. Vanaf daar kan men alle kanten op of je kunt je fiets parkeren op de plek aan de Veemarkt die vroeger werd bemand.	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.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			Vanaf de Noorder veemarkt kun je rechtsaf slaan richting Weel oversteek Keern. Het fietspad tussen de van Dedemstraat langs het Keern, over het spoor naar kruising Keern, Weel, Vale Hen, Noorderveemarkt kan dan vervallen. En de inrichting van dit kruispunt wordt daardoor ook eenvoudiger	
41	Stichting Vrienden van de begraaf-plaats Keern te Hoorn	**Zie bijlage 41**	1) Ja, in het project worden langzaam verkeer en autoverkeer ontvlochten. Dat is nodig voor de verwachte verkeersstromen in 2040. De nieuwe toegangsweg is niet alleen nodig voor de binnenstad, maar ook voor de toegang naar de Grote Waal en het Stadsstrand. Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. 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. 2) Gelet op de algemene formulering van dit punt kan hier geen specifieke reactie op worden gegeven. Voor het ‘niet meenemen’ van suggesties en ideeën kunnen diverse redenen zijn, bijvoorbeeld dat dit onderwerp pas in de volgende projectfase aan de orde komt, niet binnen de scope van het project valt of dat een ander belang zwaarder weegt. Aangezien de panelen gericht zijn op een breder publiek, bevatten deze alleen een samenvatting van de belangrijkste punten. In de reactienota kunt u teruglezen waarom wensen wel/niet zijn overgenomen. 3) Voor de artist impressions heeft Movares openbare beeldinformatie gebruikt om een zoveel mogelijk realistisch beeld te geven. Daarin valt op dat het nieuwe gebouw De Egel er nog niet op staat, maar de andere bestaande bebouwing wel, dit komt door de recente bouw van het pand. Vaak vallen de hoge gebouwen op de impressies weinig op vanwege de bomen in het ontwerp. De groene inrichting is belangrijk onderdeel van het ontwerp en de daadwerkelijke toekomstige situatie waar we naar streven. Voor Keern zuid is geen impressie gemaakt, aangezien de nieuwe kruising niet veel afwijkt van de huidige en impressies hier dus geen toegevoegde waarde hebben. 4a) De muur bij de begraafplaats: de huidige muur is bouwkundig onstabiel en kan bij het graven van de nieuwe watergang niet worden gehandhaafd. Er is geen aanleiding de muur terug te laten keren, omdat het karakter van het Keern compleet zal veranderen: groen en water worden toegevoegd, de fietsroute wordt verbeterd en de auto verdwijnt grotendeels. Vanuit die verandering is het juist gewenst is om de monumentale kwaliteiten van de begraafplaats zichtbaarder te maken in het gebied. De afdelingen Erfgoed en Beheer hebben positief geadviseerd op het vervangen van de muur door watergang met groene oever met struiken en bomen. Ook de bewoners in de klankbordgroep van Keern midden hebben zich positief uitgesproken over het vervangen van de muur door een watergang met groene oever. b) Parkeren: in eerdere gesprekken met het bestuur van de stichting is vastgesteld dat de huidige (blauwe zone) parkeerplaats aan het Dampten voor de begraafplaats overbemeten is, daarom bijna nooit vol staat en ook wordt benut door bezoekers van de binnenstad. Door het maken van extra langsparkeerplaatsen aan het Keern, nabij de nieuwe/oude hoofdingang wordt naar onze mening voorzien in voldoende	

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			parkeergelegenheid voor de bezoekers van de begraafplaats. Op het parkeren op het terrein zelf voor mindervaliden is negatief geadviseerd door de beheerders. Voor het parkeerregime op de parkeerplaatsen aan het Keern is voorstelbaar dat dit wordt uitgewerkt in een kort parkeren regeling. Dit wordt de volgende projectfase opgepakt. c) De toegang: Klopt, daar wordt rekening mee gehouden. d) Geluidshinder: Zoals eerder aangegeven, zal de gemeente in de volgende fase in afstemming met de stichting nadere invulling geven aan geschikte maatregelen om geluidshinder zo veel mogelijk te voorkomen. e) De gemeente ziet daarin een ondersteuning voor de groene inpassing van het huidig ontwerp waarbij de kwaliteiten van de begraafplaats meer tot hun recht komen en integraal onderdeel worden van het gebied. f) Daar is de gemeente zich zeer van bewust en gaat hier zorgvuldig mee om. *Nadat de reactie door de stichting is ontvangen, heeft de gemeente vernomen dat het bestuur van de stichting van verdeelde mening is over het ontwerp en niet alle (bestuurs)leden achter de ingediende reactie staan. Het weerstand tegen het plan is daarom minder sterk dan de reactie zou laten denken. De gemeente hoopt dat dit een goede basis biedt om ook in toekomst goed met elkaar in gesprek te blijven en samen tot goede oplossingen te komen.	
42	Bewoner	**Zie bijlage 42**	*Algemeen* Ja, in het project worden langzaam verkeer en autoverkeer ontvlochten. Dat is nodig voor de verwachte verkeersstromen in 2040. De nieuwe toegangsweg is niet alleen nodig voor de binnenstad, maar ook voor de toegang naar de Grote Waal en het Stadsstrand. Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. 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. *Het Joods monument* Zoals eerder aangegeven is het niet noodzakelijk om het monument te verplaatsen. In het voorlopig ontwerp wordt het Joodse monument niet aangetast. Het fietspad oversteek Keern-zuid wordt echter verbreed en aangesloten op de nieuwe woonwijk Pelmolenpad. Deze aansluiting vergt meer ruimte dan het huidige voetpad. In de nieuwe situatie wordt het afstand tussen verharding en monument daarom ongeveer gehalveerd, maar het monument staat nog steeds geheel vrij van de verharding. Er is geen verkeerskundige of technische noodzaak tot verplaatsing. Het is wel de vraag of deze kleinere afstand in de nieuwe situatie voldoende recht doet aan de context en betekenis van het monument. De gemeente wil daarom in gesprek met vertegenwoordigers van de Joodse gemeenschap en andere belanghebbenden die kunnen adviseren over het wel of niet gewenst zijn van verplaatsing van het monument. Bijvoorbeeld naar een (in nader overleg te bepalen) plaats noordelijk, in hetzelfde grasveld. Gezien de herinrichting van Keern Zuid pas in de laatste fase van het project zal worden gerealiseerd, is er nog voldoende tijd om dit vraagstuk met alle stakeholders zorgvuldig te bespreken. Zoals hierboven aangegeven, is de gemeente voornemens om verder onderzoek te	

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			doen naar een alternatief voor de kruising Keern Zuid. Maar de gemeente gaat zorgvuldig en met respect met dit vraagstuk om. Het uitgangspunt in het huidig ontwerp is vooralsnog dat het niet verplaatst hoeft te worden.	
43	Comité 40-45 Hoorn	Geachte gemeente Hoorn, Hierbij geeft het Comité 40-45 Hoorn aan, dat wij de Reactie op voorlopig ontwerp Keern Zuid van [reactie indiener 42] onderschrijven. De reactie geeft een goed overzicht van de situatie en problematiek, ook in historische context, weer. En de reactie op het voorlopig ontwerp Keern Zuid is helder en duidelijk.		Bedankt voor uw reactie. U vindt de inhoudelijke reactie bij reactie 42.
44	Klankbord-groep Keern Zuid	Kruispunt Keern, Noorder Veemarkt, Hoge Vest, De Weel is voor fietsers en wandelaars een zeer slecht ingericht kruispunt. Het voldoet niet aan het STOMP principe. Ook het nieuwe ontwerp van de kruising lost dat niet op. Elke bestede € aan de kruising kan weggegooid geld zijn.	Zie ingebrachte verbeteringen klankbordgroep 20 mei 2025 in bijlage. Toelichting We hebben deelgenomen aan de klankbordgroep Stadstoegang Keern Zuid. In die werkgroep hebben we zeer goed en prettig samengewerkt met het projectteam. Duidelijk was te merken dat de projectteamleden hun best deden om de inbreng van de klankbordgroep goed mee te nemen. Waarom dan toch deze reactie? Omdat de projectteamleden zich strikt gebonden voelen aan hun opdracht. U zult begrijpen dat wij als bewoner meer geïnteresseerd zijn in het beste voor Hoorn, dan aan het voldoen aan een opdracht binnen een bepaalde scope. Als een probleem binnen een bepaalde scope niet oplosbaar is, moet je buiten de scope kijken. Het probleem van de Stadstoegang Keern Zuid is het voor fietsers en voetgangers hopeloze kruispunt Keern, Noorder Veemarkt, Hoge Vest, De Weel. Dat is binnen de scope niet oplosbaar. Daarom hebben we als projectgroep enkele verbeteringen en een alternatief ingebracht. Dat vindt u terug in de betreffende reactie. De projectgroep heeft toegezegd het	Bedankt voor de waarderende woorden. De uitgangspunten van het project zijn opgebouwd volgens STOMP binnen de ruimtelijke mogelijkheden. In deelgebieden Keern noord en Keern midden is dit ook duidelijk zichtbaar. Ook al voldoet de kruising bij Keern Zuid in het voorlopig ontwerp niet aan het STOMP principe, wordt het wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. Voor optimalisatie van Keern zuid is het voornemen een vervolgonderzoek met een breder scope 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. De scope van dit onderzoek zal breder zijn dan dat in het huidige project het geval is. Hierbij zullen opnieuw belanghebbenden, waaronder de leden van klankbordgroep worden betrokken en kunnen ook uw alternatieve ideeën onderzocht worden.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			mee te willen nemen in de nog te maken plannen voor Stationsgebied en Pelmolenpad. Daarvoor heeft ze een passende opdracht van de raad nodig. **Zie bijlage 44**	Het huidig voorlopig ontwerp vergt relatief weinig ruimtelijke aanpassingen en financiële middelen en zou dus 'no regret' kunnen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd is na het nemen van het raadsbesluit voor de aanleg van de onderdoorgangen nog steeds voldoende tijd om opnieuw naar deze kruising te kijken gezien dit deel pas als laatste aangelegd zal worden (omstreeks 2032).
45	Bewoner Leemhorst-straat	Lijkt me top voor de doorstroming en uitstraling van dit nu vooral versteende gebied. Fijn dat er gedacht is aan meer groen.	- Fietsroute van Keern Noord met vervolg op Provinciale weg > bijvoorbeeld richting de Leemhorststraat of richting de Vredehofstraat.(1) Zelfde geldt voor wandelen. Bijvoorbeeld van Hof van Hoorn terug lopend/fietsend naar de Leemhorststraat. Wordt lopen mogelijk gemaakt met een trap die de onderdoorgang in gaat? (2) - Fietsroute van Keern ook onder het spoor door laten gaan voor minder wachttijd op de fiets/lopend. De spoorwegovergang is vaak en lang dicht. (3) - Kruising Keern-Hoge Vest-Noorderveemarkt: dit kruispunt is voor fietsers die vanaf het station of vanaf Keern Zuid komen en die richting het Park Schouwburg gaan erg omslachtig. Veel mensen starten daardoor op de stoep of spookrijdend aan de verkeerde kant van de weg op de Hoge Vest. Wellicht kan er over nagedacht worden om het fietspad op Keern Zuid te splitsen in de bocht en dan over de autoweg heen te laten gaan die dan net onder het spoor vandaan komt. Hierdoor is er aan 2 kanten van de autoweg een fietspad en is het kruispunt een stuk overzichtelijker voor fietsers die rechtdoor richting Park Schouwburg gaan.(4)	1) Het fietspad vanuit de nieuwe tunnel loopt door naar Dampten en Van Dedemstraat. Vanaf dit punt kan verder gefietst worden naar bijvoorbeeld de scholen aan het Dampten of het Ziekenhuis en Leemhorststraat de andere kant op. In vergelijking met de huidige situatie betekent dit een omweg. De route voor fietsers vanaf richting Keern Noord naar de scholen aan de Dampten is ongeveer 300 meter langer, maar is veiliger en kent geen oversteek met verkeerslichten. Voor voetgangers is de kortere route nog wel mogelijk, door een trap tussen tunnel en fiets/voetpad parallel aan de Provincialeweg. 2) De verbinding Hof van Hoorn naar voetpad onderdoorgang wordt vormgegeven door een toegankelijke voetgangersverbinding op maaiveld (bij Abovo). Tussen voetpad onderdoorgang (zuidzijde) en het voetpad langs Provincialeweg komt een trap. 3) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang is daarmee rekening gehouden. 4) Het kruispunt wordt wel beter voor fietsers en voetgangers. De fiets en voetgangers oversteken op het kruispunt zijn aan de noordzijde logischer ingepast met 2 oversteken in plaats van de huidige 3x oversteken. Verder is de situatie voor fietsers (die meerdere malen moeten oversteken om vanuit het noorden richting het zuiden te fietsen) niet optimaal maar de situatie is wel beoordeeld als voldoende verkeersveilig. 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

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				fietscomfort en de ruimtelijke kwaliteit verder kunnen verbeteren. Bij dit vervolgonderzoek worden ook belanghebbenden betrokken en kunnen hun ideeën verder onderzocht worden.
46	Bewoner Gording	Goed dat er in het voorlopig ontwerp een 3e rijstrook op de Provincialeweg in de richting van de Maelsonstraat is opgenomen.	Wordt er in het ontwerp van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers ook rekening gehouden met een toekomstige 3e rijstrook op de Provincialeweg in de richting van de A7? Dit zodat later een uitbouw naar een volledige 2x3 configuratie van de Provincialeweg mogelijk blijft. Op de tekening lijkt hier geen sprake van te zijn.	De huidige en toekomstige verkeersstromen op de Provincialeweg vragen alleen in west-oost richting om uitbreiding vanwege de meerdere kort op elkaar liggende zijwegen. Aan de noordzijde (oostwest) speelt dit probleem niet en is uitbreiding niet nodig.
47	Vereniging Oud Hoorn	Commentaar op de aanleg van een tunnel als verkeerskundige ingreep. In alle zienswijzen en ander commentaar van de Vereniging Oud Hoorn op de plannen rond de Poort van Hoorn en de tunnel is de vereniging consequent geweest in zijn standpunten. Onze stelling is dat een tunnel pas moet worden aangelegd wanneer de parkeergarage aan de noordzijde van het station gerealiseerd is en de binnenstad autoluw is gemaakt. Indien de tunnel eerst wordt aangelegd zal er gewenning optreden, waardoor bezoekers van de binnenstad eerder voor de zuidzijde van het spoor kiezen bij het zoeken naar een parkeerplaats. De huidige plannen gaan uit van de aanleg van de tunnels voorgaande aan de realisatie van de noordzijde van de Poort van Hoorn. De vereniging Oud Hoorn vindt dit een totaal verkeerde insteek. Dit	Het formulier is te beperkt om ons gehele commentaar hier te geven. Het gehele commentaar volgt in een brief aan de Gemeenteraad en Burgemeester en Wethouders. Keern-Noord Het Westfries Archief is een veel bezochte bestemming voor openbaar vervoerreizigers. Een trap met een voetpad dat aansluit op de dienstweg langs de Provincialeweg is hier zeer gewenst. Onderdoorgang Provincialeweg Opvallend is dat de Provincialeweg in de richting van Enkhuizen met een rijbaan wordt verbreed. In deze plannen wordt nergens aangegeven wat dit betekent voor het begeleidende groen van de Provincialeweg en voor de geluidsoverlast van de langs deze weg liggende en geplande woningen. Ook later in deze reactie zullen we aangeven dat de gemeente veel te veel bezig is met plannen op detailniveau en te weinig met de visie op het geheel. Keern-Midden Door het terugbrengen van water in het profiel van dit wegdeel wordt het historische beeld enigszins hersteld, wat wij waarderen. Om het noordelijke deel van het Keern en dit deel meer te verbinden als één historisch lint, is het doorzetten van de haag die het gehele noordelijke Keern begeleidt, hier een belangrijke visuele drager. Helaas is dit nog niet opgenomen in het huidige plan, hoewel de ruimte hiervoor aanwezig is waar de fietsroute weer bovengronds komt. Aan de noordzijde ontbreekt	*Volgorde tunnel en parkeergarage noordzijde* Deze reactie gaat er nog van uit dat de parkeergarage aan de noordzijde ook dient voor bezoekers van de binnenstad. Dit uitgangspunt is verlaten met het besluit een kleinere parkeergarage te maken, onder handhaving van de overige parkeergelegenheden aan de rand van de binnenstad, m.u.v. Pelmolenpad. De nieuwe parkeergarage aan de noordzijde heeft voornamelijk een P+R functie. Er is dus geen afhankelijkheid voor wat betreft het faciliteren van autoverkeer van bezoekers, die ook in de nieuwe situatie hun parkeerbestemming hebben aan de zuidzijde van het spoor. Het -nog concreet te maken- beleidsvoornemen binnenstad autoluw wordt door de autotunnel niet onmogelijk gemaakt. Ook moet in het oog worden gehouden dat de autotunnel een bredere functie heeft dan toegang tot de binnenstad, maar ook toegang naar de wijk Grote Waal en het Stadsstrand. *Verkeer aantrekkende werking tunnel* De onderdoorgang is ontworpen op basis van de verwachte verkeersstromen in 2040, waarbij rekening is gehouden met alle bekende woningbouwplannen in de gemeente Hoorn. Uit het verkeersmodel blijkt dat de aanleg van de stadstoegang niet leidt tot een toename van het verkeer naar de binnenstad. Wel zorgt de ongelijkvloerse kruising met het spoor voor een betrouwbaardere verbinding. Ook met autoluw(er) maken van de binnenstad blijft een toegangsweg nodig met onderdoorgang bij het spoor. Het maken van deze nieuwe ontsluiting staat een autoluwere binnenstad niet in de weg.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		zeker in combinatie met het feit dat dat de parkeerplaatsen op het Pelmolenpad in dezelfde periode verdwijnen. Het staat in schril contrast met de beleidsuitgangspunten voor een autoluwe binnenstad. Een tunnel is en blijft een verkeer aantrekkende oplossing, die zonder tegenmaatregelen het omgekeerde bereikt van het voor de binnenstad ingezette beleid. Aangezien de volgorde bij de realisatie van de Poort van Hoorn en de tunnel essentieel is voor het gedrag van de verkeersdeelnemers in en rond de binnenstad, is een goede onderbouwing noodzakelijk. Het college wil enerzijds de binnenstad autoluw maken en anderzijds de bereikbaarheid verbeteren. Het tunneltracé speelt in dat dualisme een cruciale rol. Er is echter nergens uiteengezet hoe de tunnel zich verhoudt tot het autoluw maken van de stad. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de effecten van omvangrijke bouwplannen te onderzoeken, in kaart te brengen en bij aanzienlijke effecten oplossingen aan te dragen, zowel voor de korte als lange termijn. Bij de Poort van Hoorn	een verbinding tussen het fietspad en de toegangsweg voor de bewoners, deze verbinding is noodzakelijk voor de toegankelijkheid van de woningen. Het is de vraag of er langs de woningen een voetpad moet worden aangelegd. Gezien het beperkte autogebruik zorgt een inrichting waarbij de auto te gast is voor een rustiger beeld in dit toch al zeer gelaagde profiel. We waarderen het zeer dat de oude toegang van de begraafplaats in ere wordt hersteld. Wel wijzen we op de recent geplaatste poort die momenteel niet geschikt is om geopend en gesloten te worden. Momenteel bevinden zich nog veel grote bomen rond de begraafplaats. Een deel zal moeten verdwijnen voor de aanleg van de watergang. Wij pleiten ervoor deze bomen binnen het plangebied te verplanten zodat er meer volwassen bomen deel uitmaken van het nieuwe beeld. Een voetpad van slechts 1.80 meter en verderop zelfs maar 1.60 meter breed tussen de Van Dedemstraat en de Noorderveemarkt vinden we veel te smal voor dit drukke voetpad. Veel gebruikers, waaronder gasten van het Van der Valkhotel, het Westfries Archief, rolstoelgebruikers en minder mobiele personen vanuit Avondlicht, maken gebruik van deze verbinding met de binnenstad. Het behoort tot één van de drukste voetgangersverbindingen in de stad. Keern-Zuid Het kruispunt Noorderveemarkt-Scharloo-Weel-Keen is een druk knooppunt. Het verwerkt nu veel verkeer in alle vormen, en is vaak onaangenaam voor fietsers en voetgangers. Op papier lijkt de situatie voor he langzaam verkeer iets te verbeteren. Wat ons verbaast is dat het aantal rijbanen rond het kruispunt vermeerdert. Hierdoor blijft dit kruispunt te grootschalig als entree voor de binnenstad. Wij betreuren dat er geen alternatieve ontwerpen zijn overwogen die beter passen bij de entree van de binnenstad en de singelstructuur. Er zijn betere oplossingen mogelijk op basis van het ontvlechten van de verkeersstromen. Dit plan getuigt niet van durf en lef. De entree van de binnenstad verdient beter. Het Kwaliteitsplan uit 2000 gaf al een denkrichting aan mogelijkheden, waarbij zowel het verkeer wordt ontvlecht als het beeld van de singelstructuur	*Voetgangerstrap in Keern Noord* Een voetgangerstrap aan de noordzijde Provincialeweg verlengt de tunnel op een plek waar weinig ruimte is in verband met het Abovo gebouw. Een trap op die plek wordt niet noodzakelijk geacht, het voetpad (of fietspad) door de tunnel is zowel via de Blauwe Berg als via het Keern bereikbaar. *Onderdoorgang Provincialeweg* Een baanverbreding is noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling in de toekomst. Hierbij wordt zeker rekening gehouden met geluid. Het plan moet voldoen aan de geldende wettelijke normen. Het is onderdeel van de planologische procedure. In de volgende fase zal via een groenplan inzichtelijk worden gemaakt welke bomen hiervoor gekapt moeten worden. **Keern-Midden** *Doorlopende haag* Als doorgaand element hebben we gekozen voor de bomenrij in Keern Midden en Noord, dit is het structurerende landschappelijke element. De haag is in Keern Noord een middel om de rijbaan te scheiden van het vrijliggende fietspad. Deze kan in Keern Midden dezelfde functie krijgen, al is de omliggende context wel behoorlijk anders. Met name de bebouwing is van een andere omvang en de tussenliggende ruimtes zijn groter. Ook ligt de haag aan de andere zijde (oost) omdat de verbinding met het water aan de westzijde een belangrijk historisch element is met grote belevingswaarde. De mogelijkheden van de beplanting en het doortrekken van de haag zullen we meenemen in de volgende fase, waarin een beplantingsplan gemaakt zal worden. *Verbinding voetpad Provincialeweg-ventweg Keern* Er is geen verbinding voor fietsers en voetgangers voorzien, ter voorkoming van sluipverkeer van doorgaande fietsers over het voetpad en de ventweg, de klankbordroep adviseerde negatief over deze verbinding.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		trekt de gemeente een kader rondom het plangebied en gaat ervan uit dat daarmee alle effecten en problemen zijn afgebakend. Dit is een onjuiste aanname.	wordt verbeterd. Het idee gaat uit van een ruit die werkt als een rotonde. Dit kan zowel met water als met een groene invulling. Dit is een unieke kans om het goed aan te pakken en deze moeten we nu benutten. **Zie bijlage 47**	*Voetpad ventweg Keern* Een voetpad is op veel straten juist wenselijk om de verkeersdeelnemers helderheid te geven en voetgangers veiligheid te bieden. De inrichting van de ventweg zoals deze nu is ingetekend is in overleg met omwonende tot stand gekomen en volgt de in Hoorn gebruikelijke uitgangspunten. Mochten er in de nadere uitwerking nog andere ideeën de voorkeur krijgen dan is dit zeker bespreekbaar. *Herplanten grote bomen begraafplaats* Herplanten/verplaatsen van grote (en dus oude) bomen is vaak kostbaar, zonder de garantie dat de bomen het overleven. Daar waar er reële mogelijkheden tot behoud via herplant zijn, zullen we die afwegen tegenover de kosten. In het groenplan (volgende fase) gaan we daarop in. Daarnaast geldt het gemeentelijk beleid dat alle te verwijderen bomen moeten worden gecompenseerd door herplanting. In eerste instantie gebeurt dit binnen het plangebied. Als dit niet mogelijk blijkt, wordt gezocht naar een alternatieve locatie zo dicht mogelijk bij het plangebied. Als onderdeel van het groeninrichtingsplan wordt dan ook een herplantingsplan opgesteld. Dit plan geeft op kaart weer waar bomen worden verwijderd en waar nieuwe bomen worden toegevoegd. Het herplantingsplan is een verplicht onderdeel van het vergunningsproces. *Breedte voetpad tussen Van Dedemstraat en Keern-Zuid* De route voor het gemotoriseerde verkeer, via de tunnel, en de fietsroute komen zuidelijk van het spoor, ter hoogte van het huidige BP-station bij elkaar. Ter plaatse van huisnummer. Keern 5 is de ruimte beperkt, met als gevolg dat het voetpad teruggebracht is tot 1,60m. Dit is een minimale maat. Het streven is dan ook om in de nadere uitwerking voor Keern-Zuid ruimte te vinden om het voetpad ook op deze plek naar 1,80m te brengen. **Keern Zuid** *Kruising Keern-de Weel* 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.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
				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. *Joodse monument* Ook in het huidige voorlopig ontwerp is het niet noodzakelijk om het monument te verplaatsen. In het ontwerp wordt het Joodse monument niet aangetast. Het fietspad oversteek Keern-zuid wordt echter verbreed en aangesloten op de nieuwe woonwijk Pelmolenpad. Deze aansluiting vergt meer ruimte dan het huidige voetpad. In de nieuwe situatie wordt het afstand tussen verharding en monument daarom ongeveer gehalveerd, maar het monument staat nog steeds geheel vrij van de verharding. Er is dus geen verkeerskundige of technische noodzaak tot verplaatsing. Het is wel de vraag of deze kleinere afstand in de nieuwe situatie voldoende recht doet aan de context en betekenis van het monument. De gemeente wil daarom in gesprek met vertegenwoordigers van de Joodse gemeenschap en andere belanghebbenden die kunnen adviseren over het wel of niet gewenst zijn van verplaatsing van het monument. Bijvoorbeeld naar een (in nader overleg te bepalen) plaats noordelijk, in hetzelfde grasveld. Dat biedt ook kansen voor een nog betere groene inpassing van het monument dan het nu het geval is. Gezien de herinrichting van Keern Zuid pas in de laatste fase van het project zal worden gerealiseerd, is er nog veel tijd om dit vraagstuk met alle stakeholders zorgvuldig te bespreken. Zoals hierboven aangegeven, is de gemeente voornemens om verder onderzoek te doen naar de kruising van Keern Zuid. Als deze fase is afgesloten en het definitieve voorlopig ontwerp vaststaat, kan het gesprek over de meest wenselijke inpassing van het monument gesproken
48	Bewoner Keern	**Zie bijlage 48**	**Reactie gemeente** *1) Waarom een fietstunnel in plaats van een gelijkvloerse overgang voor fietsers*	

