GEMEENTE HOORN

Reactienota Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern Gemeente Hoorn

september 2023



Nota

5 juli 2023
Onderwerp: Beantwoording reacties rapportage Binnenstadstoegang Keern

Zaaknummer: 2052447
Steller: E.A. Baudet
Team: Projectmanagement

Inleiding
Deze nota is opgesteld om overzicht te geven in de beantwoording van de reacties op de rapportage Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum, juni 2023.
2052447
Na openbaar maken van de genoemde rapportage op 1 juli 2023 hadden bewoners, ondernemers en andere belanghebbende vier weken de tijd om een schriftelijke reactie op de rapportage en de varianten in te dienen. In totaal zijn er 39 reacties ingediend. Deze reacties zijn verwerkt in deze Reactienota. Dit zijn de hoofdresultaten:

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

- Een mindere belasting van de Weel en de Grote Waal qua verkeer, geluid en stikstof;
- Minder impact op bestaande infrastructuur en omwonenden: de verkeersdrukte op de Weel en het zuidelijke deel Keern blijven ongeveer hetzelfde;
- Sociale cohesie tussen de bewoners van de Weel en de Lambert Meliszweg wordt niet verstoord door toenemend verkeer;
- Bomen aan de Weel hoeven niet gekapt te worden en blijven bijdragen aan de mooie groene uitstraling en daarmee aan het leefklimaat;
- Bij een lagere snelheid van 30 km/h zal de geluidoverlast en stikstof ook minder zijn;
- Geen forse tweedeling van Pelmolenpad;
- Speelruimte voor kinderen, groen en recreatie in nieuwe woonwijk Pelmolenpad.

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

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

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

1. Reactie

Geachte,

Voordat ik een reactie wil geven op de rapportage binnenstad toegang wil ik graag aanvullende informatie. U wilt dat uiteraard geven op de inloopavond op 3 juli. Om er zeker van te zijn dat u de vraag dan ook kunt beantwoorden stel ik die nu vast.

Ik heb kennis genomen van de nota ontvlechting binnenstadtoegang. U gaat daar stapsgewijs van ca. 18 naar 2 varianten. De varianten H (Carbasius tracé) en Carbasius Keern Variant blijven over.

Mijn hoofdvragen:
1- welke stedenbouwkundige uitgangspunten zijn naast de verkeerskundige uitgangspunten meegenomen? Zijn de twee overgebleven varianten ook ter verificatie aan het stedenbouwkundig bureau voorgelegd? En zo wat was hun mening?
2-In variant P (Keernvariant) komt het verkeer via de nieuw geplande stedenbouwkundig ontwikkeling weer bij het Keern, waarvan het juist de bedoeling was om die stedenbouwkundig vrij te spelen voor het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit van de historische oorspronkelijk toegang tot Hoorn (De oude Noorderpoort). Welke afwegingen, naast de verkeerskundige hebben meegewogen in de keuze voor variant P?

Inhoudelijke vragen:
3- variant O doortrekken naar Westerdijk laat u afvallen vanwege verkeersintensiteit en verkeersafwikkeling kruispunt Carbasiusweg - De Weel. Ik kan uit de nota niet opmaken hoe het verkeer in de variant gaat stromen. Het oorspronkelijk idee was om via het doortrekken alleen het vervolg van de Westerdijk naar de binnenstad te bedienen en dat het andere deel van het verkeer via De Weel richting Veemarkt e.d blijft gaan. Dat het kruispunt lastig inpasbaar is en daarmee verkeerskundig niet ideaal kan ik begrijpen, maar dat de verkeersdruk op de Westerdijk bij de Schouwburg zo veel toeneemt verbaasd (wellicht wel iets boven de 5000, maar niet zoveel).

Autonoom Westerdijk 2030 is al 4000 (blz 24). In variant H Carbasius tracé gaan er +7000 extra over De Weel richting binnenstad. In variant O lijkt dat + 100 te zijn. Als dat werkelijk zo is dan is de verkeerde variant O onderzocht. Dan is het namelijk logisch dat er veel extra verkeer over de Westerdijk gaat (+ 8200 ?).

Hoeveel verkeer gaat er in de varianten Autonoom, variant H en variant O via de Hoge Vest? Basisidee was dat de Hoge Vest is variant O zou kunnen vervallen en vrijgespeeld wordt voor een mooie stedenbouwkundige ontwikkeling. Bij een goede regeling had ik verwacht dat de Hoge Vest zwaar ontlast zou worden.

Is het mogelijk om mij ofwel op 3 juli of via mail al antwoord te geven. De informatie is nodig voor het geven van een redelijke zienswijze. Alvast dank en vriendelijk groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie.

Antwoord op uw reactie
Wij willen graag reageren op uw vragen:

- In de presentatie van 21 september 2022 is een beoordelingsmatrix opgenomen waarin 7 criteria worden vermeld. Het ontwerp dient te voldoen aan de gestelde basiseisen met betrekking tot fietstunnel Keern, Keern fietsstraat, overweg gesloten voor autoverkeer en alternatieve route (Zeef 1). Verder wordt ook de technische inpassing beoordeeld (Zeef 2) en tenslotte is gekeken naar de intensiteit op de Westerdijk en is de verkeersafwikkeling beoordeeld (Zeef 3).

De plannen zijn ook stedenbouwkundig beoordeeld. Deze beoordeling kunt u vinden in raadsvoorstel in deze. Dit voorstel wordt op 17 oktober 2023 aan de orde in de raad en wij verwijzen u dan graag naar hoofdstuk 5 Argumenten.

- Het stedenbouwkundig plan stelt voor om het kruispunt Keern-De Weel te versimpelen en het Keern eventueel af te waarderen. Alle varianten gaan echter uit van het behoudt van het kruispunt Keern – De Weel. In het eerder genoemde raadsvoorstel vindt u de stedenbouwkundige beoordeling.
- Om een helder antwoord te kunnen geven op deze vraag hebben onze adviseur bureau Goudappel hier nader op in te gaan. Deze nadere uitwerking vindt u in bijlage 1 Nadere toelichting intensiteiten.
- Ook voor deze vraag verwijzen wij graag naar bijlage 1.

Tenslotte uw laatste vraag: u heeft direct contact gehad met onze adviseur bureau Goudappel en zij hebben u 24 juli 2023 de door u gevraagde informatie verstrekt naar aanleiding van uw vragen 3 en 4 (bijlage 2).

2. Reactie

N.B. Ondanks de transparante weergave in de nota vind ik de plaatjes met de verkeerprognose aantallen lastig te interpreteren. Per kruispunt moet het aantal toch sluiten op nul?

L.S.

Ook na het bijwonen van de voorlichtingsavond van 3 juli j.l. ben ik overtuigd dat er gekozen moet worden voor variant P.
Pluspunten:
1. Grote Waal wordt daardoor zo min mogelijk belast.
2. Project Pelmolenpad niet in tweeën gedeeld.
3. Meer nieuwbouw mogelijk Pelmolenpad.

Minpunt:
OV richting van en naar Grote Waal iets langere reistijd. Oplossing. EBS de oude route laten rijden. Wel met elektrische aandrijving.

Met een vriendelijke groet van

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U noemt een aantal pluspunten en een minpunt. Bij variant P heeft het openbaar vervoer inderdaad een langere reistijd. Op welke wijze dit wordt verwerkt is nog niet bekend, maar wij zullen u opmerking in deze meenemen.