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			De Provincialeweg is in het verkeersnetwerk van de gemeente Hoorn de belangrijkste weg in gemeentelijk beheer. Alle ontsluitingswegen sluiten hierop aan. Daarom is het van groot belang om doorstroming op de Provincialeweg te faciliteren. Daarnaast heeft de Provincialeweg niet alleen een lokale functie maar is het ook een belangrijke weg voor het achterland en bereikbaarheid van o.a. Hoorn80. Waar een hoofdautoroute een hoofdroute voor lopen en fietsen moet kruisen ontstaat een knelpunt. Het kruispunt kan de verkeersstromen niet meer op een goede manier afwikkelen. In dit soort situaties is ongelijkvloers zowel voor veiligheid als doorstroming de beste optie. Het maken van een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers is in aanlegkosten betaalbaarder en beter inpasbaar dan de Provincialeweg over de volle breedte verdiepen. In 2022 is onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven, waaruit de noodzaak van een ongelijkvloerse kruising fietsers-voetgangers Keern-Provincialeweg uit is gekomen, ook in de Mobiliteitsvisie is deze opgenomen. In oktober 2023 heeft de raad onder meer besloten dat een voorlopig ontwerp voor deze onderdoorgang moet worden opgesteld. *2) Voor de voetgangers wordt het niet beter* Wij zien ook voordelen voor de voetganger omdat die geen potentieel onveilige kruising hoeft over te steken. Het voetpad is breed genoeg voldoet aan de minimale maatvoering. Daarnaast is er een lage afscheiding tussen fiets en voetpad waardoor uitwijken over het fietspad mogelijk is. Zo gaat het in de praktijk ook op veel andere plaatsen. *Voorkeur voor 'overbodige' 3e rijstrook boven voetpad langs Provincialeweg* Om een derde rechtdoorgaande rijstrook in het ontwerp op te nemen ligt onderstaande motivering aan ten grondslag: Een belangrijke ontwerpvraag betrof nut en noodzaak van het doorzetten van de derde rechtdoorgaande rijstrook op de zuidelijke rijbaan van de provinciale weg, vanaf het kruispunt met de Berkhouterweg tot aan de Maelsonstraat. Momenteel gaat de meest rechtste rijstrook na de kruising met de Berkhouterweg over in het rechtsafvak van het kruispunt met het Keern (de huidige toegangsweg tot de binnenstad). De rekenresultaten voor het kruispunt Provincialeweg-Stadstoegang, tonen aan dat met 2 rechtdoorgaande rijstroken de verkeersstromen voor 2040 nog kunnen worden afgewikkeld. Een derde rechtdoor gaande rijstrook zorgt echter voor een meer robuuste oplossing, waarbij regelingen van individuele kruispunten eventueel koppelbaar zijn. In de advisering rond dit dilemma is aangegeven dat, indien de derde rechtdoorgaande rijstrook niet wordt gerealiseerd, er in het ontwerp wel een ruimtereservering voor de lange termijn dient te worden opgenomen. Aangezien de periode tussen planjaar en einde realisatie relatief klein is, en dat daarmee de 'lange termijn' niet zo heel lang is, is de 3e rijstrook nu al meegenomen. Het maakt het verkeersnetwerk vanaf de A7 tot en met de Maelsonstraat toekomstbestendig. *3) Kwaliteitsverbetering omgeving Noorderveemarkt, herstel singel* Bij Keern zuid is opnieuw onderzocht of ruimte kon worden gevonden voor een alternatieve kruising. Hiermee zou ruimte gevonden kunnen worden voor een afronding van de groene singel rondom de historische binnenstad, zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. In het geactualiseerde verkeersmodel 2040 zijn de verkeerstromen met bijbehorend ruimtebeslag echter nog zo groot dat een 4-taks kruispunt op de huidige plaats de meest efficiënte oplossing is voor een adequate verkeersafwikkeling. Daarnaast zullen er in de komende jaren ontwikkelingen voordoen die nieuwe inzichten en uitgangspunten opleveren voor de inrichting en gebruik van de ruimte van het zuidelijke stationsgebied tot en met Keern-Pelmolenpad. Er is gelet op deze inzichten voor gekozen om het ontwerp van de huidige kruising functioneel aan te passen aan de nieuwe situatie.	

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			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. *4) Overdaad aan asfalt voor kruising Noorderveemarkt* Dit maakt onderdeel uit van datgene wat onder punt 3 is aangegeven. Optimalisaties zijn qua precieze lengte en maatvoering van de opstelvakken in de volgende fase nog mogelijk, maar de oppervlakte aan asfalt neemt niet toe in vergelijk met de huidige situatie. *5) Doorsteken voor fietsers tussen Keern en Berkhouterweg/Provincialeweg* Fietsers kennen straks twee parallele oost-west routes; één langs de Provincialeweg en de tweede langs een nieuw vrijliggend fietsroute langs de noordzijde van het Dampten en de van Dedemstraat. Beide worden op vier plaatsen onderling verbonden: n via het Damptenplein bij Buitenstad, via een nog samen met de scholen uit te werken fietsstraat tussen de scholen Newton en Tabor, d'Ampte en via de Maelsonstraat. Een directe verbinding tussen het Keern en fietspad Provincialeweg is niet opgenomen, omdat dit teveel ruimte vraagt en bovendien niet veilig inpasbaar is. Dit betekent dat bepaalde routes langer worden, zo neemt de afstand oversteek Keern – scholen Dampten toe met ca. 300 meter ten opzichte van de huidige gelijkvloerse kruising. Daarentegen hoeft niet meer gewacht te worden voor het verkeerslicht, is een flauwe helling (2,5%) bij Keern midden gehanteerd én wordt de nieuwe route door het nieuwe fietspad bij het Dampten de meest logische verbinding tussen Keern noord en de scholen. *6) Uniforme breedte fietspad ter hoogte kruising Blauwe Berg* De kruising Geldelozeweg – Keern wordt niet binnen het project opgepakt (daarom zit er een verloop naar de huidige breedte). Los van project Stadstoegang wordt er in het kader van verbeteren sportcomplex Blauwe Berg en het Actieplan Fiets onderzoek gedaan naar verbeteringen voor dit kruispunt. *7) Nodeloos kort afslagvak van Provincialeweg naar Carbasiusweg* Uit de kruispuntberekening (2040) blijkt dat de maximale wachtrij 40 meter bedraagt. De maximale wachtrij van het doorgaande verkeer is 60 meter. • (linksaf groen, rechtdoor rood) Om de kans te verkleinen dat linksafslaand verkeer nodeloos stil staat in de wachtrij voor rechtdoor, is het linksafvak eveneens aangepast naar 60 meter. • (linksaf rood, rechtdoor groen) Hiermee is de kans dat linksafslaand verkeer stil moet staan op de strook voor rechtdoor verkeer al sterk kleiner. Om deze kans nog verder te verkleinen is het mogelijk om het linksafvak te verlengen. Of dit daadwerkelijk wenselijk is zal in de volgende fase nogmaals worden beschouwd. *8) Veiligheid ter hoogte van het tankstation*	

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			Een fysieke scheiding in de middenberm heeft de voorkeur om verkeer ‘stad uit’ niet meer linksaf naar het tankstation te laten slaan. Deze is op advies van de klankbordgroep opgenomen in het voorlopig ontwerp. *9) Wens voor andere straatverlichting* De verlichting maakt geen onderdeel uit van het Voorlopig Ontwerp. Dit wordt opgepakt in de volgende fase.	
49	Lid VVN	Het ontwerp in zijn geheel verdient hier en daar nog nadere uitwerking en verfijning. Hieronder zal ik nader hierop ingaan.	Keern noord: - direct voor fietsonderdoorgang een toegang voor voetgangers (trap) (1) - keermogelijkheid voor motorvoertuigen ontbreekt (2) - nadere aandacht voor breedte voetpad / trottoir, met name in onderdoorgang. Bij voorkeur >2m, liefst 2,50m (3) - voetpad over onderdoorgang. (4) Keern midden: - fietshelling (lengte) als aan noordzijde - voetpad langs prov.weg verbinden met voetpad langs woningen (5) - huidige P en toegang begraafplaats handhaven (6) - breedte trottoir (zie onder Keern noord) (7) - keermogelijkheid voor motorvoertuigen aan einde par.weg Keern ontbreekt (8) Keern zuid: - bocht in onderdoorgang autoverkeer ruimer (V50km/h) (9) - toegang tankstation vanuit centrum en van tankstation naar onderdoorgang mogelijk maken (indien tankstation gehandhaafd blijft) (10) - fietsroute over onderdoorgang (station - Grote Waal) mogelijk maken (11) - waarom fietspaden langs Dampten en Van Dedemstraat (huidige situatie met fietsstroken; indien wel fietspaden, hoe lopen dan de fietspaden buiten de tekening verder?) (12) - kruispunt Dampten met fietsroute Keern uitvoeren in fietsrotonde (fietsers hebben dan voorrang op autoverkeer) (13.) Aanpak kruispunt Keern- de Weel / Noorderveemarkt bij voorkeur apart van auto onderdoorgang behandelen (en realiseren) (14)	1) D verbinding Hof van Hoorn naar voetpad onderdoorgang wordt vormgegeven door een toegankelijke voetgangersverbinding op maaiveld. 2) Keren is mogelijk op het parkeerterreintje ter hoogte van de Provincialeweg 3 en 7) Het voetpad voorziet in het bij ons bekende gebruik van de voetgangersbreedte binnen de beschikbare ruimte. Een breder voetpad zou ten koste gaan van de breedte van het fietspad. 4) Aan beide zijden van de fietsonderdoorgang ligt een voetpad. Daardoor is een voetpad langs de Provincialeweg niet nodig. 5) Deze wordt niet toegevoegd wegens sluipverkeer fietsers via de ventweg en is ook niet nodig. Dit op wens van de klankbordgroep. 6) De huidige parkeerplaats is te groot voor de begraafplaats. Parkeergelegenheid wordt verplaatst naar de parallelweg Keern nabij de ingang. De huidige toegang van de begraafplaats met de parkeerplaats aan Dampten is dan niet meer nodig en worden vervangen door water en groen. 8) keren is mogelijk op het parkeerterreintje ter hoogte van de Provincialeweg aan het einde van de parkeerkoffer. 9) Een ruimere bocht is niet inpasbaar en ook niet nodig. 10) In de nieuwe situatie is een veilige in en uitgang van het tankstation alleen nog ‘stad in’ mogelijk. Richting de onderdoorgang ‘stad uit’ wordt een verhoogde rijbaanscheiding gemaakt, om verkeersonveilige situaties van afslaand verkeer tegen te gaan. 11) Dit kan in de volgende fase verder onderzocht worden bij het nader onderzoek naar Keern zuid, hoewel daar weinig fysieke ruimte voor aanwezig lijkt. Zie ook 14) 12) De komst van het busstation zorgt ervoor dat we zeker nabij het busstation voor een vrijliggend fietspad moeten kiezen. Het gegeven dat Dampten en Van Dedemstraat onderdeel uitmaken van het regionale/provinciale hoofdfietsnet en dat de route drukker bereden gaat worden met auto- fiets en busverkeer (oa door Buitenstad,

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			Is fietsonderdoorgang spoor nog mogelijk i.v.m. kruising Dampten / Van Dedemstraat (15)	schoolroutes) vergt dat we de structuur met de vrijliggende fietspaden door trekken naar de Berkhouterweg. 13) Een fietsrotonde gaat meer verharding vergen dan nu in het ontwerp zit en het was geen aanbeveling uit de verkeersveiligheidsaudit. Daaruit bleek dat een oversteek voor fietsers in de voorrang met snelheid remmende maatregelen voldoende verkeersveilig is. 14) 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. 15) Er is onderzocht of een fietsonderdoorgang bij het spoor kan worden ingepast en wat de kosten zijn. De fietsonderdoorgang past met twee bochten onder Dampten en het spoor door. Hij past echter niet in de financiële scope van het project, tenzij de gemeenteraad daarover een ander besluit neemt. In de toekomst is het nog steeds mogelijk de onderdoorgang te maken, in de ontwerpen van auto onderdoorgang en de kruising van Dampten en van Dedemstraat is daarmee rekening gehouden.
50	Bewoners Keern	In principe zijn we tegen de ondertunneling van de Provinciale weg bij het Keern. Dit heeft twee redenen: 1. Veiligheidsaspect : wij vinden het voor ons en de kinderen zeer onveilig idee om gedwongen te worden om door een tunnel te moeten die ongeveer 37 m lang is, zonder lichtinval. Op dit moment is er reeds veel overlast rondom het kruispunt met schreeuwende mensen, er zijn regelmatig incidenten. Politiecontroles in het begin zullen wel wat oplossen om een veiliger gevoel	Graag bindende afspraken met omwonenden. Geen beloftes die niet meegenomen worden, hier hebben we geen goed gevoel over. Het lijkt erop dat de klankbord groep erg vrijblijvend was, resultaat ervan is minimaal, veel open eindjes die door de gemeente zonder overleg aangepast kunnen worden. O.a. geluid, lichtoverlast, ontbreken van groen zijn onvoldoende meegenomen of bevestigd iets en wat er mee te doen. . Nogmaals we zijn uitdrukkelijk tegen de plaatsing van een fietstunnel om reden hierboven. Verdere aandachtspunten: 1. bij nieuwe parkeerplaatsen voor het Egelgebouw graag elektrische laadpalen. 2. Verder viel ons op dat best gedetailleerd het groen voor de appartementengebouw is uitgewerkt. Maar de bomen zijn behoorlijk in aantal verminderd. Er staan er nu 7 voor het eerste appartementengebouw. In de tekening maar 2. Wij vinden dit echt	*Sociale veiligheid* Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid door de onderdoorgang zo kort mogelijk te maken en het ontwerp zo open mogelijk te maken. Uitwerking wat betreft materialisatie en verlichting zal plaatsvinden in de volgende fase. Hierbij zullen belanghebbenden betrokken worden. *Verkeersveiligheid:* Het verwachten niet dat het verschil in snelheid op de langzaam verkeersroute zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Doordat er meer ruimte is op het fietspad kunnen fietsers elkaar veiliger passeren. *Impact in de woonomgeving* We begrijpen dat er zorgen zijn als er vlak bij uw woning gebouwd gaat worden. We zullen voor, tijdens en na de bouw ons uiterste best doen om schade en overlast te voorkomen. We gaan in de realisatiefase voor

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		in de tunnel te krijgen, maar zijn geen oplossing voor de lange termijn. Er is geen alternatief voor ons dan een tunnel (Vredenhoftunnel is de volgende mogelijkheid) om met de fiets naar de stad te komen. Zeer waarschijnlijk zullen veel jongeren uit deze hoek en Wognum toch zelf of gebracht worden met de auto naar de stad in de avond gaan. Ook met betrekking tot verkeersveiligheid: we verwachten met het verschil in snelheid tussen het langzame verkeer (brommers fatbikes, fietsen, kinderfietsen) dat het een racebaan wordt met veel aanrijdingen. 2. Impact in de woonomgeving: Het Keern (Noordkant) is een oude, niet al te brede straat straat met oude huizen (sommigen 100 j oud). De huizen zijn niet onderheid, Keern 43 heeft serieuze schade geleden bij het plaatsen van het nieuwe gebouw Egelbanden. Wij vrezen nieuwe schade en ook voor meer huizen. Overlast van geluid in en net buiten de tunnel vinden wij zeer veel schade berokkenen aan het woongenot. Onze slaapkamers zijn aan de voorkant van onze huizen. Soms in het weekend is het wat	wel een belangrijk punt. Wij willen nogmaals benadrukken dat we de bomen terug willen! Geen heesters voor bomen die weg worden gehaald, maar bomen voor bomen. 3. Daarnaast hebben we aangegeven afgelopen december met de projectleider dat we als bewoners aan het begin van het Keern met de gemeente contact willen hebben over een aantal belangrijke punten. We hebben niets meer gehoord hierover. Zo waren we bijvoorbeeld verbaasd over het feit dat het bureau voornamelijk de aandacht had gegeven aan de esthetische aspecten van de tunnel en nog niet onderzoek had gedaan naar effect van geluid, alleen maar van het plafond. Dit viel ons erg tegen en we vinden ons op dit punt niet serieus genomen. Afspraken omtrent uitvoering willen we ook later bespreken, kan dat wel met de gemeente? dit punt is erg onduidelijk voor ons. Bijvoorbeeld kunnen we gedurende de werkzaamheden in ons huis blijven wonen waarin we op een normale manier kunnen leven, zonder trillingen lawaai etc? Wij willen beslist niet dat voor 8 uur gestart wordt. Wij hebben 1.5 j achter de rug waarbij de voorbereidende werkzaamheden, af en aanrijden van vrachtauto's, opstellen van kranen etc vanaf 6 uur plaatsvonden. Is de gemeente bereid om afspraken met ons over dit soort zaken te maken? Ook hebben we het gehad over een contactpersoon die dat kan regelen. Zodat we niet met verschillende uitvoerders, die door de gemeente zijn gecontracteerd, zelf moeten gaan spreken. 4. Wij willen graag benadrukken dat we met de gemeente over een aantal punten echt afspraken willen maken in de toekomst. Wij kunnen niet accepteren dat zaken worden teruggedraaid zonder overleg. Zo wordt nu bijvoorbeeld het plaatsen van groen voor het hek van de tunnel ter discussie gesteld. Wij willen beslist niet tegen een hek aankijken, we zijn er pertinent op tegen. Groen, winterhard. tegen het hek, dat het zicht hek onttrekt willen we. Dat was het uitgangspunt. Het hek is zo dicht bij ons huis dat we het echt onacceptabel vinden als dit niet zo wordt uitgevoerd.	begin van de werkzaamheden afspraken met u maken over hoe we de aannemer te werk gaat, hoe we overlast zoveel mogelijk beperken en schade voorkomen. Het is onze bedoeling dat er een vast aanspreekpunt komt voorafgaand en tijdens de bouw. Dit alles wordt nader ingevuld en bepaald tijdens de aanbesteding van het werk. *Geluidshinder* De materialisatie van de onderdoorgang is onderwerp van nader onderzoek bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp. Akoestiek zal hierbij een belangrijke rol spelen. Hiervoor wordt ook expert advies ingewonnen om geluidshinder zo veel mogelijk te voorkomen. *Parkeren* In het voorlopig ontwerp komt het huidige aantal officiële parkeerplekken terug. Vanwege de krappe ruimte en de ambitie om te vergroenen is het echter niet mogelijk om ook het informeel parkeren terug te brengen. De inschatting is dat dit ook niet nodig zal zijn. In de nabijheid zijn uitwijkmogelijkheden. *Groen* Aan de zuidkant is helaas niet meer ruimte voor groen dan nu is ingetekend. Het is wel rekening gehouden met de wensen van bewoners, door bijvoorbeeld een wintergroene haag te plaatsen. Ook al is aan zuidkant niet meer ruimte voor groen, zal Keern Noord in toekomst groener worden dan het nu het geval is. Ten aanzien van de bomen bij het appartementencomplex: Die staan op grond van Intermaris. 5 daarvan staan op de plek van de voetpadverbinding tussen Abovo/Hof van Hoorn en de onderdoorgang. We zijn met Intermaris in overleg hoe we deze kunnen behouden of vervangen door andere bomen, als het voetpad wordt aangelegd. *Resultaten klankbordgroep* De gemeente heeft haar best gedaan om de wensen van bewoners zo goed mogelijk na te komen. Waar dat niet kon, is een reden gegeven. Welke wensen wel/niet zijn meegenomen en waarom, kunt u teruglezen

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		lawaaierig en hebben we daar af en toe last van. Een keiharde schreeuw kan de nachtrust flink verpesten. Dit gebeurt nu sporadisch. Wij zijn er van overtuigd dat veel en vaak lawaai in en net buiten de tunnel door gebruikers, juist in avond en nacht geproduceerd zal worden, dat is niet tegen te houden. De tunnel wordt zeer dicht bij de voorkant van onze huizen geplaatst, er is niet meer ruimte door de situering van het Kopgebouw (met kelder). Vroeger is dat al aangegeven door ons in bezwaarschriften . Raadsleden oa. door Ed Wagemaker voormalig raadslid van de PvdA. ,hebben vroeger aangegeven tijdens de procedures voor plaatsing Kopgebouw aan het Keern dat de situering van het Kopgebouw problemen zou leveren indien er ooit besloten wordt voor een tunnel. Destijds werd aangegeven dat een tunnel, door aanwezigheid van leidingen in de grond niet mogelijk was daar was toen de kous mee af. Nu zijn we dus eigenlijk weer terug bij af en wordt er toch een tunnel zeer dicht bij onze woningen voorgesteld. Hierdoor missen we ook parkeerplekken. De	5. Is er duidelijkheid over het aanpassen van opstelplaatsen voor fietsers bij de oversteek bij de Provinciale weg? We hebben hier al 2 jaar vragen over. Verder willen we aangeven en benadrukken dat we , hoewel het voor de gemeente misschien details zijn, de gemeente een aantal zaken wat duidelijker moet toezeggen. Er zijn nu al weer belangrijke zaken teruggedraaid of ter discussie gesteld, zoals bijvoorbeeld licht inval in de tunnel.	in het Overzicht wensen en aandachtspunten klankbordgroepen in de bijlage van het participatieverslag. *Bindende afspraken* De gemeente doet haar best om bewoners zo veel mogelijk zekerheid bij plannen te geven. Maar dat is niet altijd mogelijk. Vraagstukken m.b.t. werkzaamheden of materialisatie kunnen pas in een latere projectfase uitgewerkt worden. De gemeente begrijpt dat dit tot onrust kan leiden, maar bij een complex project zoals de Nieuwe Stadstoegang moeten veel belangen worden afgewogen en worden verschillende onderwerpen in verschillende fases opgepakt. We nemen de zorgen echter serieus mee naar de volgende fases. *Terugdraaien van afspraken* Er is wat ons betreft geen sprake van terug draaien van afspraken. Het ontwerpbureau heeft een ander voorstel voor het groen voor het hek gemaakt. Nadat de bewoners hebben aangeven dat de eerder besproken variant van een wintergroene haag beter bevalt, is dit weer aangepast. Desondanks kan het in een complex langdurig project zoals de nieuwe stadstoegang gebeuren dat er dingen in een plan wijzigen, zoals dit gebeurd is met de vides voor natuurlijk lichtinval in de onderdoorgang. De gemeente doet haar best om bewoners vroeg een beeld en zekerheid te geven, maar nieuwe inzichten of onderzoeksuitkomsten kunnen soms ook tot planwijzigingen voeren. Met de wensen van bewoners wordt hier natuurlijk zo veel mogelijk rekening gehouden, maar ook andere belangen spelen hierin mee. *Contact met de gemeente* Tijdens ons gesprek in december hebben we besproken dat we denken dat uw punten goed in de klankbordgroep besproken kunnen worden. We zeiden dat, mocht er blijken dat er apart overleg nodig is, we hier zeker voor open staan. Nadat u deze behoefte in juni hebt geuit, zijn we op zoek gegaan naar een geschikte datum. Gezien het zomerreces en de aansluiting van uw agenda's en de onze, zal dat gesprek naar in september plaats vinden. *Opstelplaatsen voor fietsers (huidige situatie)*

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		gemeente gaat uit van een aantal parkeerhavens, maar de rest van de parkeerplekken wordt niet meegeteld en worden veel te weinig plekken als verloren beschouwd. Hier heeft de gemeente tot nu toe niet op gereageerd, zij bieden geen oplossing. Ook is het plaatsen van groen aan het begin van het Keern heel minimaal. Wij voelen osn op bovenstaande punten niet serieus genomen. Tijdens de klankbord-overleggen is er van alles besproken en voorgesteld, maar er zijn geen bindende afspraken of voorstellen om afspraken te maken, gemaakt. Dat is zeer verontrustend, bijvoorbeeld ons voorstel om de tunnel van geluidsarm materiaal te maken is niet als zwaarwegende factor meegenomen. Ook de impact zal tijdens de bouw zal groot zijn op ons woongenot. Wij hebben 1.5 jaar van enorme overlast van de bouw van Egelbanden achter de rug, met veel trillingen, veel vrachtverkeer, lawaai vanaf 6 uur in de ochtend bij de opbouw van talloze hijskranen, opbreken van stoepen (groot deel van de tijd). Dat was een heel vervelende tijd. Wij zien er enorm tegenop dit nog weer		Zoals eerder aangegeven valt dit buiten het project Nieuwe Stadstoegang. De aanpassing van het Keern – Provincialeweg is onderdeel van het projectopdracht Wegen. Hierbij hoort ook de aanpassing aan het opstelvak aan de zuidoostzijde voor fietsers. De uitvoering is beoogd voor 2026. Fietsers zullen er iets meer ruimte krijgen maar dat dat zal niet alle problemen oplossen. Juist daarvoor willen we ook de nieuwe stadstoegang met fietsonderdoorgang aanleggen. *Elektrische laadpalen* Zoals eerder aangegeven wordt plaatsen van laadpalen in Hoorn op basis van behoefte centraal gecoördineerd en gebeurt niet binnen het project. U kunt een laadpaal hier aanvragen: https://www.hoorn.nl/laadpalen Dit kan vanaf het moment dat u ook een elektrische auto hebt. Dat doet de gemeente om eerst daar laadpalen te plaatsten waar nu al behoefte is. Ook weet het bedrijf van de laadpalen dan ook zeker dat er van gebruik gemaakt zal worden. Mocht u nog geen elektroauto hebben, en willen weten waar al laadpalen in de buurt zijn, vind je op dezelfde website ook een kaart.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
		voor een lange tijd te moeten meemaken. Wij hebben begrepen dat de aanleg van de tunnel wel meer dan 3 jaar *wrs 5 jaar werd gezegd) kan duren. Wij vinden dit een onacceptabele lange tijd voor ons en de kinderen. Wij willen gewoon net als iedereen een normaal leven kunnen leiden zonder dit soort grote werkzaamheden met overlast, die er altijd zal komen.		
51	Bewoner van Dedem-straat	Ziet er in de basis goed uit, een mooie verbetering!	Het overwegen om een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30, met maximumsnelheid van 30 km/u) in te voeren op de van Dedemstraat i.p.v. een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50, met maximumsnelheid van 50 km/u), die nu is ingetekend in het ontwerp nieuwe stadstoegang. Toelichting: Door de komst van de Poort van Hoorn, met hierbij de nieuwe inrichting van het stationsgebied, verandert de functie van de weg van de van Dedemstraat. Tot op heden is de verkeersfunctie dominant, maar in de toekomst neemt naar verwachting de verblijfsfunctie bij deze weg de overhand door meer woningen, de omvorming van het stationsgebied tot leefgebied, meer oversteekbaarheid, de omvorming van de nabijgelegen straat de Keern tot een route voor fietsers en voetgangers en andere rijroutes. Hierbij kan de afweging worden gemaakt of het wegtype GOW30, met een maximumsnelheid van 30 km/u, niet een passendere snelheid is dan behoud van een GOW50. Ook met het oog op de verkeersveiligheid. Uiteraard is het goed dat elementen als aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en rijtijden van het OV hierbij worden meegewogen. Dit hoeft er echter niet per se toe te leiden dat deze weg sowieso 50 moet blijven, zie hiervoor ook de evaluatie van de gemeente Amsterdam op de aanrijtijden en rijtijden nadat zij meer 30 wegen hebben ingevoerd. Mogelijk zou in overleg met de lokale	De aangehaalde overwegingen om beide wegen in te richten als een GOW30 liggen zeker voor de hand. De verblijfsfunctie zal toenemen, de verkeersfunctie neemt af. Daarentegen zorgt de komst van het busstation ervoor dat we zeker nabij het busstation voor een vrijliggend fietspad moeten kiezen. Het gegeven dat de beide wegen onderdeel uitmaken van het regionale/provinciale hoofdfietsnet en dat de route druk bereden gaat worden met busverkeer heeft ons tot nu toe doen besluiten om de structuur met de vrijliggende fietspaden door te trekken naar de Berkhouterweg. Daarmee is de noodzaak voor 30km/u minder groot, maar in toekomst niet ondenkbaar. Welke wegdelen precies 30km/u worden zal binnen de verschillende deelgebieden nader bepaald en uitgewerkt moeten worden.

	Inbrenger	Wat vindt u van het ontwerp?	Aandachtspunten voor vervolg	Reactie gemeente
			stakeholders een GOW30 op de van Dedemstraat kunnen worden bestudeerd en overwogen, waarna besloten kan worden of dit een goede optie is.	

III. Bijlagen

Bijlage 2

Hall[redacted]

Bedankt voor de snelle toezending van het ontwerp.

Helaas ging er tijdens de klankbordsessie nogal wat tijd verloren aan een discussie over procedures, en bleef de discussie tijdens de deelsessies ook nogal hangen bij een beperkt aantal onderwerpen. Daar kan de gemeente verder ook niets aan doen (kwam vooral uit de bewoners).

Ik heb de indruk dat hierdoor een aantal onderwerpen niet of nauwelijks aan de orde gekomen is, die de ontwerpers eigenlijk wel wilden bespreken. Ik geef die input van mijn kant daarom per e-mail.

Eén van de vragen die nog open stond was of er aan de kant van de huizen ook nog beplanting kan komen. Daar is alleen op gereageerd dat bewoners geen bomen pal voor hun ramen willen (bomen kunnen overigens ook niet omdat de stoep bij ons voor de deur echt vol ligt met een grote hoeveelheid kabels en leidingen). Niet besproken is of er andere, laagblijvende beplanting kan komen. Ik persoonlijk vind dat wel een optie: plantvakken met hertshooi of egelantier o.i.d. – zoals ook langs het zuidelijk deel van het Keern staan – zouden de buurt verder kunnen vergroenen. Als de plantvakken dieper liggen dan de bestrating, zijn het bovendien ook prima plekken waar het regenwater weg kan zakken, wat weer goed is voor de grondwaterstand. Die grondwaterstand is de laatste jaren echt veel lager geworden, met alle risico's vandien voor verzakking van onze huizen.
Ik zou het ook geen probleem vinden als zulke plantvakken her en der in de rijbaan zouden komen als snelheidsremmer. Op ons deel van het Keern rijdt alleen bestemmingsverkeer, dus is een inrichting als (woon)erf prima passend.

Een tweede punt qua beplanting is de mogelijkheid om meer bomen op de grens met Intermaris te zetten. Daarvoor hoeft de gemeente niet afhankelijk te zijn van Intermaris. Tegenover het middelste appartementencomplex staat nu een stoep ingetekend die breder is dan de veel drukkere stoep van het Kopgebouw naar de Noorderveemarkt. Dat is onnodige verharding. Deze extra gemeentegrond kan beter gebruikt worden om zuilbomen of leibomen te planten, die niet of beperkt uitsteken over de grond van Intermaris. Ook langs de Van Aalstweg zijn kansen voor extra bomen: hier is al een strook grond van de gemeente (het hekwerk van Intermaris doet aan 'landjepik'), en als de Van Aalstweg versmald wordt tot fietspad, is hier helemaal meer dan voldoende ruimte voor een aantal bomen (NB: al tijdens de bijeenkomst heb ik gemeld dat het fietspad wel breed genoeg moet blijven voor omleidingen vanuit onze buurt tijdens evenementen als de Iron Man; meer dat gaat maar over een enkele auto die daar dan moet rijden. Betekent wel dat er daar ter plaatse een doorgang in de haag langs het Keern moet zijn!).





Een derde punt is het parkeren. Tijdens de bijeenkomst heb ik al aangegeven dat er bij Intermaris altijd meer dan voldoende parkeerruimte is, maar dat de buurtbewoners van het Keern daar nu niet mogen parkeren. Ik wil dat aanvullen met de opmerking dat hetzelfde ook geldt voor het complex De Egel van Woonwerf. Hier zijn ca. 15 algemene parkeerplaatsen, en nog twee met een laadpaal. In de praktijk staan hier twee tot vijf auto's geparkeerd. Ik vind het erg jammer dat de groenstrook langs de Berkhouterweg (althans, wat daar na alle bouwwerkzaamheden nu nog van over is) opgeofferd wordt voor de aanleg van tien parkeerplaatsen, terwijl aan de andere zijde van De Egel een groot nauwelijks gebruikt parkeerterrein ligt, waar die tien auto's ook prima terecht kunnen. De bewoners van Keern[redacted]taan hier zelfs al geparkeerd, omdat daar ook de toegang tot hun garage is. Het zou heel mooi zijn als Woonwerf dat ook toestaat voor de bewoners en bezoekers van de andere huizen waar het parkeren voor de deur verdwijnt (Keern 43 t/m Keern 57). De groenstrook langs de Berkhouterweg kan dan gewoon weer groen ingericht worden. Dat is toch veel aangenamer voor de bewoners van De Egel/Woonwerf dan uitkijken op geparkeerde auto's en de drukke Provincialeweg. Laten we met elkaar die kwetsbare groep bewoners toch een wat prettiger woonomgeving gunnen dan allemaal verharding.
En het scheelt ook kosten om de straatkast daar te verplaatsen (de straatkast is niet hetzelfde als het trafohuisje).



Tot slot had ik de wens geopperd voor bloeiende bomen. En dan niet de sierkersen waar iedere heringerichte straat in de beroepenbuurt al mee heringericht wordt (die monocultuur is niet goed voor de biodiversiteit, en kwetsbaar voor boomziektes). Als optie gaf ik bijvoorbeeld aan de Anna Paulownaboom. Mooie boom om te zien, en zeer aantrekkelijk voor insecten en vogels. De man van het gemeentelijke ingenieursbureau vroeg zich naar mij toe toen af of dat geen invasieve exoot is. Dat klopt voor één soort (paulownia tomentosa), maar er zijn meer soorten (zoals paulownia fortunei en paulownia elongata). Zie bijvoorbeeld het artikel:
https://www.boomzorg.nl/article/33427/paulownia-fortunei-fast-blue-op-alle-fronten-beter-dan-veel-bekendere-paulownia-tomentosa
https://www.boomzorg.nl/upload/artikelen/bz320paulowniafortunei.pdf
Bij Vonk staan trouwens ook twee exemplaren die niet uitzaaien.
Maar het leukst wordt de straat natuurlijk door een afwisseling van verschillende soorten bomen die ook in verschillende maanden bloeien. Gouden regen en magnolia's zijn natuurlijk ook schitterende bomen, waarbij de goudenregen bijvriendelijk is, en de magnolia kevervriendelijk. Beide overigens niet vogelvriendelijk (paulownia wel).
En als er dan ook nog wat groenblijvende bomen tussen kunnen (bijvoorbeeld ceder, spar of hulst), dan krijgen we een mooie klimaat- en natuurvriendelijke straat.

Met vriendelijke groeten

[redacted]

Bijlage 35

Ik maak mij zorgen over twee hoofdonderwerpen.

Ontsluiting auto en Ontsluiting fiets.