3. Reactie

Ik heb getracht de rapportage door te nemen. Dat viel niet mee. 111 pagina's is heel veel en het is voor mij best wel lastig om de bedoelingen goed te doorgronden.
Niettemin als ik het goed heb gelezen zouden er eigenlijk 2 voet- en fietstunnels moeten komen: 1 onder het spoor en 1 onder de Provinciale weg richting van Aalstweg.
Daar ben ik helemaal voor. Het is prima om het voor fietsers en voetgangers zo makkelijk mogelijk te maken. Dat zal zeker het gebruik van de fiets enorm stimuleren en daarmee het autoverkeer doen afnemen.

De Carbatiustunnel richting de Weel begrijp ik minder goed: waarom het makkelijk maken om de stad in te komen als de binnenstad helemaal niet berekend is op al dat autoverkeer.
Het autoverkeer komt dan terecht op de Westerdijk, Ged. Turfhaven of Stationsplein waar vervolgens nauwelijks ruimte om veel autoverkeer te verwerken.
Ik heb niet goed kunnen vinden waar dan extra parkeergelegenheid wordt gecreëerd. Maar misschien heb ik wat over het hoofd gezien.

Voor de rest hoop ik dat er wel wat gaat gebeuren, want zo doorgaan bij het Keern lijkt me eigenlijk ook geen optie meer.
Ik wens B&W en de gemeenteraad veel wijsheid toe bij het nemen van deze beslissing.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
We hebben getracht om de rapportage zo eenvoudig mogelijk te houden. Dat is ook de reden dat wij gekozen hebben voor een opzet in PowerPoint. Helaas konden wij de rapportage niet compacter krijgen, het betreft immer veel informatie.

Het klopt dat wij streven naar twee fietsonderdoorgang. Een onder de Provinciale weg en een onder het spoor door. De laatste bleek technisch niet eenvoudig inpasbaar. Dit vereist nader onderzoek. Dit onderzoek dient onderdeel te zijn bij een nadere uitwerking.

4. Reactie

Geacht leden van het college en gemeenteraad,

Hierbij wil ik reageren op de rapportage van de binnenstadstoegang.

Mijn keuze valt nadrukkelijk op plan P (Cabasius - Keern variant), waar de ontsluiting achter het Pelmolenpad langs loopt. Mijn motivatie is:
A. Minder invloed op de bestaande infrastructuur en ik denk, sneller klaar en goedkoper.
B. Bij een lagere snelheid van 30 km/h zal de geluidoverlast ook minder zijn.
C. De drukte op de Weel zal aanzienlijk minder zijn.

Als de binnenstadstoegang conform H1 of H2 wordt uitgevoerd, dan kan het verkeer er ook voor kiezen om door te rijden naar de Middelweg om de stad uit te gaan. Hierdoor zal de Weel aanzienlijk drukker worden en dat is niet wenselijk. Deze straat is al een racebaan. Bij H1 en H2 zal de geluidsoverlast en fijnstof concentratie langs de woningen van de Weel ook veel groter zijn.

Hoelang wordt er al niet over deze ontsluiting gesproken! Uiteraard begrijp ik dat elke reacties van persoonlijke aard en belang is en dat iedereen hier op zijn/haar beurt wat van vindt.
Ik hoop dat u (voor een mooie stad) in uw besluitvorming de juiste keuze maakt en zo snel mogelijk de eerst paal de grond in kan slaan.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Wij willen graag reageren op uw motivatie. U kiest voor variant P en geeft aan dat deze mogelijk sneller klaar is en eventueel goedkoper. Over de snelheid van realisatie kunnen wij op dit moment nog niets zeggen. Met betrekking tot de kosten verwijzen wij u graag naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang..

Het overige deel van uw reactie betreft het verwoorde van uw mening en deze gaat mee naar de raad.

5. Reactie

Bij deze de reactie van de Vereniging Oud Hoorn op de drie varianten van de Carbasiustunnel.

Met vriendelijke groet

Zie ook Bijlage 3.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U heeft in uw reactie uw keuze voor Variant P toegelicht. Wij zullen niet inhoudelijk ingaan op uw reactie. Wel willen wij u graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

6. Reactie

Sinds 7 jaar woon ik in de nieuwbouwflats aan de Weel. Van alle 3 deze flats zijn de slaapkamers aan de kant van de weg gesitueerd. Ruim 90% van de bewoners slaapt met gesloten ramen omdat het geluid van voorbij komende auto's zeer hinderlijk is. Dus dit is via deze weg absoluut GEEN OPTIE!!!

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Het ontwerp van de infrastructuur is verkeerskundig uitgewerkt en nog niet als een landschappelijk/stedenbouwkundige ontwerp opgave benaderd. Om de kwaliteit van het project Poort van Hoorn te borgen is het is van belang de vervolgfase in te steken als een integrale ontwerpopgave.

7. Reactie

Geachte dames en heren,

Hierbij mijn reactie op de rapportage.
Variant P verdient wat mij betreft de voorkeur. Mijn argumenten treft u hieronder aan.

1. Dit tracé sluit het beste aan bij de huidige situatie en heeft daarmee de minste impact op de huidige bewoners/omwonenden die te maken hebben met de nieuwe ontsluiting van de binnenstad
2. De bereikbaarheid van de binnenstad verbetert.
3. Er ontstaat een prettiger leefklimaat.
4. Stedenbouwkundig heeft deze variant als voordeel dat de nieuwe woonwijk op het Pelmolenpad niet gescheiden wordt.
5. Dit tracé betekent ook meer speelruimte voor kinderen, meer groen, sociale veiligheid in de nieuwe woonwijk hoger dan bij de H-varianten.
6. Dit tracé verstoort de huidige sociale cohesie van de bewoners aan De Weel en de Lambert Meliszweg niet en de sociale cohesie van de bewoners aan Pelmolenpad blijft intact.
7. Ook zal de Weel niet ingrijpend aangepast hoeven worden en blijft de groene structuur gehandhaafd waardoor de entree van de stad vanaf die zijde aantrekkelijker wordt.
8. De bereikbaarheid van de parkeergarages in de nieuwe wijk is beter en geeft minder overlast aan de zijde van De Weel/Lambert Meliszweg.
9. Het autoluwe karakter wordt versterkt en dat past ook bij de ambitie om de binnenstad autoluw te maken.
10. Het groene, autoluwe karakter van de nieuwe woonwijk wordt beter uitvoerbaar dan bij de H-varianten en is uit milieu- en duurzaamheidsoogpunt beter dan bij de H-varianten.
11. Dit plan sluit het beste aan bij de wensen van HHNK.
12. Dit plan betekent dat afspraken met de projectontwikkelaars kunnen worden nagekomen en dat betekent dus ook versterking van het vertrouwen in de lokale overheid.
13. De geluidsbelasting is lager.
14. De veiligheid voor omwonenden/gebruikers zal door de “30 km – eis” hoger zijn.
15. De impact voor het OV (2 minuten tijd) mag hopelijk niet van doorslaggevende aard zijn.
16. De kosten van de H1-variant t.o.v. de P-variant zijn nagenoeg gelijk, dus kan de keuze gemaakt worden in het voordeel van milieu, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid (zowel sociaal als verkeerskundig).
17. De nadelen van de H-varianten wegen m.i. niet op tegen voornoemde voordelen van de P-variant.