Ontsluiting fiets.
Fijn dat de fietsers onder de provinciale weg door kunnen. Hiermee wordt het fietsen echt een stuk fijner. Hoewel natuurlijk de route tussen de provinciale weg en Wognum langs het Keern verder gewoon smal blijft. (1)

Wat ik niet netjes vind is dat het lijkt of de rode loper van het fietspad op de tekeningen doorloopt richting de Grote Waal. Maar de fietsers staan straks nog steeds massaal voor dichte spoorbomen te wachten. Op de tekeningen staat dit niet als kanttekening benoemd! De verwachting is dat het aantal fietsers gaat toenemen. Ik hoop dat van harte. Maar dan worden de wachtrijen voor deze spoorbomen wel steeds langer. Het beetje tijdwinst door de tunnel onder de Provinciale weg verdwijnt dan weer snel. Hier kiest men duidelijk voor het promoten van de auto en verliest de fiets de strijd. Ik zou een fietstunnel hier veel meer waarderen dan een autotunnel. (2)

Ik mis de uitwerking van de langzaamverkeers inrichting van de weg tussen de nieuwe spoorovergang (Traverse) en de nieuwe wijk bij de huidige Opel Autodealer. Komt hier een brede voetgangers en fietserszone? Kan men straks goed en veilig de fiets stallen bij de traverse? Dit zou aan het nadeel van de spoorwegovergang voor de bezoekers van de Binnenstad iets betekenen. Voor de strandbezoekers of theater bezoekers op de fiets blijft de spoorwegovergang een immense belemmering. (3)

Ontsluiting Auto
Het ontwerp gaat uit van het zoveel als mogelijk bevorderen van meer autoverkeer naar de binnenstad. Ik zal dit toelichten. Iedere dag en met name de zaterdagen is veel inzet van verkeersregelaars nodig om het autoverkeer rond de markt te organiseren. Er zijn bezwaren uit het havenkwartier over de toename van autoverkeer op gebieden waar veel autorijders niets te zoeken hebben. Er wordt geëxperimenteerd met het afsluiten van het kerkplein. Ons havengebied en binnenstad zijn er bij gebaat om zo min mogelijk auto's te faciliteren. Hiermee neemt de leefbaarheid en de kwaliteit van de stad toe. Maar door de nieuwe toegangsweg lokt meer autoverkeer naar de binnenstad. Bezoekers vanaf de A7 worden verleid om de afslag naar de binnenstad te nemen. Ze komen niet eens in de buurt van de nieuwe parkeergarage bij het station. Indien men later zich bedenkt of de parkeerplaatsen bij het Park of het strand vol staan moet men de Grote Waal in (waar weer parkeervergunningen noodzakelijk zijn) of men moet weer helemaal terug rijden. Er is geen snelle logische route naar de nieuwe parkeergarage. (4)

Nut en noodzaak van de tunnel voor de auto's ontbreekt.

Als we nu alle bezoekers eens verleiden om een goede route te rijden naar de parkeergarage. Dan wordt het huidige Keern minder druk (en wordt de wachtrij korter). Ja er komen meer woningen en sommige zullen een auto in de buurt willen hebben (men kan ook aantrekkelijke abonnementen in de nieuwe parkeergarage voor deze doelgroep gaan uitgeven). Dan is het saldo gelijk. Maar leggen we geen rode loper aan voor auto's richting onze historische binnenstad. We kunnen dan met minder kunstmatige maatregelen werken aan een autoluwe binnenstad. Dat die goed kunnen werken blijkt uit diverse onderzoeken. Vele andere mooie oude steden werken hier al mee. (5)

De autotunnel lijkt ook eigenlijk niet te passen en alleen passend te maken indien er hier een 30 km/u bocht in komt. Is dit niet problematisch voor de hulpdiensten? Ontstaat er niet een enorme nieuwe flessenhals? (6)

Bijlage 39.1

Toelichting

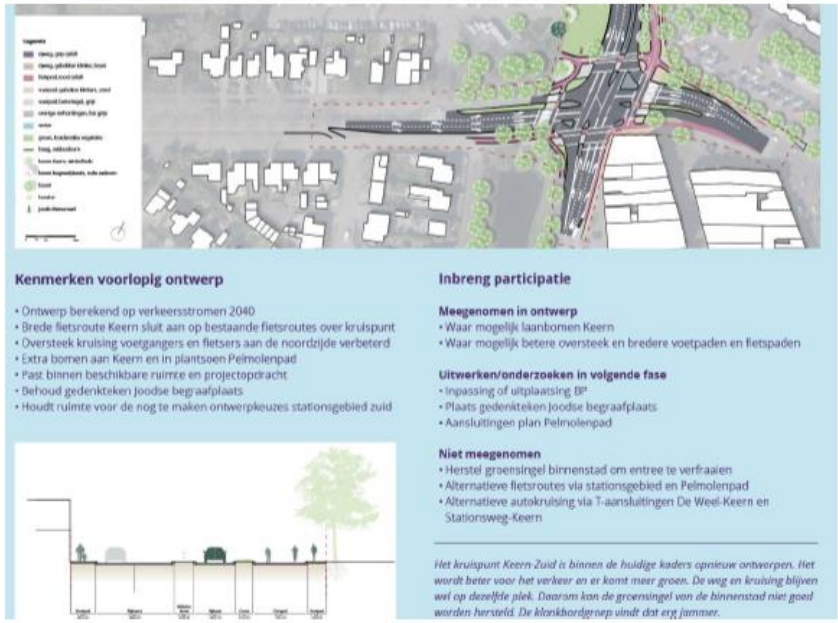
Wat is een inloopbijeenkomst? Je wordt geïnformeerd en je kunt een reactie geven. Dat gebeurt één op één richting een ambtenaar. De dialoog is dus ook met een ambtenaar. De gegeven reacties worden later ook beantwoord door een ambtenaar. Dat antwoord wordt teruggekoppeld naar de raad, niet naar de persoon die de reactie heeft gegeven. Ik ga er overigens voetstoots vanuit dat de ambtenaar naar eer en geweten handelt, maar ook hij/zij heeft belangen (voortgang, zich houden aan zijn opdracht, passen binnen bedrijfscultuur, etc.).

In onderstaande staat: "Zo kan de raad alle reacties meenemen bij het nemen van een goed besluit". Mijn vraag is dan echter: "hoe weegt u alle losse reacties tussen reactiegevers (bewoners) en antwoordgevers (ambtenaren), zonder dat er een dialoog tussen de bewoners onderling heeft plaatsgevonden?". U weet niet wat de ene bewoner van de reactie van de andere bewoner vindt. Ik vind dat ambtenaren en raadsleden daarmee een onnodig zware taak op zich nemen, met een groot risico dat u het sowieso niet goed doet. Zonder dialoog tussen bewoners kunt u mijns inziens geen goed afgewogen besluit nemen.

> **Wat gebeurt met uw reacties?**
>
> Alle reacties worden verzameld in een overzicht. De gemeente geeft bij elke reactie een antwoord. De gemeenteraad krijgt in september 2025 dit overzicht samen met het voorstel voor het voorlopig ontwerp voor de nieuwe stadstoegang. Zo kan de raad alle reacties meenemen bij het nemen van een goed besluit. Iedereen die een reactie heeft gegeven, ontvangt ook dit overzicht.

Bovenstaande is in mijn optiek niet wat je als gemeente zou moeten willen. Volgens mij moet je de dialoog tussen bewoners onderling op gang brengen. Daar moet de discussie onderling plaatsvinden, niet met ambtenaren. Dergelijke processen zijn goed in te richten en er is voldoende ervaring mee.

Binnen de klankbordgroep Stadstoegang Keern Zuid hebben we in ieder geval onderling een dialoog op gang gebracht. Ideeën zijn ingebracht en onderling getoetst op draagvlak. We hebben dat als klankbordgroep gebundeld en zoals aangegeven als reactie ingebracht. Die reactie vindt u niet terug op het informatiepaneel van de inloopbijeenkomst. Dat vind ik jammer. Er staat alleen dat de ingebrachte alternatieve fietsroutes niet zijn meegenomen. Daarmee wordt informatie onthouden aan bewoners. De klankbordgroep heeft aangeboden om zelf hun ideeën te presenteren en zo af te tasten of er draagvlak voor is. Dat vond de gemeente geen goed idee. Het viel buiten de scope en gedacht werd dat het eerst ambtelijk getoetst moest worden. Zoals aangeven vind ik een toets door medebewoners logischer. Uiteraard mag dat vergezeld gaan met een ambtelijke toelichting.

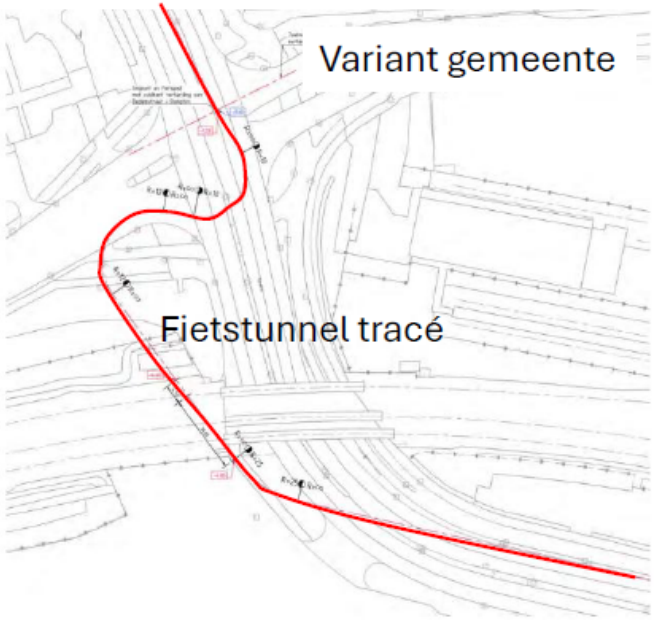


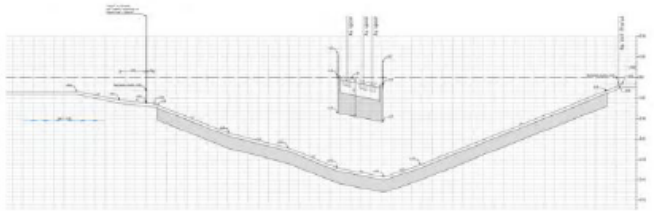
*Zie **Niet meegenomen**: "Alternatieve fietsroutes via stationsgebied en Pelmolenpad". Ik ben benieuwd hoe u als raadslid een dergelijke zin interpreteert, zonder de stukken van de klankbordgroep te kennen. Bezoekende bewoners zullen waarschijnlijk eenzelfde interpretatie hebben.*

N.B. Ik heb deelgenomen aan de klankbordgroep Stadstoegang Keern Zuid. In die werkgroep hebben we zeer goed en prettig samengewerkt met het projectteam. Duidelijk was te merken dat de projectteamleden hun best deden om de inbreng van de klankbordgroep goed mee te nemen. Op de afwegingen die binnen het gemeentehuis verder worden gemaakt heb ik geen zicht.

*Zie **Het kruispunt Keern-Zuid** ..... Dat is duidelijke informatie. Door de unanieme keuze voor variant P heeft de gemeenteraad het oorspronkelijk stedenbouwkundige concept 'herstel singelstructuur' verlaten. Persoonlijk vind ik dat een onjuiste keuze, maar uiteraard respecteer ik die democratische keuze.*

Combinatie autotunnel / fietstunnel bij Keern?





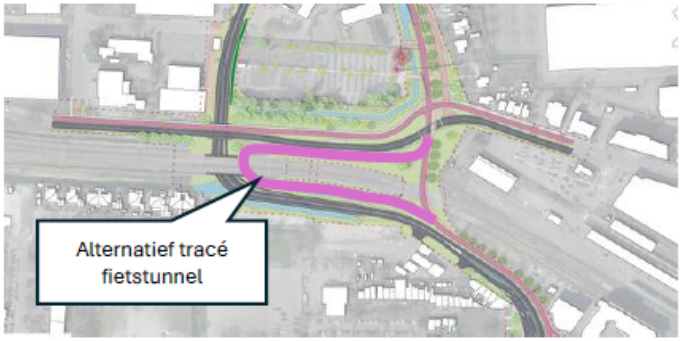
Figuur 7: Horizontale as (boven) en lengteprofiel (onder) 'haalbare' variant spoorondergang Keern (Sweco)

Het STOMP principe is niet gehanteerd bij de stadtoegang (wandelaar en fietser eerst, dan auto):
- Dan eerst kijken naar de beste route voor de fietsers naar de binnenstad;
- Dan eerst een analyse van de fietsbewegingen en bestemmingen;
- Dan eerst een duidelijke bewoners vraagstelling: wat wilt u?
- Dan eerst een fietsontwerp en dan pas een auto-ontwerp.

Er zijn wel nota's. zoals bijvoorbeeld Actieplan Fiets 2024-2028, maar daar staat bovenstaande voor stationsgebied niet in.

Het lijkt natuurlijk logisch om het Keern als de beste fietsroute te zien en waarschijnlijk is die dat ook, maar zonder te weten waar fietsers heengaan kun je dat niet bij voorbaat zeggen.

Op één punt is kennelijk al 'water bij de wijn' nodig omdat het spoor niet loodrecht kan worden gepasseerd (zie schets links). Er moet 65 m worden omgefietst. Valt daar nog iets aan te doen? Waarschijnlijk niet. En als je dan toch om moet fietsen, waarom dan niet nog iets meer, zodat autotunnel en fietstunnel tegelijkertijd kunnen worden aangelegd. Dan moet je 275 m omfietsen. Ook niet conform het STOMP principe, maar wellicht beter dan wachten tot er wel financiering is voor een fietstunnel. (of kiezen voor de varianten van een fietstunnel bij het station?)



Toelichting:

In de gemeentevariant moet ongeveer 65 m worden omgefietst, in de variant direct naast de autotunnel is dat 275 m

Bijlage 41



Secretariaat:
Schoener 1, 1625 CT
Hoorn

Stichting Vrienden van de begraafplaats Keern te Hoorn

Reactie op het voorlopig ontwerp Nieuwe toegangsweg Binnenstad, gepresenteerd op 4 juni 2025

d.d. 26 juni 2025

Algemeen.

1. Het concept van het voorlopig ontwerp van de nieuwe toegangsweg naar de Binnenstad laat zien dat voor een deel van de route vanaf het noorden auto- en fietsverkeer gescheiden worden. Nu nog allemaal over het Keern, dan voor auto's aan de westkant via de tunnel en voor fietsers over de bestaande weg, het Keern. Aan de zuidkant van de spoorlijn komen beide verkeerssoorten weer bij elkaar op hetzelfde knooppunt Pelmolenpad, Noorderveemarkt en Weel. Is hier nu daadwerkelijk sprake van een nieuwe toegangsweg tot de Binnenstad als aan het knooppunt aan de zuidkant niet iets wezenlijk is veranderd?
2. De informatie over dit ontwerp is vervat in panelen die op de presentatie van 4 juni 2025 en op de website te zien zijn. Er is geen andere informatie digitaal beschikbaar en een bezoek aan de presentatieavond heeft op diverse vragen geen antwoorden opgeleverd. Ook voor degenen die in het voortraject betrokken zijn geweest was niet altijd een antwoord op eerder gestelde vragen beschikbaar. Op de info van de panelen kan reactie worden gegeven. Deze info is soms heel summier en onder het kopje *Niet meegenomen* wordt onbeargumenteerd een mogelijkheid of een alternatief terzijde geschoven.
3. De wijze van presenteren. Op de panelen zijn impressies van de huidige en de nieuwe situatie te zien. Het is mooi dat er digitaal veel kan, maar de werkelijkheid is vaak anders. Er wordt zo een idyllisch beeld gegeven van de nieuwe situaties waarin onder meer bestaande hoge gebouwen niet of nauwelijks zichtbaar zijn; zie onder meer Keern Noord en Keern Midden. Is het toeval dat er van Keern Zuid en het knooppunt Pelmolenpad Noorderveemarkt geen impressies van oude en de nieuwe situatie aanwezig zijn?
4. Het bestuur van de Stichting Vrienden begraafplaats Keern heeft zijn achterban geïnformeerd over de presentatie van 4 juni en de mogelijkheid geboden ook het bestuur reacties kenbaar te maken zodat deze kunnen worden meegenomen in de reactie van het bestuur. Enkelen hebben daarvan gebruik gemaakt. Deze reacties zijn verwerkt.

Specifiek

Het gebied waarin de begraafplaats Keern ligt is Keern Midden.

Sinds de plannen van 2024 is er veel veranderd. In december 2024 is met een vertegenwoordiging van het project gesproken over de mogelijkheid de sloot aan de westkant van de begraafplaats te verplaatsen naar de oostkant. Daarmee zou de dreiging voor het aantasten van de begraafplaats voor tunnel en sloot verdwijnen. Het bestuur heeft daar positief op gereageerd.

In de loop van de tijd zijn de plannen voor de omgeving van de begraafplaats uitgewerkt en deze zijn op 6 mei 2025 met een vertegenwoordiging van het projectteam besproken. Daar kwamen veel ingrijpende wijzigingen op tafel dan eerder verwacht.

De meest ingrijpende zijn vermeld onder het kopje ***Niet meegenomen***
- *Behouden parkeerplaats Dampten bij begraafplaats*
- *Behouden muur begraafplaats*

Het zijn juist deze punten die voor het bestuur ongewenst zijn en de nodige vragen oproepen.

a. De muur. De noodzaak om de muur te laten vervallen en zoals de mondelinge info nu weergeeft een deel van het voorterrein te laten verminderen door het hek enkele meters naar achteren te verplaatsen is uit de eerder verschafte info en uit te panelen niet onderbouwd. Het bestuur hecht eraan dat de muur blijft bestaan. Daarbij wordt opgemerkt dat een persoon uit de achterban daarover een andere mening heeft. Men vreest dat de muur naast de sloot te hoog zou worden, een niet zo prettig beeld voor langsrijdende fietsers zou opleveren en kostbaar zou zijn. Het bestuur is van mening dat de muur uitstekend in het plan kan worden ingepast, compleet met het hek en op de huidige plaats. Het wordt zeer op prijs gesteld wanneer dit als alternatief wordt uitgewerkt en besproken.
b. Parkeren bij de begraafplaats. Momenteel zijn er ten zuiden van de begraafplaats algemene parkeerplaatsen met een beperking van max. twee uur. Deze voorzien in een behoefte voor de begraafplaats. Te overwegen is om de parkeerduur tot één uur terug te brengen. Het geheel laten vervallen van de toegang aan het Dampten is in mei 2025 aan het bestuur voorgelegd. Het vervallen van de parkeerplaatsen roept veel vragen op. De bezoekers van de begraafplaats zijn merendeels wat oudere mensen en mensen van buiten Hoorn. Dicht bij de ingang parkeren is noodzakelijk dan wel zeer wenselijk. Nu de ingang en de parkeerplaatsen aan de zuidzijde zouden vervallen is de vraag waar bezoekers wel zouden kunnen parkeren. Gemeld werd dat er aan de weg Keern parkeerplaatsen zijn voorzien voor bewoners. Deze zouden bezoekers van de begraafplaats met hen moeten delen. Het bestuur heeft nadrukkelijk gevraagd om meer passende oplossingen in de vorm van bijvoorbeeld twee invalidenparkeerplaatsen dicht bij de toegang, een aantal parkeerplaatsen met een beperkte parkeerduur en een aantal plaatsen bestemd voor bezoekers van de begraafplaats tot een bepaalde tijd in de avond. Voor de bewoners zijn er nieuwe mogelijkheden gevonden aan de noordoostzijde van dit plandeel grenzend aan de Provinciale weg. Er zijn wellicht nog meer goede mogelijkheden voor het parkeren tbv van de begraafplaats te bedenken. Het bestuur wenst dat de reeds genoemde en andere worden opgenomen in het voorlopig - en het voorontwerp.
c. De toegang tot de begraafplaats. In de voorgestelde situatie met brug en sloot moet er ook rekening worden gehouden met de vereisten voor onderhoud, bijzettingen en evenementen.
d. Geluidshinder van de tunnel aan de westzijde. Meermalen heeft het bestuur erop aangedrongen maatregelen te nemen om de geluidshinder van de tunnel zoveel mogelijk

te beperken. Dat is van groot belang voor de functie die de begraafplaats nu en in de toekomst vervult.

e. Functie van de begraafplaats. Deze te betrekken bij de wenselijke groenstructuur voor het gehele stationsgebied; dus inclusief de Poort van Hoorn. Met de begraafplaats is er een mooie groene plek binnen handbereik; niet alleen een rustplaats voor doden, maar juist voor de mensen van vandaag en morgen een plaats van rust en bezinning. Een van onze mensen uit de achterban wijst speciaal op deze functie en het bestuur is het daar van harte mee eens en dit past volledig in de activiteiten die het bestuur onderneemt.
f. Wijzingen in de bestaande situatie. Een van de mensen uit de achterban wijst er nadrukkelijk op dat wijzigingen in of bij een historisch object veel prudentie vereist. Wat eenmaal weg is, kan niet dan wel zeer moeilijk weer worden hersteld.

Het bestuur van de stichting Vrienden rekent erop dat het tijdig en nadrukkelijk wordt betrokken bij de verdere planontwikkeling. Het kijkt zeer uit naar de reactie van de gemeente (is dat in dit geval het projectteam of een bestuurlijk deel van de gemeente?)

In september wordt dan het voorstel voor het voorlopig ontwerp verwacht dat naar de gemeenteraad gaat.

Het bestuur is te allen tijde bereid nadere toelichting te geven en in gesprek te gaan met wie bij dit proces betrokken is.

En natuurlijk is iedereen altijd van harte welkom voor een bezoek aan de begraafplaats en desgewenst met een rondleiding. Het zou fijn zijn als al degenen die zich over de plannen buigen ook daadwerkelijk het bijzondere van de begraafplaats hebben ervaren alvorens er besluiten worden genomen.

Met vriendelijke groeten,

Het bestuur van de Stichting Vrienden van begraafplaats Keern te Hoorn,

[redacted] [redacted]

Voorzitter secretaris.

Bijlage 42

Reactie op het voorlopig ontwerp Nieuwe toegangsweg deel Keern Zuid

Algemeen.

1. Het concept van het voorlopig ontwerp van de nieuwe toegangsweg naar de Binnenstad dat op 4 juni 2025 is gepresenteerd laat zien dat voor een deel van de route vanaf het noorden auto- en fietsverkeer gescheiden worden, nu nog allemaal over het Keern, dan voor auto's aan de westkant via de tunnel en voor fietsers over de bestaande weg, het Keern. Aan de zuidkant van de spoorlijn komen beide verkeerssoorten weer bij elkaar op hetzelfde knooppunt Pelmolenpad, Noorderveemarkt en Weel. Is hier nu daadwerkelijk sprake van een nieuwe toegangsweg tot de Binnenstad als aan het knooppunt aan de zuidkant niet iets wezenlijk is veranderd?
2. Het knooppunt in de nieuwe situatie volgens voorlopig ontwerp juni 2025.



Het Joods monument

In 2023 heb ik bij de plannen van toen aandacht gevraagd voor het Joods monument, de gedenkplaats van de voormalige begraafplaats nabij het Pelmolenpad. Zie bijlage A.

Reactie van de zijde van de gemeente september 2023

Bedankt voor uw informatie. Verder willen wij opmerken dat extra aandacht zal worden besteed aan de inpassing van de nieuwe binnenstadstoegang ter hoogte van de begraafplaats. In Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang wordt dit ook specifiek benoemd in paragraaf Erfgoed. Wij kunnen u ook toezeggen dat wij met een verdere uitwerking ook met contact zal worden opgenomen.

Inmiddels een nieuwe adviseur en een nieuw projectteam en ruim anderhalf jaar verder:

Op 6 mei 2025 heb ik van de vertegenwoordiging van het projectteam op mijn vraag over het Joods Monument gehoord dat men van plan is het monument bij het Pelmolen pad een aantal meters te verplaatsen.

Op mijn vraag is op 9 mei 2025 als volgt geantwoord. Zie bijlage B.

In de nieuwe situatie (Beeld 2) wordt de afstand tussen verharding en monument ongeveer gehalveerd, maar het monument staat nog steeds geheel vrij van de verharding. Er is geen verkeerskundige of technische noodzaak tot verplaatsing. Het is wel de vraag of deze kleinere afstand in de nieuwe situatie voldoende recht doet aan de context en betekenis van het monument. Er is geen tijdsdruk.

De vraag wordt niet vanuit de andere kant benaderd. Kan het fietspad niet een aantal meters worden verplaatst, zodat de afstand tot het monument geen onderwerp van discussie behoeft te zijn? Het monument behoeft voor een waardige beleving enige ruimte: het is immers niet zomaar een object maar een van de weinige monumenten, die aan de Joodse gemeenschap in Hoorn herinneren. Het is dan ook zeer gewenst dat er maximale inspanning wordt geleverd om het voorliggende ontwerp aan te passen.

Dat er geen tijdsdruk zou zijn, roept de vraag op welke planning voor de besluitvorming staat er afgesproken en wanneer worden voor het knooppunt onomkeerbare besluiten genomen. Bij uitwerking van plannen moet deze immers passen binnen het kaders die al zijn vastgelegd.

Op de panelen die op 4 juni 2025 zijn gepresenteerd en waarop gereageerd kan worden staat niet veel meer dan *Behoud gedenkteken Joodse begraafplaats* en *Uitwerken/onderzoeken in volgende fase Plaats gedenkteken Joodse begraafplaats.*

Wanneer is *volgende fase*? Is er dan ruimte om de vraag van de gewenste, noodzakelijke afstand van twee kanten te benaderen? Met andere woorden wat schuift op?

Gesprekspartners zijn er voldoende: vertegenwoordigers van de Joodse gemeenschap, politieke partijen in Hoorn, degenen die zich bewust zijn van de geschiedenis van de stad en de hoeders van monumenten in Hoorn.

Het vervolg

De reacties kunnen worden ingestuurd tot 2 juli, in september 2025 beslist de raad en daarna komen de uitwerkingen. Het is zeer de vraag of met het besluit van de raad de kaders dusdanig worden vastgelegd dat in de uitwerking verschillende opties niet meer mogelijk zijn en feitelijk nu al alternatieven worden uitgesloten.

Verplaatsing van het monument is wat mij betreft geen optie. Je kunt de Joodse gemeenschap niet voor de zovoelste keer in de steek laten.

[redacted] juni 2025

[redacted]

Bijlagen A en B

Bijlage A

Reactie op Rapportage Nieuwe toegangsweg Binnenstad Hoorn juli 2023

De joodse begraafplaats

1. Een stukje geschiedenis. Na WOII was er nog een handje vol mensen over van de eens zo bloeiende joodse gemeenschap in Hoorn. De synagoge was volledig uitgewoond en zeer beschadigd, de begraafplaats sterk verwaarloosd. De kleine groep joodse mensen was niet in staat een en ander te restaureren en te onderhouden. De joodse gemeente werd samengevoegd met die van Enkhuizen, later ook met Alkmaar en Noord-West Holland. De synagoge werd afgebroken en de begraafplaats lag er jaren treurig bij.
2. In de jaren zestig werden plannen gemaakt voor de ontwikkeling van de Grote Waal. Daarvoor zou de begraafplaats moeten wijken. Deskundigen zeggen ook nu nog dat het niet echt nodig was en dat de toegangsweg De Weel prima naast de begraafplaats kon worden aangelegd.
3. In 1968 heeft men de begraafplaats geruimd en de stenen en resten overgebracht naar een apart gedeelte van de begraafplaats Berkhouterweg. Dat een joodse begraafplaats nooit geruimd mag worden, bleek niet voldoende zwaarwegend.
4. Uiteindelijk heeft men in 2015 een monument op de plaats van de begraafplaats bij het Pelmolenpad opgericht. 47 jaar na dato.
5. In 2022 zijn gedenkstenen afkomstig van het metaheerhuisje van de begraafplaats geplaatst bij de huidige joodse begraafplaats: 54 jaar na dato.
6. Het mag toch niet gebeuren dat de herinnering aan de begraafplaats en het monument dat daarvoor is opgericht bij het Pelmolenpad door de plannen van de toegangsweg naar de binnenstad in de verdrukking komt en erger nog zal worden verplaatst.
7. Wij zijn de stadsgenoten van toen verschuldigd dat wij, ook al is het laat, nu goed omgaan met de herinneringen en niets meer verplaatsen of aantasten.

[redacted] 18 juli 2023

[redacted]

Bijlage B
Afkomstig van het projectteam
Situatie joods monument Keern

Situatie joods monument Keern



Beeld 1 Bestaande situatie. Monument rood omcirkeld.



Beeld 2 Nieuwe situatie (concept)

Beeld 1 Bestaande situatie. Monument rood omcirkeld.
Beeld 2 Nieuwe situatie (concept) **Situatie joods monument Keern**

Constateringen en bespreekpunten

1. In de nieuwe situatie wordt het fietspad oversteek Keern-zuid verbreed en aangesloten op de nieuwe woonwijk Pelmolenpad t.p.v. het huidige voetpad. Zie Beeld 2.

Deze aansluiting vergt meer ruimte dan het huidige (uitsluitend) voetpad.

De exacte plaats van aansluiten van het fietspad op de wijk Pelmolenpad is nog nader te bepalen, maar komt ongeveer op deze plaats.

In de nieuwe situatie (Beeld 2) wordt de afstand tussen verharding en monument ongeveer gehalveerd, maar het monument staat nog steeds geheel vrij van de verharding. Er is geen verkeerskundige of technische noodzaak tot verplaatsing. Het is wel de vraag of deze kleinere afstand in de nieuwe situatie voldoende recht doet aan de context en betekenis van het monument.

Het projectteam stelt daarom de open vraag om in gesprek te komen met vertegenwoordigers / stakeholders die kunnen adviseren over of het wel of niet gewenst zijn van verplaatsing van het monument. Bijvoorbeeld naar een (in nader overleg te bepalen) plaats noordelijk, in hetzelfde grasveld.

Er zit geen grote tijdsdruk op dit vraagstuk, er is ruimte om met elkaar in gesprek te gaan over de nadere uitwerking.

9 mei 2025

Nieuwe Stadstoegang HOORN

Klankbordgroep Keern Zuid (20 mei 2025):

N.B. Op hoofdlijnen is er consensus binnen de klankbordgroep, maar er zijn wel nuance verschillen.

Inleiding 1

Op 15 mei 2025 is de klankbordgroep Keern-Zuid bij elkaar geweest. Zie daarvoor verslag. Hier wordt specifiek ingegaan op de routing van de fietsverbindingen.
In het uitgangspunten document “eerste verkeerskundig advies uitgangspunten Stadstoegang” worden een aantal punten genoemd:

- Stomp principe prioriteitsvolgorde: wandelen, fietsen, OV, auto;
  - Wandelen: optimale looproutes, goed ingericht;
  - Fietsen essentie: hoogwaardig fietsnetwerk met directe verbindingen, goed ingericht
  - Voor OV en auto, zie document.

In het overleg op 15 mei was iedereen het er over eens dat de kruising De Weel. Keern, Veemarkt, Hoge Vest voor fietsers en wandelaars een zeer onprettige kruising is en dat deze in het voorgenomen plan nauwelijks verbetert.

Projectgroep geeft aan dat ze opdracht hebben binnen plangrenzen/scope. In zijn algemeenheid wordt geconstateerd als problemen niet binnen plangrenzen of scope kunnen worden opgelost, breder gekeken moet worden. Projectgroep geeft aan dat het niet binnen de scope van deze opdracht kan. Het kan wel worden meegenomen in de vervolgopdracht Stationsgebied Zuid en Pelmolenpad. Projectgroep geeft aan dat daar ook in de planning ruimte voor is.

Inleiding 2

Conform uitgangspunten voor fietsen is gezocht naar mogelijkheden om de verbindingen zo direct mogelijk te maken.
Voor het bepalen van de meest directe routes zijn aannames gedaan voor de meest intensieve fietsbestemmingen (van het kruispunt en fietsbestemmingen zijn geen metingen beschikbaar):

1- Veel fietsverkeer gaat naar binnenstad naar Veemarkt
2- Veel fietsverkeer gaat naar Grote Waal (en stadsstrand)
3- Veel fietsverkeer gaat naar zuidzijde station (in toekomst wordt dit minder, omdat deel fietsparkeren naar noordzijde verplaatst)
4- Minder fietsverkeer gaat naar Hoge Vest.

Voor de bestemmingen 1 en 2 is gezocht naar betere alternatieven dan de nu nog voorgenomen handhaving van kruising voor fietsers en wandelaars. Zoals al aangegeven is handhaven van situatie kruising geen goede oplossing voor fietsers, ondanks de iets ruimere inrichting.

N.B. In deze presentatie ligt het accent op fietsers. Aan auto’s en wandelaars weinig aandacht besteedt, ook niet aan de stedenbouwkundige inpassing.





- Directer van en naar
- Veemarkt - Keern
- Vermijdt drukste knooppunt
- Ontlast drukste knooppunt

Toelichting verbetering 1

Een groot deel van het fietsverkeer gaat richting Veemarkt. Naar Kleine Noord kan niet, want dat is wandelgebied.

Nu gaat ook nog een groot deel richting zuidzijde station.

De meest direct route gaat via parkeerplaats Noorderveemarkt. Dat is (nu nog) parkeergebied. Een goede optie is een tracé tussen fietsparkeerstalling en autoparkeergebied.

Fietstracé Veemarkt - Stationweg





Feitelijk ligt er al een (wandel)verbinding, deze kan ook ingericht worden als fiets/wandelverbinding . De kruising met de Noorderveemarkt is wel een aandachtspunt, maar vanuit de gedachte eerst de fiets en dan de auto is dit eenvoudig op te lossen (fietsers voorrang).
N.B. Met eenvoudige ingrepen, lijkt de oplossing al voorafgaand aan plan Stationsgebied Zuid realiseerbaar.





- Ongehinderd van en naar Keern <-> Grote Waal
- Vermijdt drukste knooppunt
- Ontlast drukste knooppunt

Toelichting verbetering 2

Een groot deel van het fietsverkeer gaat naar de Grote Waal (en stadsstrand). De meest directe verbinding is via Pelmolenpad. Deze verbinding is prima mogelijk. De verbinding heeft niet alleen als voordeel dat die direct is, maar ook als voordeel dat een drukke passage ongelijkvloers is. Kortom een superoplossing.

In het bestemmingsplan Pelmolenpad is erg veel ruimte voor verkeer, omdat het tracé over het oude Carbasiustracé kan gaan lopen.

Er zijn plannen om ook fietskruising met spoor ongelijkvloers te maken. Dat zit financieel echter nog niet in de plannen. Verbetering 2 kan ook als er een fietstunnel komt.

Plantekening en ontwerp bestemmingsplan



Eenvoudig inpasbaar.

Ook mogelijk als er later een fietstunnel komt onder spoor. Dan wel zo handig om wand autotunnel en fietstunnel te combineren.







- Ongehinderd van en naar Breed <-> Grote Waal
- Vermijdt drukste knooppunt
- Ontlast drukste knooppunt

Toelichting verbetering 2a

Een goede directe fietsverbinding naar het stadsstrand is ook wenselijk, dit kan eenvoudig door het doortrekken van de fietsverbinding.

Om het hoogteverschil te overbruggen is een hellingbaan nodig.

N.B. Kan nu ook al via Lambert Meliszweg, maar dat is iets om.



Verbetering 2 staat al in actieplan

Uit Actieplan fiets 2025-2028



heeft voor ons onderzocht wat de potentie en haalbaarheid is van dertien mogelijke schakels in het netwerk.[6]

Maatregel 6

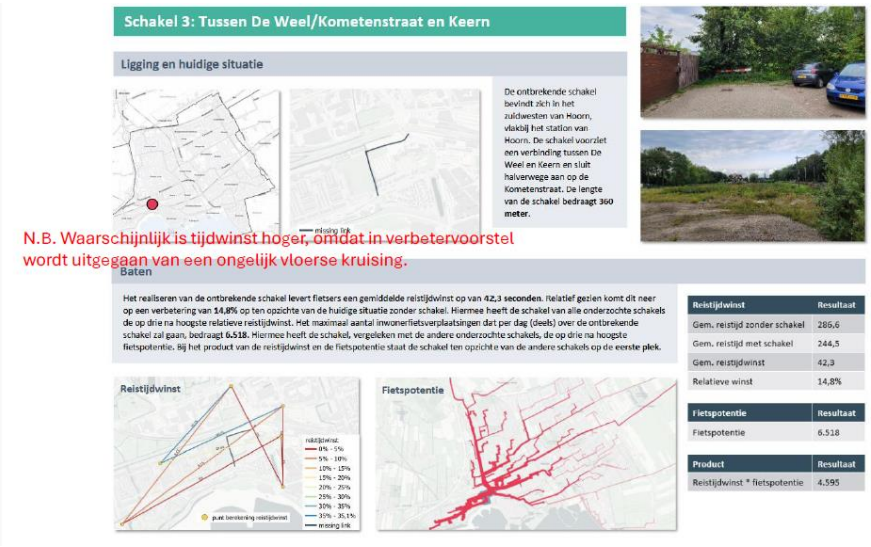
Onderzoek naar de aanleg van nieuwe fietsverbindingen

In het onderzoek is gekeken naar de potentie van de routes (hoeveel mensen maken er gebruik van), de reistijdwinst en de kosten. Op basis van het onderzoek vallen een paar mogelijke verbindingen af, omdat ze te complex of te duur zijn om te realiseren of omdat er onvoldoende potentie is. Uiteindelijk blijven er zeven interessante schakels over.

- Verbinding 9, Klagerstuin – Compagnie, wordt onderzocht in het kader van de ontwikkeling naar een woonwijk;
- Verbinding 3, tussen De Weel en Keern is afhankelijk van de gebiedsontwikkeling Pelmolenpad;
- Verbinding 8, tussen Hoorn Noord en het fietspad langs de Provincialeweg, wordt in 2024 gerealiseerd.

Zo blijven er nog vier schakels over die we nader willen onderzoeken

6) Ontbrekende schakels fietsnetwerk Hoorn (2023), DTV Consultants



N.B. Waarschijnlijk is tijdwinst hoger, omdat in verbetervoorstel wordt uitgegaan van een ongelijk vloerse kruising.

Alternatief 3

Het volgende is een alternatief voor de voorgaande verbeteringen. Het combineren van een voetgangerstunnel bij het station met een fietstunnel is al eerder genoemd. Hier wordt het voor de volledigheid ook genoemd.



Toelichting alternatief 3

Een fietstunnel onder spoor is noodzakelijk vanwege de nu al lange wachttijden, de toenemende wachttijden door frequenter treinverkeer en last but not least beleid gemeente, waarin van het STOMP principe wordt uitgegaan (langzaam verkeer goed faciliteren, eventueel ten koste autoverkeer). Wel een autotunnel en (nog) geen fietstunnel is vooralsnog in tegenspraak met beleid.

Uiteraard is er al nagedacht over locatie fietstunnel. Op de huidige locatie kan, maar is ook duur.

Er ligt een kans om de fietstunnel te combineren met de voetgangerspassage van de sporen op het station. Verwachte voordelen:

- Voordeliger door combinatie van twee passages in één;
- Voordeliger door combinatie fietsers en voetgangers;
- Voordeliger omdat met één fietsstalling kan worden volstaan;
- Goede direct verbinding van Keern naar binnenstad.

Eventuele nadelen:

- Bestaande plannen aan te passen (moet gaan voor het beste, niet voor het gemakkelijkste)
- Verbinding Keern – Grote Waal wordt langer, maar gelijkvloerse kruising vervalt.

N.B. Voor en tegens van verbeteringen 1 en 2 moeten afgewogen worden tegen alternatief 3.





Veel fietsverkeer:
- Keern
- De Weel

Fietsdoelen:
- Binnenstad Veemarkt
- Station
- Stadstrand
- Schouwburg

Slotwoord

- Er moet uiteraard draagvlak zijn voor de voorgestelde oplossingen bij bewoners en gebruikers. Dat kan getoetst worden op de inloopbijeenkomst op 4 juni (die kans is door gemeente niet genomen);
- Mochten plankaders/scopes het niet direct toelaten, dan ligt daar een uitdaging om te zorgen dat ze het wel toelaten.

Bijlage 47

Aan de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Hoorn.
Nieuwe Steen 1
Hoorn

Hoorn, 26 juni 2025

Betreft: Participatietraject ontsluiting binnenstad

Vereniging Oud Hoorn
Onder de Boompjes 22
1621 GG Hoorn

Geachte raadsleden en college,

De Vereniging Oud Hoorn geeft hierbij haar commentaar op de aanleg van een tunnel als verkeerskundige ingreep en heeft daarnaast opmerkingen op het getoonde ontwerp tijdens het participatietraject.

Commentaar op de aanleg van een tunnel als verkeerskundige ingreep.
In alle zienswijzen en ander commentaar van de Vereniging Oud Hoorn op de plannen rond de Poort van Hoorn en de tunnel is de vereniging consequent geweest in zijn standpunten. Onze stelling is dat een tunnel pas moet worden aangelegd wanneer de parkeergarage aan de noordzijde van het station gerealiseerd is en de binnenstad autoluw is gemaakt. Indien de tunnel eerst wordt aangelegd zal er gewenning optreden, waardoor bezoekers van de binnenstad eerder voor de zuidzijde van het spoor kiezen bij het zoeken naar een parkeerplaats. De huidige plannen gaan uit van de aanleg van de tunnels voorgaande aan de realisatie van de noordzijde van de Poort van Hoorn. De vereniging Oud Hoorn vindt dit een totaal verkeerde insteek. Dit zeker in combinatie met het feit dat dat de parkeerplaatsen op het Pelmolenpad in dezelfde periode verdwijnen. Het staat in schril contrast met de beleidsuitgangspunten voor een autoluwe binnenstad. Een tunnel is en blijft een verkeer aantrekkende oplossing, die zonder tegenmaatregelen het omgekeerde bereikt van het voor de binnenstad ingezette beleid.