Wel heb ik de nog volgende vragen:

- Hoe zorgt men ervoor dat het karakter van de Poort van Hoorn zoals eerder gepresenteerd in het stationsgebied zoveel als mogelijk (alsnog) wordt gerealiseerd? Ik krijg de indruk dat verkeerskundige overwegingen nu bepalend zijn voor de realisatie van de Poort van Hoorn straks en daarmee de mooie gedachten over de inrichting (deels) tenietgedaan worden. Daardoor ontstaat een belangenconflict tussen de belangen van een goede ontsluiting en het belang van een fraaie entree naar een autoluwe binnenstad?
- Hoe zorgt men ervoor dat de mensen die Hoorn bezoeken de nieuwe ontsluitingsweg niet gebruiken, maar gebruik gaan maken van de parkeervoorziening aan de noordzijde van het station?
- Hoe gaat men ervoor zorgen dat de binnenstad autoluw wordt?
- De verkeersdruk richting stadsstrand zal toenemen. Wat betekent dit voor de ambitie om een autoluwe binnenstad te realiseren?
- Het “kruispunt” bij Het Breed, Hoge Vest en de Westerdijk levert nu al problemen op bij verkeersdruk (we hebben dat gezien bij de realisatie van de ongelijkvloerse kruisingen op de Provinciale Weg en de mensen de Westerdijk moesten nemen), wordt er nagedacht over herinrichting zodat de afwikkeling aan die zijde van het stadsstrand beter gefaciliteerd wordt?
- De aanpassingen van het bestemmingsplan Pelmolenpad zullen vertraging opleveren als gekozen wordt voor variant P. Weegt bij de beoordeling welke variant het beste is voor stad en inwoners het belang van projectontwikkelaars zwaarder?
- De projectmanager liet in de bijeenkomst op 3 juli doorschemeren dat zij bij hun advies geen wegingsfactoren inbrengen voor de afweging van welke variant gekozen zou moeten worden. Welke wegingsfactoren zal de Raad gebruiken bij hun afweging en welke factoren uit deafwegingsmatrix wegen dan het zwaarst? En worden die voorafgaand aan de discussie transparant gemaakt en gedeeld met de inwoners?

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Uw reactie op de rapportage nemen wij voor kennisgeving. Wij verwijzen in deze ook graag naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

Op vragen beantwoorden wij als volgt:

- Karakter Poort van Hoorn
  Voor de beantwoording van deze vraag willen wij graag verwijzen naar de eerder genoemde Bijlage 1 en dan specifiek naar het onderdeel Erfgoed.
- Parkeervoorziening noordzijde
  Het realiseren van nieuwe infrastructuur zal altijd ondersteund worden door flankerend beleid, maar door een adequaat parkeerverwijzingssysteem. Dit dient op een later tijdstip te worden uitgewerkt.
- Autoluwe binnenstad
  In de Mobiliteitsvisie is verwoord op welke de binnenstad zoveel mogelijk autoluw kan worden gemaakt. Ook hier geldt dat een nadere uitwerking van deze visie aan de orde zal zijn.
- Stadsstrand
  Hier geldt hetzelfde als voor de autoluwe binnenstad.
- “Kruispunt” Het Breed, Hoge Vest en de Westerdijk
  Er is nog niet specifiek gekeken naar de consequenties van een nieuwe binnenstadtoegang op bijvoorbeeld andere kruispunten dan binnen het plangebied. Dit komt op een later tijdstip aan de orde. Wel is gekeken of er bijvoorbeeld capaciteitsproblemen ontstaan bij deze kruispunten ten gevolge van de nieuwe binnenstadstoegang. Dit is niet aan de orde.
- Pelmolenpad
  Met betrekking tot de consequenties voor de ontwikkeling van Pelmolen verwijzen wij wederom naar Bijlage 1 en dan het onderdeel Pelmolenpad.
- Wegingsfactoren
  Voor de beoordeling van de varianten willen graag verwijzen naar Bijlage 1.

8. Reactie

Geacht bestuur,

Hierbij onze mening naar aanleiding van de gepresenteerde plannen.
Onderwerp onderdoorgang en loop van de weg.

Plannen H (1 en 2) en plan P.

De stedenbouwkundige legt de plannen uit, en daaruit komt m.i. helder naar voren dat de H plannen een deel van dit gebied afsnijden, in knellen en waardoor een deels niet goed bewoonbaar gebied overblijft. Ons idee is daar ooit te gaan wonen, indien echter de wijk wordt doorkruist wordt door een weg, is dit voor ons reden dit niet te gaan doen. We begrijpen het idee ook niet, je gaat toch geen belangrijke entree weg aanleggen door een relatief kleine wijk?

De sterke voorkeur gaat dan ook naar plan P.

Nadruk ligt nu op de snelheid van handelen van Raad en Bestuur.
Als niet snel genoeg wordt geacteerd, en het bestemmingsplan niet wordt aanpast, gaat dit plan verloren door bouw activiteiten van de parkeergarage.

Groet

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

9. Reactie

Geachte medewerk(st)er van Gemeente Hoorn,

Op 3 juli waren wij deelgenoot van de bijeenkomst in het Park over de nieuwe binnenstadstoegang.

Bewoners zijn wij van de Grote Waal.
Alles afwegende komen we tot de slotsom dat plan “P” onze voorkeur gaat verdienen.

Een opmerking hierover :
Jarenlang heb ik zware (VOLVO) trucks verkocht. In een aantal gevallen raakte je daardoor betrokken bij een “nieuwbouw” project van een cliënt. Met soms zinvolle aanpassingen in het ontwerp om het geheel beter bereikbaar te maken met (zware) vrachtauto’s als resultaat.

In plan “P” zie ik een scherpe bocht in het tracé nabij de spooronderdoorgang.
Mijn vraag is nu :
Is er voldoende rekening gehouden met de beschreven banen van vrachtauto’s die de binnenstad als bestemming hebben ? Het uitgangspunt moet zijn dat een naar ” binnenlopende” oplegger nooit het tegemoet komende verkeer mag hinderen De bijgaande foto van een Simon Loos trekker oplegger geldt hierbij als een standaard voertuig. Oplegger 13.60m lang, 16,50m totale combinatielengte.

Indien er grote bouwprojecten in de binnenstad van Hoorn gaan plaatsvinden zijn de bouwgerelateerde voertuigen, zie foto’s, geen uitzondering.
De van ’t Hek combinatie laat een transport zien van een installatie om in de bebouwde omgeving zware palen te boren ipv. de grond in te heien. Dit zijn best omvangrijke voertuigen met wel 11 aslijnen.
De van der Meijden combinatie laat een transport zien van een prefab betonelement, een onderdeel van de tegenwoordige bouwmethoden.

Om meer te weten te komen over beschreven banen kan misschien de verkoopafdeling van van der LINDEN van SPRANKHUIZEN in Zwaag behulpzaam zijn. Daar beschikt men over een VOLVO tekenprogramma waar iedere as configuratie van een truck ingevoerd kan worden om de beschreven banen te tonen.

Mogelijk kan het tracé nog aangepast worden om ook dergelijke voertuigen toegang te verschaffen tot de binnenstad. De Simon Loos combinatie moet er zeker gebruik van kunnen maken, deze geldt
Immers als de standaard in het distributieverkeer. De andere voertuigen, die zijn meer incidenteel, die eventueel via Scharwoude en de Westerdijk naar de binnenstad ?

Verneem gaarne uw reactie.