Aangezien de volgorde bij de realisatie van de Poort van Hoorn en de tunnel essentieel is voor het gedrag van de verkeersdeelnemers in en rond de binnenstad, is een goede onderbouwing noodzakelijk. Het college wil enerzijds de binnenstad autoluw maken en anderzijds de bereikbaarheid verbeteren. Het tunneltracé speelt in dat dualisme een cruciale rol. Er is echter nergens uiteengezet hoe de tunnel zich verhoudt tot het autoluw maken van de stad. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de effecten van omvangrijke bouwplannen te onderzoeken, in kaart te brengen en bij aanzienlijke effecten oplossingen aan te dragen, zowel voor de korte als lange termijn. Bij de Poort van Hoorn trekt de gemeente een kader rondom het plangebied en gaat ervan uit dat daarmee alle effecten en problemen zijn afgebakend. Dit is een onjuiste aanname.



Opmerkingen op het getoonde ontwerp tijdens het participatietraject.
Tijdens de presentatie van de participatiebijeenkomst is het plan in verschillende delen opgedeeld en wij geven ons commentaar in dezelfde volgorde.

Keern-Noord
Het Westfries Archief is een veel bezochte bestemming voor openbaar vervoerreizigers. Een trap met een voetpad dat aansluit op de dienstweg langs de Provincialeweg is hier zeer gewenst.

Onderdoorgang Provincialeweg
Opvallend is dat de Provincialeweg in de richting van Enkhuizen met een rijbaan wordt verbreed. In deze plannen wordt nergens aangegeven wat dit betekent voor het begeleidende groen van de Provincialeweg en voor de geluidsoverlast van de langs deze weg liggende en geplande woningen. Ook later in deze reactie zullen we aangeven dat de gemeente veel te veel bezig is met plannen op detailniveau en te weinig met de visie op het geheel.

Keern-Midden
Door het terugbrengen van water in het profiel van dit wegdeel wordt het historische beeld enigszins hersteld, wat wij waarderen. Om het noordelijke deel van het Keern en dit deel meer te verbinden als één historisch lint, is het doorzetten van de haag die het gehele noordelijke Keern begeleidt, hier een belangrijke visuele drager. Helaas is dit nog niet opgenomen in het huidige plan, hoewel de ruimte hiervoor aanwezig is waar de fietsroute weer bovengronds komt. Aan de noordzijde ontbreekt een verbinding tussen het fietspad en de toegangsweg voor de bewoners, deze verbinding is noodzakelijk voor de toegankelijkheid van de woningen. Het is de vraag of er langs de woningen een voetpad moet worden aangelegd. Gezien het beperkte autogebruik zorgt een inrichting waarbij de auto te gast is voor een rustiger beeld in dit toch al zeer gelaagde profiel. We waarderen het zeer dat de oude toegang van de begraafplaats in ere wordt hersteld. Wel wijzen we op de recent geplaatste poort die momenteel niet geschikt is om geopend en gesloten te worden. Momenteel bevinden zich nog veel grote bomen rond de begraafplaats. Een deel zal moeten verdwijnen voor de aanleg van de watergang. Wij pleiten ervoor deze bomen binnen het plangebied te verplanten zodat er meer volwassen bomen deel uitmaken van het nieuwe beeld. Een voetpad van slechts 1.80 meter en verderop zelfs maar 1.60 meter breed tussen de Van Dedemstraat en de Noorderveemarkt vinden we veel te smal voor dit drukke voetpad. Veel gebruikers, waaronder gasten van het Van der Valkhotel, het Westfries Archief, rolstoelgebruikers en minder mobiele personen vanuit Avondlicht, maken gebruik van deze verbinding met de binnenstad. Het behoort tot één van de drukste voetgangersverbindingen in de stad.



Keern-Zuid
Het kruispunt Noorderveemarkt-Scharloo-Weel-Keen is een druk knooppunt. Het verwerkt nu veel verkeer in alle vormen, en is vaak onaangenaam voor fietsers en voetgangers. Op papier lijkt de situatie voor he langzaam verkeer iets te verbeteren. Wat ons verbaast is dat het aantal rijbanen rond het kruispunt vermeerdert. Hierdoor blijft dit kruispunt te grootschalig als entree voor de binnenstad. Wij betreuren dat er geen alternatieve ontwerpen zijn overwogen die beter passen bij de entree van de binnenstad en de singelstructuur. Er zijn betere oplossingen mogelijk op basis van het ontvlechten van de verkeersstromen. Dit plan getuigt niet van durf en lef. De entree van de binnenstad verdient beter. Het Kwaliteitsplan uit 2000 gaf al een denkrichting aan mogelijkheden, waarbij zowel het verkeer wordt ontvlecht als het beeld van de singelstructuur wordt verbeterd. Het idee gaat uit van een ruit die werkt als een rotonde. Dit kan zowel met water als met een groene invulling. Dit is een unieke kans om het goed aan te pakken en deze moeten we nu benutten.



Tekening uit het Kwaliteitsplan binnenstad 2000

Het aantal rijbanen de stad in, in het plan, is gegroeid en verlengd. De huidige inrichting is nu ook al voldoende. Deze groei is in tegenspraak met een autoluwe binnenstad. Het beperkt een mooi profiel met voldoende ruimte voor de voetgangers, hier is zeer veel te winnen. Deze opbouw is niet alleen overbodig, maar schaadt ook de singelstructuur. De aanwezigheid van het stadsstrand kan geen aanleiding zijn. De verkeerspieken rond de binnenstad en het stadsstrand vallen in andere jaargetijden en uren van de dag. Minder rijbanen en het licht draaien van de voetgangers/fietsoversteek geeft ook meer ruimte aan het Joodse gedenkteken, zodat het niet verplaatst hoeft worden.

De Nieuwe weg
In het plan Buitenstad is de structuur gericht op een route die tussen de gebouwen van het Dampten doorloopt. Bij de behandeling van dit plan hebben we er al op gewezen dat deze route doodloopt op het tracé van de tunnel. In dit plan is dan ook terecht geen rekening met deze route gehouden. Het bewijst weer dat de plannen binnen Hoorn nog steeds te veel als op zichzelf staande plannen worden ontworpen en dat het grotere geheel, het netwerk van de stad, niet wordt betrokken bij de planvorming. Een ander voorbeeld is de realisatie van het plan aan de Compagnie, waar een nieuwe buurt is ontworpen zonder dat de ontwerpers wisten dat er op enkele meters afstand een grote loods voor de stoomtram wordt gerealiseerd.

Onze eindconclusie is dat het kruispunt Noorder Veemarkt-Scharloo-Weel-Keen op dit moment erg groot is in relatie tot het beschermd stadsgezicht. Enkele jaren geleden was er sprake van om ter plaatse van dit kruispunt de oude singelstructuur terug te brengen. In plaats van het terugbrengen van deze historische structuur worden wij nu geconfronteerd met een extra bovenmaatse aantasting van het beschermde stadsgezicht. De hoeveelheid asfalt neemt met 25 à 50% toe. Nog meer asfalt ten behoeve van autoverkeer is voor ons in het beschermde stadsgezicht niet acceptabel.

Wij hopen dat u daadwerkelijk aan de slag gaat met onze bezwaren en aanbevelingen zodat we deze unieke kans ten volle kunnen aangrijpen om de entree van onze mooie binnenstad te laten aansluiten bij haar karakter en de ambitie van de Poort van Hoorn.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van Vereniging Oud Hoorn

[redacted] voorzitter

[redacted] secretaris

[redacted]

Bijlage 48

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij volgt mijn reactie op de plannen voor de nieuwe langzaamverkeersverbinding Keern en de Carbasiusweg. Ik zal deze reactie puntsgewijs weergeven, opdat het gemakkelijker is hier in de reactienota op te reageren. Ik heb al eerder punten ingebracht. Bijvoorbeeld over het gewenste type bomen/groen (geen linden, maar verschillende soorten bloeiende bomen en behoud van de grote kastanjeboom), en bijvoorbeeld over mogelijke oplossingen voor het tekort aan parkeerplaatsen dat aan het Keern-Noord ontstaat. Op deze punten is ofwel al positief gereageerd na de klankbordgroep, ofwel zouden ze al in de reactienota opgenomen worden. Deze punten herhaal ik hier dus niet nogmaals.

Met vriendelijke groeten,
[redacted] (bewoner Keern)

1. Bewoners worden voor een voldongen feit geplaatst met de langzaamverkeerstunnel

Ten tijde van het onderzoek naar de verschillende tracéopties voor de wegverbinding (Goudappel en Sweco, juni 2023) was in alle varianten alleen maar de langzaamverkeerstunnel Keern opgenomen voor fietsers en voetgangers. Vanuit de bewoners van het Keern is daarbij aangegeven dat dit vreemd was, omdat de langzaamverkeerstunnel daarmee een vaststaand feit zou worden, ongeacht de voorkeursvariant die gekozen zou worden. Daarop is ons toen vanuit de ambtelijke werkgroep verzekerd dat de variantenstudie alleen conclusies zou trekken over de voorkeursvariant voor het autoverkeer, en dat de mogelijke oplossingen voor het langzaam verkeer later samen met de bewoners bestudeerd zouden worden.

Nu tijdens de studie naar deze langzaamverkeersverbinding, is ons echter medegedeeld dat de gemeenteraad als opdracht heeft gegeven om de tunnel Keern uit te werken, en er binnen de opdracht geen ruimte bestaat om naar andere varianten te kijken. Als het gaat om een mogelijke andere locatie voor de oversteek, wordt nu verwezen naar een zeer summier onderzoek, waar de omwonenden nooit bij betrokken zijn geweest (blz. 37 van Nota Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern Gemeente Hoorn oktober 2022 https://www.poortvanhoorn.nl/_downloads/3846ae97bdbcd76123394a82e5c8530a).
In dit onderzoek is totaal geen rekening gehouden met ontwikkelingen die voor een andere locatie kunnen pleiten (zoals de ontwikkeling van de locatie Buitenstad met een verplaatste supermarkt en vele appartementen, en de komst sindsdien van een middelbare school, medische voorzieningen en appartementen in/bij het missiehuis). Evenmin is rekening gehouden met het feit dat er op sommige locaties, zoals tussen de Van Aalstweg en de Maelsonstraat, ook nu al veel fietsers en voetgangers oversteken zonder veilige voorziening daartoe.
In de praktijk komt het gehouden 'onderzoek' er op neer dat alle andere mogelijke locaties direct afgewezen zijn met als argument sociale veiligheid; alle alternatieven voor het Keern hebben op dit onderdeel een negatieve score gekregen, en zijn daarmee afgevallen.

Sociale veiligheid is natuurlijk onmiskenbaar een belangrijk punt voor fietsers en voetgangers, maar als dat zo belangrijk is, dan moet je bij voorkeur helemaal niet beginnen aan een tunnel. Een gelijkvloerse oversteek is echter totaal niet onderzocht. Toch biedt juist de afsluiting van Keern-Midden voor autoverkeer de mogelijkheid om een goede gelijkvloerse oversteek te maken, met brede fiets- en voetpaden. Dit kan ook prima verkeersveilig: in Nederland zijn er inmiddels genoeg voorbeelden van wegen met verkeersintensiteiten vergelijkbaar met de Provincialeweg, waar een gelijkvloerse oversteek op verkeersveilige wijze ingepast is door het autoverkeer met drempels fysiek af te laten remmen tot maximaal 50km/u. Zo'n oplossing:

- is veel goedkoper dan een tunnel
- biedt meer ruimte voor zowel een breed voetpad als een breed fietspad (de kelder van het Kopgebouw is een dwangpunt bij een tunnel)
- is sociaal veiliger (een tunnel wordt een een vuurwerklocatie en een hangplek; sociale veiligheid en overlast is op de hoek Keern al een toenemend probleem na opening van de zorgvoorziening De Egel, met zeer regelmatig al de noodzaak tot komst van politie)
- leidt tot minder geluidshinder voor omwonenden (een tunnel is een klankkast voor bromfietsers en schreeuwende kinderen)
- en leidt tot minder risico's op verzakking van niet-onderheide huizen van omwonenden door wijzigingen in het grondwaterpeil.

Als argument tegen een gelijkvloerse oversteek is ambtelijk in de klankbordgroep geantwoord dat dit slechter is voor de doorstroming op de Provincialeweg. De vraag is echter waarom een stad die inzet op 'meer stad worden' en een verdichting in de gemeente met 10.000 tot 12.000 nieuwe woningen (zie Omgevingsvisie), zou willen faciliteren dat er meer autoverkeer de stad in kan komen. Doorgaand verkeer kan prima via de Westfrisiaweg. De Provincialeweg heeft alleen een lokale functie. Wie binnen de stad met de auto wil, moet maar accepteren dat daar af en toe stilstaan in wachtrijen voor verkeerslichten bij hoort. In een compacte centrumstad kan ongehinderde doorstroming van het autoverkeer niet leidend in de stadsontwikkeling zijn. Kortom: alle reden om een gelijkvloerse oversteek alsnog te onderzoeken. Omdat de langzaamverkeersverbinding toch pas gerealiseerd kan worden na aanleg van de Carbasiusweg, is hiervoor nog voldoende tijd, zonder dat uitvoering van de langzaamverkeersverbinding vertraging op hoeft te lopen.

2. Voor voetgangers zijn er veel verslechteringen in het huidige ontwerp, en worden verbeteringskansen niet meegenomen

Het doel van de tientallen miljoenen aan uitgaven is volgens de website Poort van Hoorn: "Ook in de toekomst in een groeiende stad wil de gemeente dat inwoners zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen. Uitgangspunt is om het Keern om te vormen tot een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers."
In de praktijk komen de voetgangers er in het huidige ontwerp maar bekaaid van af. Op diverse plaatsen is er sprake van een verslechtering. Zo is de huidige oversteek over de Provincialeweg voor voetgangers 3,0m breed. In de nieuwe tunnel wordt de breedte voor voetgangers aan de noordzijde 2,0m (dat is net zo breed als het voetpad in de Vredehoftunnel, dat veel minder druk is). Tussen de spoorwegovergang en de Stationsweg is het voetpad nu 2,0m breed (al is er wel dringend onderhoud nodig aan de overstekende beplanting). In het ontwerp blijft daar maar 1,6m van over (met nog steeds de beplanting ernaast). Terwijl in de huidige situatie voetgangers al vaak uit moeten wijken naar het fietspad als er groepjes voetgangers tegemoet komen. Dat is geen comfort en veiligheid voor voetgangers.

Hier wreekt zich het ontbreken van voetgangersbeleid in Hoorn, waardoor voetgangers altijd het reststuk van het verkeersontwerp zijn. Terwijl voetgangers de schoonste en gezondste vorm van verkeer vormen, en in tegenstelling tot auto's en (brom)fietsers ook geen parkeerruimte in een toch al schaarse ruimte claimen. Voor de gemeente zijn de voetgangers het vervoer met de goedkoopst te realiseren infrastructuur, die de hoogste prioriteit zou moeten hebben, nog voor de fietsers. Bovendien is vrijwel iedereen weleens voetganger!

Hoorn hoeft het voetgangersbeleid overigens niet zelf te verzinnen, maar kan een voorbeeld nemen aan het beleid van de gemeente Amsterdam: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/865282/iv1281-beleidskader_ruimte_voor_voetganger_update_2023-v3_hr.pdf .
Voor een drukke voetgangersroute als het Keern, waar vaak groepjes scholieren en toeristen met koffers naar Van der Valk lopen, en bovendien bewoners van Avondlicht met rollators of rolstoelen langskomen, schrijft het Amsterdamse beleid een vrije doorloopruimte voor van minimaal 2,9m. Waar dit echt niet past door dwangpunten, is minimaal 2,2m vrije doorloopruimte nodig om ook mensen die meer ruimte nodig hebben (bijvoorbeeld met een rolstoel, kinderwagen of bagage) ongehinderd tegenliggers te laten passeren. Belangrijk is dat de vrije doorloopruimte niet de effectieve loopruimte is; die is aan weerszijden 10-20cm smaller doordat voetgangers afstand houden tot trottoirbanden, muren en elkaar. In de vrije doorloopruimte horen geen lantaarnpalen, verkeersborden, bomen, hekjes enzovoorts thuis.
Het Amsterdamse beleid verschilt van de CROW-richtlijnen, doordat het CROW zich alleen op de minimumeisen voor voetgangers richt, zonder daarbij rekening te houden met voetgangersintensiteiten en tegenliggers (dat was bij het CROW ook voor de fiets het geval, totdat het landelijk Fietsberaad de handschoen oppakte om dit te verbeteren).

Langs het Keern is vrijwel overal voldoende ruimte voor een fatsoenlijk breed voetpad. Het smalste punt is de tunnel, maar ook hierin is ruimte voor een voetpad van 2,5m als het fietspad 4,0m tot 4,2m breed wordt. 4,0m is voldoende voor het fietspad, ook bij hoge intensiteiten (bron: CROW Fietsberaad https://fietsberaad.nl/getmedia/e57e2986-5719-413f-bc6a-7d37bb7a36c5/Geactualiseerde-aanbevelingen-voor-de-breedte-van-fietspaden-2022_versie2.pdf.aspx?ext=.pdf).
Hierbij moet men overigens bedenken dat het aantal voetgangers langs het Keern zal toenemen door de vergrijzing (ouderen lopen vaker), en door de toevoeging van veel appartementen (stationsgebied, Pelmolenpad, tzt ook de Van Aalstweg) op loopafstand van allerlei voorzieningen als winkels, station, onderwijs, sport en zorg. Ook bewoners van appartementen lopen vaker, doordat de fiets in een berging apart staat van het appartement.

Een ander opmerkelijk punt in het ontwerp waar de voetganger ondergeschikt gemaakt is, is het niet-meenemen van een voetpad langs de Provincialeweg van het Keern t/m de kruising Maelsonstraat. Toch lopen er hier heel wat voetgangers – nu noodgedwongen op het fietspad – naar het Talland College, ziekenhuis, GGD en huisartsenpost.
Dit voetpad niet meenemen in het ontwerp is des te vreemder, omdat er in de plannen wel een kostbare en ruimteverslindende derde rijstrook voor het autoverkeer richting het oosten meegenomen wordt, die ook nog

eens ten koste gaan van de rij bomen die daar nu tussen het fietspad en de rijbaan staat. Dit is echt een verkeerde keuze om nog meer autoverkeer de stad in te trekken. In de Poort van Hoorn zou de voetganger en een groene omgeving voorop moeten staan. Niet steeds meer asfalt naar een stationsomgeving.

3. Kwaliteitsverbetering omgeving Noorderveemarkt, herstel singel



De plannen voor een nieuwe toegangsweg naar de binnenstad zijn vanaf het begin gepresenteerd (door o.a. de Taskforce Ruimtewinst) als kans om ook de zone tussen station en binnenstad een forse kwaliteitsimpuls te geven, bijvoorbeeld door het herstel van de historische singel. Inmiddels resteert een plan dat vooral extra auto's de stad in trekt (in plaats van ten noorden van het station te laten parkeren). Het herstel van historische waarden is helaas verworden tot toevoeging van meer asfalt en beton. Dat is een gemiste kans. Die vele tientallen miljoenen euro's investering zouden een bezoek aan de binnenstad aantrekkelijker moeten maken.

De aanleg van de Carbasiusweg zou daarom gepaard moeten gaan met een herinrichting van de Noorderveemarkt/Stationsweg en omgeving. Het herstel van de singel en het bolwerk Noorderpoort biedt naast de toevoeging van meer groen en water ook kansen voor verbetering van de verkeersstromen door invoering van een eenrichtingscircuit in plaats van een veel te grootschalige kruising. Het groen en water draagt bij aan een betere klimaatbestendigheid van een nu veel te stenige omgeving (met alle risico's van dien bij hittegolven en zware regenval).
Daarnaast ontstaat er zo een veel logische situatie voor fietsers. In de huidige situatie (die in het ontwerpplan blijft bestaan) is er een rare fietsoversteek over de kruising, waarbij de meeste fietsers van het Keern richting de Dubbele Buurt er maar voor kiezen over het toch al zeer smalle voetpad langs het Scharloo te fietsen. Dit is geen hoogwaardige kwaliteit of verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers (als voetganger moet je maar wegspringen als er plaats een fietser de hoek om komt over het voetpad). Bij een herinrichting van de verkeerssituatie met een eenrichtingscircuit zijn er geen afslagvakken voor autoverkeer meer nodig op de Hoge Vest, waardoor er ruimte ontstaat voor een dubbelzijdig fietspad naar de Dubbele Buurt.
Op zo'n manier krijgt het langzaam verkeer pas echt de kwaliteitsverbetering waar in de Poort van Hoorn over gesproken wordt.