Met vriendelijke groet







Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U maakt een opmerking over de verkeerskundige ontwerpen en vraagt zich af of rekening is gehouden met zware trucks. De ontwerpen met behulp van rijcurves van diverse voertuigen Dit wordt ook gedaan voor voertuigen van hulpdiensten (brandweer) vuilophaaldiensten, maar ook voor zwaarder transport. Wij zullen bij een verdere uitwerking uw opmerkingen over de zwaardere transportvoertuigen meenemen.

10. Reactie

Aan de Gemeente Hoorn
En aan de diverse raadsfracties van de gemeente Hoorn

Hoorn, 7 juli 2023

Geachte lezer,

Afgelopen maandagavond bezochten wij in Het Park de bijeenkomst over het variantenonderzoek binnenstadstoegang.
Heel helder en duidelijk.
Wij mochten hier op reageren wat wij dan ook graag doen.
Tevens sturen wij deze bief naar de Raadsleden omdat zij op 17 oktober hierover gaan stemmen.

Na alles nog eens goed bekeken te hebben zijn wij ervan overtuigd dat variant P de beste is.

Bij variant H1 en H2 wordt De Weel die al heel erg druk is en waar regelmatig heel hard wordt gereden (vraag het de politie maar; er staat nu niet voor niets een waarschuwingsbord) nog veel drukker
Er komt bij variant H1 en H2 een extra stoplicht bij De Weel wat zorgt voor nog meer fijnstof. Bij variant P hoeft er geen extra stoplicht bij en dat scheelt ook heel erg in de kosten.
Bij variant H1 en H2 mag iedereen 50 km blijven rijden. Bij variant P moet iedereen in de tunnel 30 km gaan rijden zodat iedereen ook rustig de stad in komt. Ook hier minder fijnstof.

U veel wijsheid toewensend met het nemen van een besluit tekenen wij met de meeste hoogachting,

P.S. We vragen ons nog steeds af of alle kosten van de aanleg van de tunnel wel in verhouding staan met wat het zou kunnen opleveren. We denken namelijk dat een tunnel alleen maar verkeersaantrekkend is.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U geeft u mening over de drie varianten en vervolgens stelt u nog de vraag of de kosten in verhouding staan met wat het zou opleveren. Dat is natuurlijk een prima vraag, maar ook heel moeilijk te beantwoorden. De uiteindelijk afweging wordt logischerwijs gedaan door de raad. Wij willen u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang..

11. Reactie

Korte reactie.

Tunnel moet hoe dan ook gerealiseerd na een halve eeuw plannen en discussie hierover. Zo mogelijk rechtdoor verdiept naar De Weel.

Aansluitende kruispunten zo mogelijk in rontondevorm realiseren. Desnoods met toegangslichten op piekmomenten. Voorkomt veelal stilstaande verkeersstromen. Deskundigen laten beoordelen.

De weg zou misschien ook doorgetrokken kunnen worden naar parkeervoorzieningen park en stadsstrand.
Ik kon helaas niet op de inspraakavond aanwezig zijn.
Succes met de plannen in dit traject met vele meningen en obstakels.

Let overigens op voldoende parkeerplaatsen. De auto blijft een gewenst vervoermiddel, maar elektrisch.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Wij nemen uw suggesties mee bij de verdere uitwerking van de plannen. Wel willen wij opmerken dat het doortrekken van een nieuwe binnenstadstoegang naar het stadsstrand niet aan de orde is.

12. Reactie

Uit de voorlichting in het Park Schouwburg heb ik begrepen dat de raad in oktober een definitieve beslissing neemt ten aanzien van welke variant het gaat worden.
Ik kan alleen maar zeggen dat na zoveel jaar en nu ook de opening van het Stadsstrand, het ook hoog tijd wordt om de knelpunten binnen de bestaande mogelijkheden zo goed mogelijk op te lossen.

Kijkend naar de 2 varianten H en variant P gaat mijn voorkeur uit naar variant H en dan met name die met de overdekte tunnel. Op basis van de volgende argumenten ben ik tot mijn voorkeur gekomen:

1. Variant P heeft als groot nadeel dat het nog steeds een complexe kruising wordt waarbij al het verkeer, zowel fietsers als auto's elkaar moeten kruisen. Ik ga ervan uit dat dit geregeld wordt met een verkeerslichtinstallatie. Net zoals nu zal elke verkeerstroom te maken krijgen met lange wachttijden. Mochten de verkeerslichten eens uitvallen dan is deze kruising door zijn omvang en alle verkeersdeelnemers en bijna onmogelijk te nemen hobbel.
Tevens zal al het verkeer dat van het Keern komt en bestemming Stadsstrand of Schouwburg heeft allemaal naar één baan op de Hoge Vest moeten. Ik denk dat dit regelmatig tot een blokkering van het kruispunt zal leiden met alle gevolgen voor de andere verkeerstromen van dien.
Ook een nadeel van deze variant dat in de tunnel de maximum snelheid 30KM moet worden. Kom je van de Provinciale weg dan mag je eerst 70, dan een klein stukje 50, dan in de tunnel 30 en na de tunnel weer 50km per uur. Dit is vragen om problemen. Voor de fietsers is een groot nadeel dat als je van het Keern komt en naar het stadstrand wil je een extra oversteek moet maken om deze kruising juist te passeren. In variant H steek je de kruising over in een natuurlijke voelende beweging.

2. Variant H heeft als voordeel dat het Keern een echte fietsstraat kan worden.
Het autoverkeer heeft bij drukte meer rijweg tot haar beschikking om bij drukte zich op te stellen. (Deel van de Weel komt erbij. Fietsers hebben maar aan kant hinder van het autoverkeer uit en naar de Carbasiustunnel. (Alleen van uit de stad naar de Grote Waal)
Van de Grote waal naar de stad kunnen zij ongehinderd langs fietsen.
Variant H2 heeft als voordeel dat het wonen aantrekkelijk wordt gemaakt omdat je over de tunnelbak kan lopen/fietsen. Hierdoor ontstaat er geen tweedeling in dit deel van de Grote Waal. Deze groenstrook kan zo ingericht worden dat alle bewoners van het Pelmolenpad en het gebied rond de Siriusstraat hier gebruik van kunnen maken. Als ik het goed begrepen heb in de voorlichting maakt de H variant het ook mogelijk om meer woningen in dit deel te bouwen. Zeker in deze tijd is dat een groot pluspunt.
Daar alleen bestemmingsverkeer het Keern op mag rijden wordt de kruising Keern/Hoge Vest/ Noorderveemarkt/de Weel een stuk overzichtelijker voor alle partijen.
Mochten de stoplichten op deze kruising niet werken dan heeft de fietser als zij in het verlengde van de Weel rijden altijd voorrang. Zij hebben alleen geen voorrang als zij de Weel of de Noorderveemarkt willen kruisen.
Zodra je van de Provinciale weg afkomt mag je overal gewoon 50 km per uur.
Mocht de aantrekkingskracht van het Stadsstrand regionaal zo groot worden dat de Hoge Vest en de Westerdijk tot aan de ingang van het strand het niet aankunnen is de mogelijkheid beschikbaar om de Carbasiustunnel door te trekken naar de Westerdijk.

Ik hoop dat ik e.e.a duidelijk heb verwoord. Mocht u nog nadere vragen hebben dan ben ik beschikbaar om e.e.a. toe te lichten.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U heeft uw voorkeur helder verwoord. Wij willen nog een aantal opmerking maken. De verkeersafwikkeling van alle drie varianten wordt als goed beoordeeld. Variant H2 heeft inderdaad het voordeel dat er een oost-west verbinding mogelijk is. Deze is alleen ter hoogte van de Kometenstraat voor fietsers en voetgangers mogelijk. Vanaf de Komentenstraat tot aan de in- en uitgang van de onderdoorgang kunnen de taluds wellicht voor een voetpad worden ingericht. Bij de H-variant kunnen niet meer woningen worden gebouwd. Alle varianten zijn mogelijk met hetzelfde woningbouw programma maken. Verder willen wij graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

13. Reactie

Geachte heer, mevrouw,

Graag wil ik het stadsbestuur willen adviseren te kiezen voor de variant P, waarbij er dus geen aansluiting op de Weel nodig is. Die aansluiting zou het daar erg druk maken en bovendien het aanzicht van het gebied ernstig aantasten. Bovendien wordt met variant P voorkomen dat de nieuwe woonwijk in tweeën wordt gedeeld.

Met vriendelijke groet

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

14. Reactie

Mevrouw, meneer,

Zoals in het verleden al eerder aangegeven houd de auto’s uit de binnenstad.
Parkeren aan de Noordkant en via een mooie traverse naar de binnenstad.

Dus geen onderdoorgang voor auto’s.
Richt de binnenstad autovrij in, meer verblijffuncties.

Besteed het geld aan jeugdzorg, onderwijs etc.

Groeten,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

15. Reactie

Beste Poort van Hoorn,

Wij willen u laten weten voor optie P, Carbasius – Keernttracé te kiezen.

Dit i.v.m. de spelende kinderen dus veiligheid maar ook het geluid wat al het verkeer met zich mee gaat brengen.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

16. Reactie

Aan de leden van de raad.

Bij monde van Tineke Sijp is de mening van de Weelbewoners en van de bewoners van de t.o. hen liggende Lambert Melisz. weg al bij u aangekomen. Privé reageren is ook ter ondersteuning. Deze mooie invalsroute van de Weel en de L. Melisz.weg wordt vernietigd zodra de verdiepte bak wordt aangelegd eindigend in een rotonde en het kappen van bomen etc. variant H. Daarbij zal drukte en geluidsoverlast in ernstige mate toenemen. En wat lost het op? De druk op de binnenstad moet verminderen en de spoorovergang ontlast.

Dat er iets moet gebeuren is duidelijk, dat de begraafplaats gespaard wordt ook. Variant P biedt mogelijkheden voor bewoners van de Weel en de L. Melisz.weg om gewoon bij elkaar te buurten zoals nu gebeurd, nog even verder denken over ligging parkeergarage en ook de begraafplaats kan in vrede blijven.

Vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Met betrekking tot uw opmerking over de begraafplaats willen wij u graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang en dan specifiek naar paragraaf Erfgoed.

17. Reactie

Mijn persoonlijke mening: Tunnelvisie.
Het hele idee van een tunnel is achterhaald en stamt uit het einde van de vorige eeuw toen dit ook al achterhaald idee was. De oplossing is m.i. het afsluiten van het Keern voor autoverkeer, punt. De durf om iets te doen wat echt bijdraagt aan een betere toekomst waarin we anders met mobiliteit zullen moeten omgaan. De kwaliteit van de binnenstad van hoorn zonder verkeer – anders dan bevoorrading, bewoners, allerlei diensten – zal uiteindelijk de grootste meerwaarde hebben, denk ik. Het verplaatsen van het verkeersinfarct naar de Weel is echt een vergissing, en zal de druk van het autoverkeer op het centrum - en daarbuiten – vergroten. Het probleem waar deze tunnel een oplossing voor geacht wordt te bieden is de beperkte doorstroming van het verkeer over de spoorwegovergang. Door deze hindernis weg te nemen zal de hoeveelheid verkeer toenemen en het probleem zich verplaatsen. Voor de leefbaarheid van het Pelmolenpad en langs de Weel is het totaal onwenselijk. De huidige ontwikkelingen van dit stadsdeel wordt gemankeerd door dit enorme zwaard van Damocles en haalt alle ambities die men hier probeert te verwezenlijken onderuit. Een ten dele gesloten tunnelbak is daarvoor geen enkele oplossing en lijkt nu al financieel onhaalbaar. Sowieso is de lijst met voorbeelden waar de financiële onderbouwing rooskleuriger was dan de harde realiteit veelzeggend. In dit geval bieden ervaringen uit het verleden helaas redelijke garanties voor de toekomst. De variant met de bocht naar de Keern is zoals nu algemeen gezegd; de minst slechte. Investeren in een goede infrastructuur is super belangrijk, maar gaat over meer dan auto’s verplaatsen. Dat gaat over bereikbaarheid en kwaliteit van openbare ruimte en kwaliteit van leven. Deze tunnel opties dragen volgens mij op geen enkele manier daartoe bij, ook niet aan de bereikbaarheid van de binnenstad. Wat het kost boeit me niet, het idee is achterhaald.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

18. Reactie

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.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Bedankt voor uw informatie. Verder willen wij opmerken dat extra aandacht zal worden besteed aan de inpassing van de neiuwe 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.

19. Reactie

Geachte heer, mevrouw,

Bij deze wil ik graag mijn voorkeur aangeven voor variant P.
Mijn inziens is dit de meest logische oplossing en heeft voor alle omwonenden het minste impact. De bewoners rondom de Weel behouden ongeveer dezelfde verkeersdrukte en ook de bewoners aan de zuidelijke zijde van het Keern (na de spoorovergang) houden dezelfde verkeersdrukte.
Daarnaast voorzie ik grote filevorming op de Weel indien voor variant H gekozen zou worden. Er is maar 1 rijstrook richting het centrum, waar nu nog 2 stroken zijn. Al dit verkeer (en in de toekomst mogelijk nog meer) zal over deze ene strook naar de binnenstad moeten. Dit verkort dus uiteindelijk de reistijd naar het centrum niet op en levert extra drukte op bij de direct omwonenden. Verder is het een zeer groen gedeelte van De Weel met prachtige oude bomen, waarvan ongetwijfeld een deel zal moeten sneuvelen. In deze tijd van klimaat-crisis zouden we dat toch ten alle tijde moeten voorkomen.
Ik ben heel benieuwd naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

20. Reactie:

Vrienden Keern

Bij deze ontvangt u de reactie van de Stichting Vrienden van de begraafplaats Keern op de Rapportage over de nieuwe toegangsweg Binnenstad.

Wij zijn zeer benieuwd naar uw reactie.

Met vriendelijke groeten,

Zie ook Bijlage 4

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Bedankt voor uw informatie. Inmiddels is er contact met u geweest en hebben vertegenwoordigers van de gemeente Hoorn de begraafplaats bezocht. Daar zijn een groot aantal zaken met u besproken.

Verder stelt u een groot aantal vragen onder andere met betrekking tot het water, uitwerking ontwerpen en het verdere verloop van het proces. Wij kunnen helaas nog geen concrete antwoorden geven op deze vragen. Met betrekking tot de planning kunnen wij opmerken dat aan de raad wordt voorgesteld na het besluit een Plan van Aanpak op te stellen, inclusief planning. Verder willen wij opmerken dat extra aandacht zal worden besteed aan de inpassing de nieuwe binnenstadstoegang ter hoogte van de begraafplaats. De kapel en de bestaande graven zullen niet worden aangetast. Met betrekking tot de geluidsoverlast zullen we zoeken naar een passende oplossing. 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 uw stichting contact zal worden opgenomen.