4. Overdaad aan asfalt voor kruising Noorderveemarkt

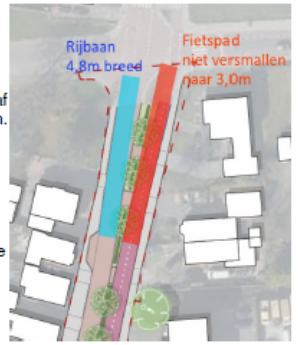


Door het vervallen van de spoorwegovergang, komen auto's beter over het hele uur verspreid aan richting de binnenstad. Nu ontstaan er nog regelmatig lange wachtrijen voor de spoorwegovergang, die nadat de spoorbomen opengaan in 1x doorrijden naar de Noorderveemarkt. Dat zal na aanleg van de Carbasiusweg niet meer het geval zijn. Het is dus niet nodig een lang linksafslagvak naar de Noorderveemarkt te realiseren. Daarnaast is het niet conform het gemeentelijke beleid om meer autoverkeer naar de autoluwe binnenstad te faciliteren. Door dit afslagvak pas ten zuiden van Keern 2 te laten beginnen, ontstaat er veel minder een dwangpunt in het ontwerp (ter hoogte van doorsnede 5), en ontstaat er veel meer ruimte voor groen en een breder voetpad aan de noordzijde van het Keern.

5. Doorsteken voor fietsers tussen Keern en Berkhouterweg/Provincialeweg

In de schetsontwerpen die voorheen gepresenteerd werden, was altijd een fietsverbinding opgenomen tussen Keern en Berkhouterweg. Deze route wordt dan ook veelvuldig gebruikt door scholieren van Newton, d'Ampte en Talland College, bezoekers van het ziekenhuis en de huisartsenpost, en door toeristen die vanuit het noorden van West-Friesland naar Edam-Volendam of Amsterdam willen fietsen. Het belang van deze route neemt verder toe door de door de beoogde verplaatsing van Albert Heijn, waar ook de bewoners van het Keern boodschappen doen.
In het nieuwe ontwerp is deze tussenverbinding tussen Keern en Berkhouterweg vervallen door de aanleg van een vijver voor het monumentale Landbouwproefstation. Voor voetgangers is inmiddels een trap als 'verder onderzoek/uitwerken' opgenomen (hopelijk betekent dit dat deze er komt), maar voor fietsers en gehandicapten is nog niets geregeld. Het is natuurlijk niet wenselijk dat fietsers en gehandicapten ook via de trap moeten, en evenmin is het wenselijk dat fietsers/gehandicapten hun weg richting de Berkhouterweg/Venneweg maar moeten zien te vinden via een onlogische omrijdroute via het Dampten, en richting huisartsenpost en GGD via een onlogische route via de Van Dedemstraat. Met de realisatie van twee simpele doorsteekjes (waarvan de zuidelijke in samenhang met de ontsluiting van Heddes ontworpen kan worden), ontstaat een makkelijke en logische aansluiting voor fietsers en gehandicapten.

6. Uniforme breedte fietspad conform CROW Fietsberaad, en geen versmallingen in uitbuigingen i.v.m. Verkeersveiligheid



De fietsintensiteiten langs het Keern zijn hoog tussen het station (vanaf de stallingen via de Van Dedemstraat) en de kruising met de Blauwe Berg/Geldelozeweg. Bij de Blauwe Berg slaan veel fietsers af naar Vonk, Ida Gerhardt Academie (SvPO) en de sportvoorzieningen. In mindere mate slaan er ook fietsers af richting de Geldelozeweg. Het is dus logisch om tot aan deze kruising een uniforme breedte voor het drukke fietspad te hanteren.
Wat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid nooit moet gebeuren, is het versmallen van een fietspad in een afbuiging vlakbij een kruising, zoals nu voor de kruising Blauwe Berg ontworpen is. Zelfs de huidige afbuiging in het fietspad – zonder versmalling – ter hoogte van Keern 57/59 levert al veel aanrijdingen tussen fietsers onderling op. Er is voldoende ruimte voor een breder fietspad bij deze kruising als de rijbaan hier dezelfde (smallere) breedte krijgt als verder in zuidelijke richting (4,8m).

Overigens is volgens de richtlijnen van het CROW Fietsberaad een fietspad met de langs het Keern bestaande fietsintensiteiten (ca. 5000 per dag) voldoende om een fietspad van 4,0m breed te realiseren (nu 3,0m). De ruimtelijke ontwikkelingen in de Risdam en het noorden van West-Friesland zijn niet dusdanig dat er een zeer forse toename aan fietsers te verwachten valt (zowel de Risdam als de dorpen ten noorden van Hoorn vergrijzen/ontgroenen, en heel veel extra woningen/bevolkingsgroei zijn hier niet gepland).
Een onnodig breed fietspad leidt tot extra risico's (hogere snelheden van e-bikes, fatbikes, racefietsers, bromfietsers en scooters; vaker met twee of drie naast elkaar rijden ook als er tegenliggers zijn; meer inhalen; meer met de smartphone bezig zijn) en daaruit voortvloeiende veiligheidsproblemen. Steeds meer deskundigen pleiten daarom voor fietspaden die niet breder zijn dan strikt noodzakelijk, en voor invoering van een maximumsnelheid van 20km/u binnen de bebouwde kom voor langzaam verkeer (wettelijk en/of fysiek met bromfietsdrempels afgedwongen). Zie bijvoorbeeld het recente pleidooi op NH Nieuws: https://www.nhnieuws.nl/nieuws/350027/verkeersexpert-na-30-kmu-voor-automobilisten-nu-tijd-voor-20-kmu-voor-fietsers .
Een fietspad van 4,0m breed laat bovendien meer ruimte over om ook de voetgangers van een comfortabel breed voetpad te voorzien, waardoor voetgangers niet naar het fietspad hoeven uit te wijken bij tegemoetkomende voetgangers.

7. Nodeloos kort afslagvak van Provincialeweg naar Carbasiusweg

In het ontwerp is een kort linksafslagvak opgenomen van de Provincialeweg naar de Carbasiusweg. Dat, terwijl het huidige afslagvak al regelmatig helemaal volstaat en auto's de doorgaande rijstroken blokkeren. Ook het omgekeerde komt regelmatig voor, dat de rechtdoorgaande stroken zo druk zijn dat verkeer linksaf de linksaffer niet kan bereiken. Met de verkeersaantrekkende werking van de Carbasiusweg erbij, is het niet erg logisch zo'n kort afslagvak te realiseren. Het is veel goedkoper (en minder verkeershinder met de realisatie) om het bestaande afslagvak te behouden, en een stuk te verlengen tot de nieuwe kruising met de Carbasiusweg.





8. Veiligheid ter hoogte van het tankstation



Ter hoogte van het tankstation is in het ontwerp slechts een doorgetrokken streep opgenomen. In de praktijk zullen automobilisten deze streep negeren, en toch van de oostelijke rijstrook afslaan naar het tankstation, of van het tankstation naar de oostelijke rijstrook rijden (nu halen automobilisten hier ook vaak rare capriolen uit, zoals op de verkeerde weghelft naar het tankstation rijden als er een wachtrij voor de spoorbomen staat). Zo dicht bij de uitgang van de Carbasiustunnel gaat dat gevaarlijke situaties opleveren. Het is beter de fysieke rijbaanscheiding – die ten oosten van het tankstation wel in het ontwerp opgenomen is - door te zetten tot voorbij de westelijke toegang van het tankstation.

9. Wens voor andere straatverlichting

In de klankbordgroep hebben de bewoners van het Keern-Noord de wens ingebracht om de straatverlichting aan te passen. Op dit moment bestaat de straatverlichting nog uit de hoge palen uit de tijd dat het Keern-Noord nog een functie had voor doorgaand autoverkeer (en het Keern-Midden heeft deze functie nu nog). Ruim een jaar geleden zijn de armaturen aan het Keern-Noord vervangen door ledlampen. Waar de oude verlichting al overdadig was, is de nieuwe ledverlichting echt storend binnen de huizen. De combinatie van hoge palen met felle armaturen is ook nergens voor nodig. Aan het Keern zou de verlichting zich primair moeten richten op de doorgaande fietsers en voetgangers; niet op de auto's van omwonenden. Bij een herinrichting kan beter (lagere) verlichting geplaatst worden in de groenstrook tussen fietspad en rijbaan autoverkeer. Direct naast de huizen is dan waarschijnlijk geen verlichting nodig. Maar als die daar toch geplaatst wordt, laat u dan vooral inspireren door een fraaie historische foto uit de jaren '40 (terug te vinden op de beeldbank van Oud Hoorn). Het Keern is een middeleeuws binnendijkje, al sinds de middeleeuwen bewoond. Als stad moeten we zuinig zijn op op de stedenbouwkundige uitstraling van zo'n historisch lint, en het karakter van het binnendijkje versterken. Bij deze straat past een kleinschalig karakter. Dat kan ook met moderne verlichting, maar wel passend bij de schaal van de bebouwing.



Inbreng Klankbordgroepen | Wensen en aandachtspunten

September 2025

Inbreng klankbordgroepen – Wensen en aandachtspunten voor vervolg

Kan worden meegenomen
Kan deels worden meegenomen of weten wij nog niet
Kan niet worden meegenomen, omdat…
Buiten projectscope

Keern Noord	
Eerste bijeenkomst	
Reactie belanghebbenden	**Reactie gemeente**
Er wordt kritiek geuit aan de huidige overgang van de provinciale weg. Er zijn te weinig fiets opstelplaatsen aan het Keern ten zuiden van de provinciale weg, waardoor het regelmatig tot onveilige situaties komt. Hier moet snel verandering in komen, niet pas bij aanleg van de nieuwe stadstoegang.	De gemeente heeft in het in 2024 vastgestelde Actieplan Fiets (2024-2028) opgenomen dat Keern-Provincialeweg aandacht behoeft voor verkeersveiligheid en doorstroming. Er wordt in samenwerking met wegbeheer onderzocht of de verbreding van de opstelvakken meegenomen kan worden in aanstaand onderhoud aan de Provincialeweg.
Ook de fasering van de verkeerslichten zou hierbij kunnen helpen, omdat deze nu niet goed is ingesteld.	De verkeerslichtenregeling is in 2024 geoptimaliseerd om fietsers beter te faciliteren die zowel Provincialeweg als Keern moeten oversteken.
Er wordt gevraagd of er nu al een aparte voetgangers oversteek kan komen over het Keern bij kruispunt Keern-Provincialeweg.	Dit zal niet vanuit dit project worden aangepast. Het zijn ingrijpende werkzaamheden die niet op korte termijn uitgevoerd kunnen worden en waar bovendien geen budget voor is. Het verbeteren en faciliteren van looproutes is een aandachtspunt binnen het uitwerken van de Stadstoegang.
Bewoners stellen voor om dan de groenfase voor fietsers en voetgangers langer te maken, zodat je ook op tijd over straat kan als je slechter ter been bent.	In de huidige regeling worden geen aanpassingen gedaan maar in de uit te werken verkeersregelingen binnen project Stadstoegang wordt dit meegenomen als aandachtspunt.
Er wordt kritiek geuit dat er maar één variant voor de fietsonderdoorgang als een gegeven wordt gepresenteerd. De meeste van de aanwezige bewoners geven echter ook aan dat zij tegen de fietsonderdoorgang zijn. De redenen hiervoor zijn de zorg voor de sociale veiligheid in de tunnel en de impact die de maatregelen zouden kunnen hebben, zoals fel licht en geluid uit de tunnel. Ook de uitzicht op de muur is een aandachtspunt.	Het raadsbesluit van oktober 2023 wordt uitgevoerd, daarin is gekozen voor een fietsonderdoorgang op deze plek. De zorgen over veiligheid en hinder worden serieus genomen en worden waar mogelijk meegenomen in de uitwerking.

Er wordt voorgesteld om camera's voor de sociale veiligheid te installeren.	De zorg is genoteerd. In beginsel is dit geen onderdeel van het project. Cameratoezicht kan worden toegepast als daar concrete aanleiding toe is, maar niet op voorhand.
De deelnemers spreken zich unaniem uit voor variant 2.1 – de variant met vrijliggend fietspad. De voornaamste reden hiervoor is dat het tweerichtingsverkeer gehouden kan worden en dat het niet mengen van auto- en fietsverkeer als veiliger wordt ervaren.	De gewenste variant is overgenomen.
Rolstoelvriendelijk Hoorn reageert positief op het hellingspercentage van 4%.	
Rolstoelvriendelijk Hoorn reageert positief op de breedte van de stoep.	
De bewoners wensen meer parkeerplaatsen dan in het voorliggende concept plan. De bewoners geven aan dat het aantal parkeerplaatsen in de plannen te laag is. De parkeerruimte die nu beschikbaar is ten noorden van de Provincialeweg op het Keern is in de huidige situatie is hoger dan alleen het aantal officiële parkeerplaatsen.	Het aantal parkeerplekken bij de parkeerkoffer bij de Egelbanden, kan in de uitwerking naar een definitief ontwerp wellicht nog worden uitgebreid met enkele parkeerplekken. Ook is een optimalisatie van enkele plekken mogelijk op de straat. Toch is het niet realistisch dat alle parkeerruimte die nu ontstaat vanwege parkeren op de rijbaan, in de nieuwe situatie als officiële parkeervakken terugkomt. Daar is onvoldoende ruimte voor, als we de straat ook nog willen vergroenen.
Bewoners vinden het een gemis als je niet meer voor huizen kan parkeren.	Dat is begrijpelijk maar het is helaas niet inpasbaar als we de straat nog willen vergroenen en de fietsers en voetgangers ruimte willen geven.
Er wordt gevraagd om schuin parkeren in de groenstrook in te passen voor meer parkeergelegenheid.	Op straat is er geen ruimte voor schuin parkeren. Bij de parkeerkoffer kan niet worden schuin geparkeerd. Schuin parkeren betekent namelijk dat er een verplichte rijrichting richting west ontstaat, en dat is niet zoals nu is ontworpen, namelijk twee richting op Keern. Ook levert schuin parkeren niet altijd meer parkeerplekken op. Het aantal parkeerplekken bij de parkeerkoffer, kan wellicht nog worden uitgebreid met enkele parkeerplekken. Dat kan in de uitwerking richting definitief ontwerp verder onderzocht worden.
Sommigen bewoners spreken zich uit voor parkeervergunningen, andere zijn er vanwege de kosten op tegen.	Hiervan is kennis genomen. Een beslissing hierover maakt geen deel uit van het project maar het kan wel een oplossing bieden als er onvoldoende parkeerruimte wordt ervaren door bewoners. Dit speelt dan met name wanneer bezoekers of werknemers van de binnenstad deze parkeerruimte gebruiken in plaats van de voor de binnenstad bedoelde parkeervoorzieningen.
De bewoners vragen om de parkeerplaatsen dieper en breder te maken voor de busjes en campers die hier vaker staan.	Voor de maten van de parkeerplaatsen worden de standaard uitgangspunten voor parkeervakken van de CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid) gevolgd. Er is voldoende ruimte om te passeren met de beoogde wegbreedte.
Er wordt ook veel bezoek verwacht op Keern 39. Vraag is of dit alles op eigen terrein wordt opgelost.	Ja voor Keern 39 is een eigen parkeerterrein beschikbaar dat in de parkeerbehoefte voldoet.

Bewoners waarderen de groene uitstraling van het plan, geven de voorkeur echter voor meer ruimte voor de auto voor een bredere rijbaan en meer parkeerplaatsen.	De gemeente vindt de vergroening van het Keern een grote kwaliteit, die past binnen de ontwerpvisie met een doorlopende bomenrij. Nu is het Keern bijna geheel verhard. We zien geen reden om van de ontwerpvisie af te wijken.
Bij de middenstrook hebben zij een voorkeur voor smaller groen, zoals struiken, waardoor je ook goed door kan kijken.	In het voorlopig ontwerp is tussen de bomen een lage haag opgenomen.
Bij de middelstrook moeten ook regelmatige doorsteekjes voor fietsers en auto's komen die passen bij de inritten van de huizen.	De doorsteekjes zijn verwerkt in het voorlopig ontwerp.
Bewoners willen graag dat de bomen voor het appartementenblok van Intermaris behouden worden.	Dat is nog niet zeker i.v.m. de bouwwerkzaamheden. Er komen in elk geval meer bomen.
Bewoners geven aan graag bomen in bakken voor het Abovo Media gebouw terug te brengen. Deze zijn onlangs verwijderd. De voorkeur zou liggen bij bomen in de volle grond die het uitzicht echt zouden vergroenen.	Deze zijn niet in eigendom van de gemeente maar van Abovo-media. De gemeente gaat hierover in gesprek, ook t.a.v. de aansluiting op de ontwerpvisie (groen).
De bewoners van Keern 43 en 45 geven aan een voorkeur te hebben voor smaller groen tegen het hek aan voor een groene uitstraling met tegelijkertijd behoud van een bredere stoep.	Deze wens is meegenomen in het voorlopig ontwerp. De stoep krijgt dan een maximale breedte van 2,0m langs de afscherming van de onderdoorgang.
Zorgpunt leefbaarheid tijdens de werkzaamheden: Een aantal bewoners heeft langdurig veel overlast ervaren van de ontwikkeling op Keern 39 en is bang dat de leefbaarheid opnieuw zou worden aangetast. Zij willen graag een inschatting hoe lang de werkzaamheden in de directe nabijheid zouden duren.	De zorg is begrijpelijk en wordt meegenomen. In de volgende projectfase wordt de uitvoering voorbereid. Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen van schade, hinder, tijdelijke maatregelen, toegankelijkheid, bouwfasering en dergelijke.
Veel huizen op het Keern zijn oud en niet onderheid. Er leeft daarom de zorg voor schade aan de huizen. Een nulmeting vinden de bewoners onvoldoende. Zij willen dat er zorgvuldig naar de uitvoeringsmethode wordt gekeken	De zorg is begrijpelijk en wordt meegenomen. In de volgende projectfase wordt de uitvoering voorbereid. Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen van schade, hinder, tijdelijke maatregelen, toegankelijkheid, bouwfasering en dergelijke.
Gezien de negatieve ervaringen tijdens de bouw op Keern 39 vragen de bewoners bij de uitvoering van de werkzaamheden om één aanspreekpunt.	De zorg is begrijpelijk en wordt meegenomen. In de volgende projectfase wordt de uitvoering voorbereid. Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen van schade, hinder, tijdelijke maatregelen, toegankelijkheid, bouwfasering en dergelijke.
De kavelgrenzen op het Keern lopen niet in een rechte lijn. Hier moet in de ontwerpen rekening mee gehouden worden. Het dwarsprofiel voor de verschillende huizen zou dan verschillend uit komen te zien m.b.t. breedte van de stoep.	Er is rekening gehouden met de kadastrale grenzen bij de uitwerking van het ontwerp.

Waar nu ten zuiden van Keern 39 parkeerplaatsen zijn ingetekend, zit nu een trafohuisje.	Dit is opgenomen in de ontwerptekening.
Er wordt gevraagd of er voor Keern 45 een elektrische laadpaal kan komen.	Dit is geen onderdeel van het project. Voor meer informatie en een aanvraag kunt u hier terecht: www.hoorn.nl/laadpalen
Er wordt gevraagd of er tussen de provinciale weg en het Keern een afscheiding kan komen voor een aantrekkelijkere uitstraling en minder geluid. Een aantal bewoners geeft echter aan geen geluidsschermen te willen vanwege de onaantrekkelijke uitstraling.	Een groene afscherming wordt meegenomen in het VO, er is geen sprake van een geluidsscherm, wel van een groene invulling met bomen.
Er wordt gevraagd om door een passende materialisering voor minder snelheid op het Keern te zorgen, bijvoorbeeld door klinkers en drempels.	Vanuit de ontwerpvisie wordt rekening gehouden met klinkerbestrating. Drempels lijken niet nodig bij een straat voor bestemmingsverkeer, Het smallere wegprofiel en andere bestrating zorgen naar verwachting voor een lage snelheid. Evenals het formeel instellen van een 30 km/u zone.
Rolstoelvriendelijk Hoorn geeft als aandachtspunt mee om bij de keuze van de bestrating erop te letten dat er bijvoorbeeld door boomwortels geen klinkers los komen.	Dit hebben wij genoteerd en wordt meegenomen in het beheersplan.
Bewoners wensen mooie lantaarnpalen en willen ook graag meedenken over de plek.	Movares heeft eerder aangegeven dat dit niet deel van de opdracht is, maar dat zij lantaarnpalen ter inspiratie voor de beeldkwaliteit kunnen opnemen. Dit bleek in deze fase toch nog niet mogelijk. De materialisatie en het verlichtingsplan worden pas in de volgende fase verder uitgewerkt. Hierbij worden belanghebbende betrokken.
Tweede bijeenkomst	
Reactie belanghebbenden	**Reactie gemeente**
Los van het ontwerp, zijn vijf van de zes bewoners in de klankbordgroep nadrukkelijk tegen een fietsonderdoorgang in het algemeen. De grootste zorgpunten zijn de sociale veiligheid en geluidshinder uit de onderdoorgang. Zij denken dat er veel te winnen zou vallen als de verkeerslichten beter op elkaar afgestemd zouden worden.	Uit onderzoek blijkt dat een kruispunt in huidige vorm met huidige oversteeksituaties richting de toekomst niet meer in staat is het verkeer te regelen. Daarom moeten verkeersstromen gescheiden worden. De fiets en voetganger onder de rijbaan is qua inpassing en betaalbaarheid de beste oplossing.
Bewoners wensen meer groen aan de zuidkant van het ontwerp.	De parkeerkoffer zal met groen worden ingepast, om inschijnende koplampen van auto's te voorkomen. Denk aan een haag of stevige beplanting tot kniehoogte. De exacte types en soorten worden uitgewerkt in een beplantingsplan in een volgende fase.
De bewoners die direct naast de nieuwe fietsonderdoorgang wonen, willen graag dat het hek door een wintergroene beplanting afgedekt wordt.	Dit is meegenomen in het voorlopig ontwerp.