21. Reactie

Goede middag,

Vanuit de bijeenkomst op 3 juli ontvangt u van de bewoners van het Keern Zuid en de Van Dedemstraat onze reactie op de plannen.
Mochten er nog vragen zijn dan horen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

Carbasiusweg Participatiebijdrage bewoners van ‘t Keern tussen de Provinciale weg en de spoorweg overgang

Geacht college,

Geacht team Carbasiusweg,

Mede n.a.v. de verzorgde presentatie op 3 juli jl. alsmede de schriftelijke rapportage “Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum”, hierbij onze schriftelijke reactie:

Algemeen

Door het ongelijkvloers maken van de kruising van de ontsluitingsweg met het spoor ontstaat meer dan 30 % extra doorlooptijd voor het verkeer naar de binnenstad. Met als gevolg dat de congestie sterk zal afnemen. Daardoor wordt de uitstoot van uitlaatgassen en het daarbij behoren ongemak geminimaliseerd. Ook de geluidsoverlast zal sterk gereduceerd worden en de reistijd verkort.

Gevolgen Keern

Voor ons als bewoners van ’t Keern tussen de Provinciale weg en het spoor betekent het aanleggen van de Carbasiusweg + onderdoorgang een aanmerkelijke reductie van buitenproportionele blootstelling aan uitlaatgassen met alle gevolgen voor de gezondheid. Daarbij komt een welkome afname van verkeerslawaai. Voor de hulpdiensten zal de gemiddelde aanrijtijd naar de binnenstad aanzienlijk afnemen. De levensgevaarlijke slalom ingeval van urgente nood bij gesloten spoorbomen kan voortaan achterwege blijven.

Dat uw college na jaren van dralen de draad weer heeft opgepakt en een professioneel team aam het werk heeft gezet verdient alle lof.

Andere gevolgen

De voornaamste zorgen die op 3 juli door de verschillende sprekers werden aangehaald zijn:

- Bewoners van de Weel, Pelmolenpad, Lambert Meliszweg en Grote Waal uitten hun zorgen over de verkeerssituatie bij een keuze voor variant H1 of H2
  Wij kunnen ons goed voorstellen dat deze groep een sterke voorkeur heeft voor variant P. De in deze variant noodzakelijke snelheidsreductie van 50 naar 30 km/h heeft een te verwaarlozen invloed op de reistijd.

- De Stichting Vrienden van ’t Keern uitte haar zorgen over het ruimtebeslag van de Carbasiusweg ter plaatse van de Begraafplaats.
  Deze Stichting verricht uitstekend werk met het opknappen en in stand houden van de Begraafplaats. De bezorgdheid over het voortbestaan van het prachtige kapelletje achterop de begraafplaats is groot. Wellicht kunnen de landmeters van de Gemeente de contouren van de weg met name ter plaatse van de Begraafplaats duidelijk markeren, bijvoorbeeld middels rood-wit-rode jalons. Dat zal duidelijkheid verschaffen waar de weg precies loopt en naar mag worden aangenomen de zorgen wegnemen.

Wat betreft de geluidshinder als gevolg van de weg ter plaatse kan misschien een indicatie worden gegeven aan de hand van de positie van deze locatie ten opzichte van de tunnelbak.

U zult begrijpen, dat velen van ons donateur zijn van “Vrienden van ’t Keern”.

- De bewoners van ’t Keern in het 1e stukje ten noorden van de Provinciale weg maken zich zorgen over de afstand van de tunnel ten opzichte van hun erfgrens.
  In een artikel in het NHD stellen deze bewoners voor om de fietsstraat die ’t Keern in de toekomst wordt, gelijkvloers te laten kruisen met de Provinciale weg. De relatief korte afstand tussen de Carbasiusweg en ’t Keern ter plaatse zou het mogelijk maken de verkeerlichtinstallaties van beide kruisingen op elkaar af te stemmen.

  Uw verkeerdeskundigen zullen ongetwijfeld een oordeel vellen over deze aangereikte oplossing. Wij nemen aan dat bij die beoordeling zal worden meegenomen dat relatief veel ouderen vanuit huize Avondlicht regelmatig een wandeling naar de stad maken veelal ondersteund door een rollator. En dat daarnaast rekening wordt gehouden met het grote aanbod van jongeren met veel aandacht voor hun telefoon en hun vrienden en vriendinnen.

- Financiën
  In uw presentatie geeft u aan, dat oplossing H1 en P ongeveer even duur zijn. Kort door de bocht zouden de kosten van de bocht in oplossing P gelijk zijn aan de kosten van de complexe T-kruising met de Weel. Dat lijkt ons aannemelijk. Oplossing H2 met een veel langer tunnelgedeelte is uiteraard veel duurder.

  Verder geeft u aan, dat oplossing H1 niet binnen voorwaarden van de met BPD/Intermaris gesloten overeenkomst valt. Dat zal naar wij logischerwijze aannemen betekenen dat hieraan negatieve financiële consequenties voor de Gemeente verbonden zijn.

  Zo bezien is oplossing P niet alleen uit een oogpunt van woon -en verblijfsgenot te prefereren, maar ook vanwege de gunstige invloed op de Gemeentefinanciën.

  Daarbij komt nog, dat de oplossingen H1 en H2 strek afbreuk doen aan het begrip “Poort van Hoorn” De ontsierende parkeergarage die in oplossing H1 en H2 langs het spoor dominant het zicht ontsiert oogt niet bepaald als een uitnodigende Poort.

Urgentie

Het recent geopende stadsstrand blijkt een doorslaand succes. Het gevolg daarvan is wel, dat de verkeersdruk op de binnenstadstoegang via ’t Keern enorm is toegenomen. Voor ons als aanwonenden een reden temeer om er bij u op aan te dringen om strikt vast te houden aan de genoemde startdatum in 2026, liefst eerder.

Hoorn 21 juli 2023

Bewoners van ’t Keern 4 t/m 36 en van Dedemstraat 1 t/m 4

Namens deze,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U heeft uw voorkeur helder verwoord. Verder willen wij graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

Later toegezonden:

Carbasiusweg, Bijna ongeluk.
Aanvulling op participatiebijdrage van 21 juli jl. van bewoners Keern Zuid en van Dedemstraat n.a.v. ***levensgevaarlijk incident*** *op woensdag 16 augustus.*
Hoorn 17 augustus 2023
Rond 16 u gistermiddag kwam een lijnbus van Connexxion vanwege filevorming op ‘t Keern tot stilstand op de spoorwegovergang. Juist op dat moment werden de spoorbomen gesloten vanwege een naderende trein. Gelukkig zag de buschauffeur ruimte voor de bus om van de rails af te rijden. Bij deze manoeuvre raakte de bus het contragewicht van de uiteraard op dat moment gesloten spoorboom van het fietspad.
Je moet er niet aan denken wat er gebeurd zou zijn als het de bus niet gelukt was om van de rails af te rijden.
Dit incident onderstreept nog maar eens de dringende noodzaak om de spoorkruising Keern zo snel mogelijk ongelijkvloers te maken.

Hoorn 17 augustus 2023
Bewoners Keern 4 t/m 36 en van Dedemstraat 1 t/m 4

Namens deze,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Deze melding voegen wij toe aan uw eerdere reactie en stellen de raad hiervan op de hoogte.

22. Reactie

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij geef ik mijn voorkeur door voor de variant P als de Poort van Hoorn. Dit is in mijn ogen de beste optie omdat er bij deze variant genoeg ruimte is voor de aanleg van een park. Ook komt het de hoeveelheid verkeer over De Weel ten goede.