Een bewoner vraagt om meer variatie bij de bomen en spreekt een voorkeur voor bloeiende bomen uit.	De wens naar meer variatie wordt meegenomen. De concrete boomsoorten worden in het vervolg nog bepaald.
De bewoners vragen of het mogelijk is om de historische situatie te benadrukken door een extra bomenrij aan de oostkant aan te planten.	De gemeente geeft aan dat deze grond van Intermaris is. In een komend gesprek met de woningcorporatie kan dit wel besproken worden.
Bewoners vinden het aantal parkeerplekken in het nieuwe ontwerp te laag. Hoewel het aantal formele parkeerplekken gehandhaafd zal worden, zal de informele parkeergelegenheid ontvallen. Dat wordt als een groot gemis gezien. Een bewoner geeft aan dat het voor haar ook prima is als bezoekers bij de Hof van Hoorn parkeren.	De parkeerkoffer aan de zuidkant kan wellicht nog om een aantal parkeerplekken uitgebreid worden als er behoefte aan is. Dat kan in de uitwerking naar een definitief ontwerp verder uitgezocht worden.
Bewoners vragen of het ook mogelijk zou zijn om gebruik te maken van de parkeerplekken van Intermaris.	Het gaat hier om vrij toegankelijke parkeerplekken, maar wel op grond van Intermaris. We gaan in de volgende fase het gesprek aan met Intermaris in de volgende hoe ze hier tegenover staan.
De bewoners vinden het aantal doorsteekjes in het nieuwe ontwerp voldoende. Een doorsteek moet wel worden aangepast zodat het beter past bij de oprit naar de garage van Keern 57.	Ter plaatse van Keern 53 is een doorsteek ontworpen om een uitwisseling tussen het profiel aan de westzijde (trottoir direct aan de huizen) naar de oostzijde, (voetpad langs fietspad) mogelijk te maken. Een doorsteek bij Keern 57 is daardoor niet nodig.
Rolstoelvriendelijk Hoorn geeft aan zich zorgen te maken over de 30x30 tegels omdat deze door boomwortels vaak los komen te zitten en daardoor struikelgevaar bestaat. Er wordt gepleit voor betonplaten met print.	We begrijpen waarom het wenselijker is om een gesloten verharding zoals bijvoorbeeld betonplaten met print te gebruiken. De huidige bestrating is zo uitgevoerd omdat er veel kabels leidingen onder het trottoir en fietspad liggen. In de volgende fase gaan we in overleg met de eigenaren van deze kabels en leidingen om te onderzoeken in hoeverre dit nog steeds nodig is.
De bewoners willen graag mooie lantaarnpalen in het plan terug zien.	Movares heeft eerder aangegeven dat dit niet deel van de opdracht is, maar dat zij lantaarnpalen ter inspiratie voor de beeldkwaliteit kunnen opnemen. Dit bleek in deze fase toch nog niet mogelijk. De materialisatie en het verlichtingsplan worden pas in de volgende fase verder uitgewerkt. Hierbij worden belanghebbende betrokken.
Er wordt gevraagd of de draaistraal in het zuidelijke deel van het ontwerp ook voor grotere voertuigen voldoende is om goed te kunnen keren.	De gemeente geeft aan dat er voldoende ruimte is om dit goed op te lossen. In een latere fase wordt dit verder uitgewerkt.
Bewoners geven aan dat bij de parkeerkoffer aan de zuidkant nu een elektriciteitskast staat.	Deze is bekend en zal worden meegenomen in het technische ontwerp van het leidingtracé.
De bewoners vragen of er een trap voor voetgangers in de onderdoorgang toegevoegd kan worden. Nu vinden zij het een onprettige voetgangersverbinding.	De loopstroom vanuit de noordwestzijde Provinciale weg is relatief klein en de kruisende beweging met het fietspad is onwenselijk, dit geeft een onveilige situatie in de onderdoorgang. De voetgangers kunnen via het trottoir en de doorsteek de onderdoorgang bereiken.

Het hellingspercentage van de onderdoorgang ligt lager dan de landelijke norm en is daardoor ook comfortabel voor rolstoelen en rollator. Dat wordt ook door Rolstoelvriendelijk Hoorn als positief ervaren.	
Er wordt de zorg geuit dat hulpdiensten dan minder snel in de onderdoorgang kunnen komen bij een ongeluk.	De gemeente geeft aan dat dit nog steeds binnen de eisen van de nood en hulpdiensten valt. Het plan is afgestemd met de hulpdiensten.
Bewoners uiten kritiek dat er geen vides voor natuurlijke lichtinval meer in het ontwerp van de onderdoorgang zijn, hoewel deze in het eerder plan van 2023 wel waren gepresenteerd.	De gemeente geeft aan dat de onderdoorgang nu korter wordt dan in het oorspronkelijke plan en daardoor minder ruimte is voor de openingen. Ook voegen de openingen op deze plek weinig toe aan de sociale veiligheid. Met heldere verlichting is hetzelfde (of betere) effect te verkrijgen.
Bewoners vragen hoe de bekleding van de onderdoorgang eruit zal zien. Zij willen een aantrekkelijke uitstraling die vooral ook geluidswerend is. Ook moet het een materiaal zijn dat niet makkelijk vernield kan worden door bijvoorbeeld graffiti.	De voorgestelde wandbekleding is onderwerp van nader onderzoek, onder andere vanwege akoestiek en graffiti bestendigheid. We sluiten niet uit dat een ander materiaal wordt gekozen bij de verdere uitwerking naar Definitief ontwerp. De gemeente geeft aan dat in de volgende fase een expert advies ingewonnen zal worden voor een goede akoestische oplossing.
De bewoners vinden het teleurstellend dat dat niet eerder is gebeurd. Zij zijn bang dat de raad puur op basis van de optiek een besluit gaat nemen en zij later last zullen hebben van de akoestische consequenties.	
De bewoners maken zich zorgen over water in de onderdoorgang.	De gemeente geeft aan dat zij met nieuwe ontwerpnormen tegen water werken. Zij is nu bezig om de grondwaterstand te onderzoeken.
Bewoners zijn bang voor planschade aan hun woningen. Veel huizen staan niet op palen.	De gemeente geeft aan dat de huizen gemonitord zullen worden door bijvoorbeeld een trillingsmeter.
Bewoners maken zich zorgen over de werkzaamheden. Zij hadden veel overlast van de ontwikkeling op de locatie Egelbanden. Zij willen bij aankomende werkzaamheden graag één aanspreekpunt vanuit de gemeente.	De zorg is begrijpelijk en wordt meegenomen. In de volgende projectfase wordt de uitvoering voorbereid. Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen van schade, hinder, tijdelijke maatregelen, toegankelijkheid, bouwfasering en dergelijke.

Keern Midden	
Eerste bijeenkomst	
Reactie belanghebbenden	**Reactie gemeente**
Scheiding tussen Keern en Provinciale weg: Het zou fijn zijn als er een natuurlijke groene afscheiding zou kunnen komen tussen het Keern en de Provinciale weg voor een nog aantrekkelijkere uitstraling.	Dit wordt meegenomen in de VO-uitwerking.
Het Keern moet niet alleen als route maar ook als woon-/ verblijfsgebied benaderd worden.	Dit wordt in het VO verwerkt, het wordt een erfontsluitingsweg waarbij meer ruimte wordt gegeven voor groen.
Hellingspercentage en hek: Een lage hellingspercentage maakt het prettiger wandelen en fietsen, maar daardoor zouden ook meer huizen uitkijken naar een hek. Het is daarom belangrijk dat het hek een mooie uitstraling heeft. De deelnemers spreken zich uit voor een gemetseld hek met textuur. De diepte verschillen kunnen namelijk helpen tegen vandalisme.	In het voorlopig ontwerp is een hek met een groene haag opgenomen. De concrete materialisering wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.
Parkeren: Het uitgangspunt van de plannen is dat het huidige aantal parkeerplaatsen terug komt. De deelnemers zijn zich oneens of er aanvullend nog parkeerplaatsen nodig zijn. Deelnemers geven aan een voorkeur te hebben voor minder langsparkeren en meer groen. Een andere deelnemer geeft aan dat huishoudens steeds meer auto's hebben en meer parkeerplaatsen nodig zijn. Dit ook omdat er in het gebied weinig uitwijkmogelijkheden zijn voor parkeren. Er wordt voorgesteld om voldoende parkeerplaatsen op straat te realiseren voor de huishoudens die geen parkeren op eigen grond hebben en dat gasten in de parkeerkoffer aan de provinciale weg kunnen parkeren.	In het voorlopig ontwerp komt het huidige aantal parkeerplekken terug in de parkeerkoffer ten zuiden van de Provinciale weg. Aanvullend wordt er langsparkeren tussen de bomen ingepast. Ook komen er 3 extra parkeerplekken voor t.b.v. de begraafplaats. Het totale aantal parkeerplekken neemt dus toe maar wordt groen ingepast.
Deelnemers reageren positief over het idee van een 'shared space' concept.	In VO is nog steeds een apart voetpad en weg. De autoweg is nabij de bocht naar de parkeerkoffer wel smaller gemaakt, waardoor meer ruimte voor groen ontstaat.
Bewoners willen graag grasbetontegels op parkeerplaatsen voor een groene uitstraling.	Dit nemen we mee naar de uitwerking van het definitief ontwerp.
Er wordt voorgesteld om het pad bij de parkeerkoffer met een bruggetje door te trekken een extra wandelroute te realiseren. Als je deze als grint en schelpenpadje aanlegt, heeft het een minder aantrekkende werking voor fietsers die hier niet zouden moeten zijn.	De verbinding met het fiets/voetpad Provincialeweg wordt gefaciliteerd, maar er komt geen verbinding met de Toren van Hoorn.

Muur en poort begraafplaats: Een deelnemer van de Betrokken Poorter stelt voor om de oostelijke muur van de begraafplaats te vervangen met groene struiken en over te laten gaan in het talud langs het water.	Dit is overgenomen in het voorlopig ontwerp.
Tweede bijeenkomst	
Reactie belanghebbenden	**Reactie gemeente**
Muur of groen talud aan westkant begraafplaats: De vertegenwoordiger van de stichting spreekt hier tegen uit en ziet de muur als een belangrijk onderdeel van de begraafplaats, gelet op de beveiliging. De vertegenwoordiger geeft echter ook aan dat de leden van de stichting hierop nog gevraagd moeten worden. Een bewoner die ook verbonden is aan de stichting stelt dat hij wel kan begrijpen dat er geen muur terugkomt gelet de ruimtelijke inpassing en de verwachte bouwkosten van de muur. De bewoners van het Keern spreken zich voor een groen talud uit.	In het voorlopig ontwerp is een groen talud aan de westkant van de begraafplaats aangehouden. Het projectteam is in gesprek gegaan met de beheerders van de begraafplaats en het hoogheemraadschap Hollandsnoorderkwartier. Uit deze gesprekken blijkt dat de huidige muur van de begraafplaats constructief niet stabiel is en gelet op de breedte eis van de watergang niet meer past op de huidige locatie. In het ontwerp wordt dan ook voorgesteld een groen talud terug te brengen. Dat komt ook overeen met de wens die vanuit de bewoners is geuit. Voordelen zijn een grotere zichtbaarheid van de karakteristieke begraafplaats en een groenere uitstraling van de straat.
Ventweg Keern: Kan er een oplossing gevonden worden om parkeren op de stoep tegen te gaan?	Dit punt kan in de volgende fase verder uitgewerkt worden.
Een voetgangersverbinding met trap naar de langzaam verkeerstunnel en richting de Provincialeweg is wenselijk. Deze trap moet wel zorgvuldig ingepast te worden zodat geen sluiproute voor fietsverkeer ontstaat, of een hangplek voor jongeren ontstaat op de parkeerkoffer.	In het VO is hiervoor al een voorstel gedaan dat in het verdere ontwerptraject nog verder uitgewerkt kan worden.
Wens van de stichting is om het parkeren dichtbij de begraafplaats verder mogelijk te maken. Besproken is om eventueel twee minder valide parkeerplaatsen in te passen op het terrein zelf. Dit is wel onder voorbehoud van de technische haalbaarheid en wenselijkheid vanuit de beheerders.	Beheerders hebben uitdrukkelijk aangegeven geen parkeren op het terrein zelf toe te willen staan, om reden van ruimtegebrek en veiligheid. Er wordt onderzocht of de parkeerplekken op het Keern die het meest dicht bij de begraafplaats zijn, gekenmerkt kunnen worden voor de begraafplaats.
Ook is de wens besproken om een verbinding met de Toren van Hoorn te maken voor voetgangers.	Dit is ruimtelijk niet mogelijk, zonder aanpassing van het tracé van het fietspad en kap van de bomen. Het ligt ook buiten de scope van het project.

Besproken is om een verbinding middels een trap mogelijk te maken met de onderdoorgang aan de noordzijde van de ventweg. Vanuit comfort en verbinden van looproutes lijkt dit een wenselijke ontwikkeling.	Deze wens is verwerkt in het ontwerp dat op de inloopavond op 4 juni is gepresenteerd. Er is een trap getekend die het voetpad langs de Provincialeweg (oostwest) zal verbinden met het voetpad in de onderdoorgang langs het Keern (noord-zuid).
Verder is ook gesproken om een voetpadverbinding mogelijk te maken tussen de parkeerkoffer aan het einde van de ventweg en het voetpad langs de Provincialeweg. Besproken is dat dit mogelijk hinder oplevert door hangjongeren, of als gebruik als afsnijroute door fietsers. Dit zal de gemeente nog onderzoeken.	Dit is onderzocht en afgevallen. Er komt geen verbinding i.v.m. grote kans op ontstaan van sluiproute fietsers.
Akoestiek begraafplaats Keern: Aandachtspunt vanuit de begraafplaats is het geluid van de auto-onderdoorgang op de begraafplaats	Afgestemd is om hier in het vervolg samen met de stichting uitwerking aan te geven hoe dit beperkt kan worden.

Keern Zuid	
Eerste bijeenkomst	
Reactie belanghebbenden	**Reactie gemeente**
Door de betrokken Poorter wordt voorgesteld om de fietsonderdoorgang onder het spoor ondanks hoge kosten te realiseren door de onderdoorgang zelf te realiseren i.p.v. door ProRail. Dat is in het verleden vaker gedaan.	Bij het realiseren van onderdoorgangen is het verplicht om dit in opdracht van ProRail te laten doen. Het is aan de raad om te besluiten extra budget vrij te maken om ook de fietstunnel te maken.
De vertegenwoordiger van de VVE van het appartementengebouw aan het stationsweg stelt voor om de fietsonderdoorgang te combineren met een ondergrondse traverse in het stationsgebied. Daardoor kunnen kosten bespaard worden.	Dit ligt buiten de scope van de projectopdracht. Er wordt een Quick scan op basis van bestaand beleid en intern deskundig advies opgesteld.
Het huidige kruispunt is naar inzien van de betrokkenen onveilig voor voetgangers en fietsers, er is nu geen overgang voor voetverkeer op het Keern aan de zuidzijde.	In de nieuwe situatie komt er een voet en fiets oversteek aan alle zijden van de kruising.

In de huidige situatie steken veel voetgangers en fietsers over het Keern om van het station naar de BP/Pelmolenpad te komen, dit levert onveilige situaties op. Vraag is of daar geen oversteek (met midden eiland) ingepast kan worden.	In de nieuwe situatie is oversteken door voetgangers ter hoogte van BP van/ naar busstation niet meer mogelijk want onveilig. Er komt een hek in de middenberm naar voorbeeld Maelsonstraat. Oversteken kan in alle richtingen via de kruising Keern zuid.
In een eerdere fase werd een parallelweg onderzocht op de Weel, is dit nog een optie?	Dit is onderdeel van de ontwikkeling Pelmolenpad en geen onderdeel Nieuwe Stadstoegang.
Betrokkenen zien liever een verkeersluwe inrichting van het kruispunt, waarbij deze wordt ingericht als shared space.	Dit is niet mogelijk binnen de huidige kaders. Daarnaast is er ook bewust voor gekozen om nog ruimte te houden voor keuzes die gemaakt kunnen worden bij de uitwerking van Poort van Hoorn station zuid.
Er wordt aandacht gevraagd voor de aansluiting voor fietsers/voetgangers over de Vale Hen/ Stadsstrand. Nu is dit geen aantrekkelijke route.	Er zijn ideeën om deze straat 30 km/u te maken op de lange termijn. Er wordt onderzocht of er meer ruimte voor fietsers/voetgangers gegeven kan worden.
Eerder is een plan opgesteld voor de opwaardering van de Vale Hen. Wellicht kan dat gebruikt worden als inspiratie.	Wij nemen dit ter kennisname aan.
Tweede bijeenkomst	
Reactie belanghebbenden	**Reactie gemeente**
De leden van de klankbordgroep vinden het een groot gemis dat de kruising net zo versteend blijft hoe hij nu al is. Dat biedt geen fraaie entree voor de binnenstad. Ook past het niet bij de visie dat de fietsers en voetgangers voorrang hebben op de auto. Zij vragen het projectteam om ook buiten de projectscope naar oplossingen te zoeken waardoor de kruising verkleind kan worden en aantrekkelijker kan worden ingericht voor voetgangers en fietsers.	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 wordt de klankbordgroep Keern Zuid verder betrokken.
De bewoners geven aan dat het de voorkeur zou hebben als de auto niet meer naar de binnenstad kan komen.	Het projectteam geeft aan dat onderzocht gaat worden of er een knip komt bij het havenkwartier en kerkplein. Dat zou dat dan in verschillende etappes gaan om het effect te kunnen bestuderen. Dit valt echter buiten de scope van het project nieuwe stadstoegang.
De bewoners vragen wat de verwachting is met betrekking tot het autoluw maken van de binnenstad.	Het projectteam geeft aan dat dit een groter vraagstuk is: Wat betekent autoluw dan precies? Over welk gebied gaat dit? Deze vragen zullen in toekomst buiten dit project onderzocht moeten worden. Het huidige ontwerp van de nieuwe stadstoegang biedt de ruimte om op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen. Er wordt niets aangelegd dat latere nog betere oplossingen onmogelijk maakt.

De bewoners willen dat foute investeringen worden voorkomen en eerst onderzoek gedaan wordt naar alternatieven voor de kruising bij Keern zuid.	Het projectteam geeft aan dat het huidig voorlopig ontwerp relatief weinig ruimtelijke aanpassingen en financiële middelen vergt en dus ‘no regret’ kan worden gerealiseerd. Tegelijkertijd zou na het nemen van een raadsbesluit voor de aanleg van de onderdoorgangen nog steeds voldoende tijd zijn om met nieuwe kaders opnieuw naar deze kruising te kijken gezien dit deel pas als laatste aangelegd zou worden. Het besluit voor het project kan niet uitgesteld worden in verband met subsidies. Ook is de doorlooptijd met ProRail een belangrijke reden om naar een snel besluit op het project te streven.
Bewoners hebben zelf ook ideeën voor alternatieve oplossingen. Een idee zou een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij het station zijn in plaats van de bovengrondse traverse. Andere ideeën gaan over een fietsroute via Pelmolenpad of de stationsweg.	Het projectteam geeft aan dat deze ideeën buiten de huidige projectscope vallen. Mocht de raad opdracht geven naar een breder vervolgonderzoek, zouden deze ideeën mede onderzocht kunnen worden. Het projectteam geeft echter ook de verwachting dat de centrale route via de kruising de Keern/de Weel altijd nodig zal blijven.
Ten slotte uiten bewoners begrip voor de werkwijze van de projectgroep en spreken hun waardering uit voor de openheid. Zij benadrukken echter ook nog eens niet blij te zijn met het huidig ontwerp. Zij willen de raad vragen om opdracht te geven voor een breder integraal onderzoek. Zij willen een mooie toegang tot de binnenstad met meer aandacht voor fietsers en voetgangers. De kruising in het huidige ontwerp blijft voor hun te veel een obstakel. Bewoners geven aan hun ideeën als schets in te dienen. Het projectteam gaat deze meenemen in de reactienota die samen met het raadsvoorstel naar de raad gaat.	In het raadvoorstel is deze wens meegenomen. Een besluitpunt is om voor dit deelgebied verder onderzoek met een breder scope uit te voeren. Hier zullen ook belanghebbenden bij betrokken worden.

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