Voor de volledigheid geef ik mijn adres er nog bij: Dr. C.J.K. van Aalstweg 2F.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

23. Reactie

Beste,

Bijgaand een reactie op de rapportages binnenstadtoegang.

Vriendelijke groet,

Reactie samenvatting
Neem verkeersvariant O mee in de totale afweging omdat die variant stedenbouwkundige voordelen heeft.

Deze variant biedt de mogelijkheid om gebied de Vale Hen optimaal te ontwikkelen, bovendien biedt deze variant mogelijkheden om de ontwikkeling Pelmolenpad op een aangename wijze te verbinden met de binnenstad.

Ik denk dat de variant beter past bij de stedenbouwkundige ambities zoals die genoemd zijn in het Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn.

Het is zonde om een fraai plan te hebben voor Poort van Hoorn dat een belemmering gaat vormen voor de ontwikkeling van Vale Hen. Kortom: denk vooruit.

Nadeel van variant O is dat het stukje Westerdijk over 250 m drukker wordt. Er is voldoende ruimte om dat in te passen. De variant is verkeerskundig afgevallen vanwege de afwikkeling van het kruispunt met De Weel. Onderzocht kan worden of dit oplosbaar is. Ofwel moet bekeken worden of deze nadelen opwegen tegen de stedenbouwkundige voordelen. Verder zie ik geen grote nadelen.

Zie ook Bijlage 5

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Er heeft een zorgvuldige beoordeling van in totaal 18 varianten. De door u genoemde variant is daarbij afgevallen. Variant O scoorde namelijk slecht in Zeef 3, namelijk intensiteiten op de Westerdijk, maar ook op verkeersafwikkeling. Op basis van de beoordeling is bepaald variant H (1 en 2) en P nader uit te werken. Deze uitwerking heeft nu plaatsgevonden.

In deze willen wij u verwijzen naar de rapportages op onze website https://www.poortvanhoorn.nl/participatie/participatie-toegangsweg. Op deze website vindt u de rapportage Nieuwe toegangsweg Hoorn (juni 2023) en de presentatie Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern Resultaat inventarisatie en beoordeling varianten 21 september 2022.

Tot slot willen wij u verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang. In deze notitie wordt ook nader ingegaan op de inpassing van de nieuwe binnenstadstoegang.

24. Reactie

Goedemorgen,

Namens de Vereniging van Eigenaren Kleine Noord 67 t/m 89 stuur ik u hierbij onze reactie op de rapportage binnenstadstoegang.

Ik verzoek u vriendelijk om de ontvangst van deze reactie even te bevestigen.

Met vriendelijke groet,

namens de Vereniging van Eigenaren Kleine Noord 67 t/m 89 ,

Reactie op rapportage binnenstadstoegang

Namens de Vereniging van Eigenaren Kleine Noord 67 t/m 89 wil ik graag reageren op de door u gepresenteerde plannen en varianten voor de Binnenstadstoegang op maandag 3 juli j.l. in Het Park.

In de eerste plaats zijn wij van mening dat men beter eerst gefaseerd de infrastructuur en een parkeergarage in de Poort van Hoorn kan realiseren om daarna te kijken hoe e.e.a in de praktijk werkt en bevalt en pas daarna te beslissen over het al dan niet aanleggen van een (dure) tunnel.

Verder zijn wij van mening dat men voor een plan als de Poort van Hoorn met hoge kwaliteitseisen en een publieksvriendelijke uitstraling moet kiezen voor een oplossing die recht doet aan het streven naar een autoluwe binnenstad.

Wij pleiten dan ook voor een ondergrondse parkeergarage ter plekke van de Noorderveemarkt zoals die ook in Harderwijk is aangelegd.

In alle voorgestelde varianten komt het autoverkeer namelijk uiteindelijk uit op de kruising Keern- De Weel-Noorderveemarkt en auto’s die willen parkeren kunnen dan vanaf het Keern direct de ondergrondse parkeergarage in.

Bovengronds kan dan het plantsoen worden aangelegd zoals in het ontwerp-bestemmingsplan stationsgebied Zuid is aangegeven en een autoluwe omgeving worden gecreëerd.
Bezoekers van de binnenstad kunnen dan veilig en ongestoord via de Veemarkt of het Kleine Noord verder naar de binnenstad.
Als de parkeergarage groot genoeg wordt gemaakt kunnen ook de parkeerplekken op de Veemarkt vervallen en de vrijkomende ruimte kan dan worden gebruikt voor andere zaken zoals bijvoorbeeld terrassen of een muziektent.

De geplande parkeergarage in stationsgebied Noord kan bij aanleg van een ondergrondse parkeergarage op de Noorderveemarkt vervallen en de vrijkomende ruimte kan worden gebruikt voor woningen.

Een alternatief zou nog kunnen zijn dat de ondergrondse parkeergarage op de Noorderveemarkt ook bereikbaar wordt via een tunnel vanaf stationsgebied Noord.
Deze tunnel kan dan worden gecombineerd met de voetgangers- en fietserstunnel in plaats van een bovengrondse traverse.
De geplande Carbasiustunnel kan in dat geval ook vervallen.

Tenslotte willen wij er nadrukkelijk op wijzen dat in de nu gepresenteerde plannen wordt afgeweken van het ontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zuid voor wat betreft de verkeersbestemming op de Noorderveemarkt.

In het ontwerp-bestemmingsplan wordt de Noorderveemarkt plantsoen en is daarmee alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers.
Het bestemmingsverkeer naar het station gaat in dat geval via de Stationsstraat naar het Stationsplein.

Mocht dit niet worden aangepast dan zullen wij t.z.t. uiteraard hier bezwaar tegen indienen.

Met vriendelijke groet,

namens de Vereniging van Eigenaren Kleine Noord 67 t/m 89, Jan

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie pleit u voor een ondergrondse parkeergarage nabij de Noorderveemarkt. Wij zullen dit idee bij de nadere uitwerking betrekken. Verder geeft u aan dat een tunnel een oplossing vanaf het stationsgebied Noord naar de door u voorgestelde parkeergarage nabij de Noorderveemarkt. Wij achten echter een dergelijk tunnel niet realistisch en kan daarmee ook niet een oplossing zijn. Het mag duidelijk zijn dat bij veranderingen van de infrastructureel planologische procedures moeten worden doorlopen. Indien aan de orde zal dat ook aan de orde zijn. Op het moment dat dergelijke procedures worden gestart kunt u binnen de procedure aangeven wat u daarvan vindt.

25. Reactie

Goedemorgen,

Betreft : **Keuze nieuwe toegangsweg binnenstad Hoorn**

Geachte raad,

Een reactie zoals gevraagd bij de bijeenkomst van 3 juli jl.

In aansluiting op de brief van de bewoners de Weel 6-24 en Lambert Meliszweg noord.
Verwacht grote impact varianten H1 en H2.

De geluidsoverlast en impact op de buurt is groot te noemen. In de geluidsoverzichten zou ons huis (nr 20) net buiten de piekomgeving vallen….. We zetten daar onze vraagtekens bij. Een auto die in snelheid toeneemt en achter ons huis langs komt maakt net zoveel zo niet meer geluid als een optrekkende auto uit de nieuwe mogelijke varianten H1 en H2. Een toename van het verkeer zal grote consequenties hebben op de leefbaarheid van onze woning en tuin!!

Opsomming zoals reeds in brief van de bewoners bovenstaand.

- De geluidsoverlast op de gevels en tuinen wordt hoog, alle omringende huizen zullen van grondige geluidswerende maatregelen worden voorzien. Er wordt ook gesproken over geluidsschermen zowel langs de tunnelbak als op De Weel.
- De hoeveelheid fijnstof die neerslaat zal intensiveren naar gelang de concentratieverhoging van de auto’s, zeker door de te verwachten files en de optrekkende auto’s bij de stoplichten.
- De veiligheid van ieder op het trottoir wordt lastig: de scheiding(haag) tussen trottoir en fietspad verdwijnt.
- Uit de getoonde schetsen voor variant H lijkt het zo te zijn dat er geen ruimte meer is voor de omvang van het huidige groen: 3 rijen volgroeide bomen en twee hagen.
  De groene entree van de stad wordt vervangen door een bijna volledige blik op “blik” en asfalt. Daarbij willen we ook aandacht vragen voor de monumentale platanen die een positief effect hebben op ons leefklimaat: leveren zuurstof, zetten CO2 om en vangen fijnstof af. En dat met de beoogde verhoogde verkeerssterkte in het vooruitzicht.
- De Lambert Meliszweg Noord en De Weel vormen een buurtje. We letten op elkaars kinderen en ouderen, kinderen spelen bij elkaar en we lopen naar de overkant als de gordijnen niet opengaan. Met de te verwachten verkeersstroom wordt dit contact lastiger.

Wij maken ons inmiddels ernstig zorgen en hopen met deze brief de raad te kunnen overtuigen van de enorme impact van varianten H1 en H2 op de leefbaarheid. Zo ook van de nadelen van de H-varianten

Naast bovengenoemde impact op de buurt zien we ook de volgende negatieve consequenties van de opties H. Daarbij gesteund door de beoordelingsmatrix zoals opgesteld door het projectteam en getoond op 3 juli jl:

- De Weel zelf gaat “op de schop” hetgeen een behoorlijke kostenpost met zich meebrengt in vergelijking met de aansluiting op het Keern. De aanpassingen aan de, deels jaren 30 huizen zijn eveneens ingrijpend en kostbaar.
  Dit heeft mede tot gevolg dat variant P naar verwachting net zo veel zal gaan kosten als variant H1. Variant H2 zal naar verwachting meer gaan kosten (zie bijlage 1).
- Daarbij is nog geen rekening gehouden met het risico van een verlaagd grondwaterniveau en het daarmee gepaard gaande risico op verzakkingen hetgeen zich ook heeft geopenbaard bij de bouw van de kelder van de Parkschouwburg.

- Bij optie H doorloopt het verkeer naar verwachting 3 stoplichten op weg naar de binnenstad, bij optie P naar verwachting 2 stoplichten.
- Uit oogpunt van veiligheid en geluidshinder en het afremmen van de aantrekkingskracht op de autostroom is het een groot voordeel dat er in optie P slechts 30 km per uur mag worden gereden zoals bekend werd gemaakt op 15 mei.
  NB: als er 50 km mocht worden gereden dan zou dat overigens weinig tijdswinst hebben opgeleverd voor bv het busvervoer volgens de verkeersdeskundige op 3 juli: ongeveer 2 minuten eerder in de stad.
- Optie H doorsnijdt de nieuwe wijk Pelmolenpad en neemt grond in gebruik dat bestemd was voor parkeren, speel-/openbare ruimte en nogmaals…groen.
- De nadelen van optie H zijn verder verwoord in de bijgevoegde beoordelingsmatrix.

Voor een volledige beoordeling:

Wij zijn van mening dat, voor een goede keuze uit de varianten, het volgende zal moeten worden meegenomen:

- De impact op de leefbaarheid van de burgers.
- De impact van de vereiste geluidswerende maatregelen aan de huizen.
  Vanuit onze ervaring en de onderzoeken uit 2013, kunnen we melden dat deze zeer aangrijpend zijn.
- De effecten en schade aan de huizen, met name de jaren-30 panden aan De Weel.
- De effecten van het stadstrand zijn niet meegenomen. Dit wordt tot op heden genegeerd, omdat men verwacht dat dit slechts enkele dagen per jaar een probleem zou kunnen zijn. Dit lijkt ons onjuist, gezien het succes van Oranje-Buiten doorlopend in het jaar.
- Het huidige model gaat uit van tellingen uit 2017 en algemene landelijke ervaring cijfers. De effecten moeten echter worden bepaald in relatie tot de verkeersafhandelingen in de gehele binnenstad en op basis van nieuwe, actuele tellingen.
- De genoemde financiële - , verkeerstechnische- en veiligheidsvoordelen van optie P kunnen en mogen niet worden onderschat.

Met vriendelijke groet,

Zie ook Bijlage 6

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U heeft uw argumenten om wel of juist niet te kiezen voor een variant, zowel in uw schrijven als in uw bijlage, uitvoerig op een rijtje gezet. Wij constateren dat u geen conclusie trekt, maar wel voorstelt om bij de uitwerking een aantal zaken mee te nemen. Wij kunnen u toezeggen dat wij ook daadwerkelijk de door u genoemde punten zullen meenemen bij de uitwerking. Verder willen wij graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

26. Reactie

Geachte dames, heren,

Bijgaand onze reactie op de rapportage binnenstadstoegang. De reactie kunt u terugvinden in de brief die als bijlage bij deze mail gevoegd is. De tekst uit de brief hebben wij ook onderaan deze mail geplaatst.

Met vriendelijke groet,

BPD Ontwikkeling BV

Zie ook Bijlage 7

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie spreekt u beargumenteerd uw voorkeur uit voor variant P. Wij willen in deze u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

27. Reactie

Aan Projectteam Poort van Hoorn Hoorn,

26 juli 2023

Betreft: zienswijze van de bewoners van De Weel 6 t/m 24 en Lambert Meliszweg Noord op Rapportage Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum (juni 2023) .

Middels deze zienswijze willen wij onderschrijven waarom variant P als nieuwe toegangsweg voor Hoorn Centrum onze voorkeur heeft.

Ten eerste scoort variant P op meerdere disciplines positiever dan varianten H1 en H2. De varianten P, H1 en H2 zijn voorgelegd aan een achttal vakdisciplines. Het gaat om de vakdisciplines: 1 Mobiliteit, 2 Stedenbouw, 3 Pelmolenpad, 4 Erfgoed,
5 Water/ Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 6 Vaarroutes, 7
Kabels Leidingen en Riool, 8 Wegverkeerslawaai.
Variant P scoort op de disciplines 2. Stedenbouw, 3 Pelmolenpad, 5 Water/ Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en 8 Wegverkeerslawaai beduidend positiever dan tot varianten H1 en H2 (zie Bijlage 1: Samenvatting afwegingsmatrix drie varianten.)

Ten tweede concluderen we dat varianten H1 en H2 zich rooskleuriger voordoen dan te beredeneren is op basis van voorgaande rapportages uit 2011 en 2013. Deze in het verleden opgemaakte rapportages zijn opgesteld door onderzoeksbureau ‘Peutz’. Peutz maakte voor de Rapportage Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum (juni 2023) (hierna: ‘de Rapportage’) een quickscan (rapportnummer OG 15219-3-RA0003 d.d. 28 juni 2023). Daarmee heeft dit onafhankelijke onderzoeksbureau in 2011, 2013 en dus ook in 2023, meewerkt aan onderzoeken ten behoeve van een nieuwe toegangsweg. Echter, de resultaten uit 2011 en 2013 zijn niet eensluidend met de quickscan uit 2023.

In deze zienswijze zullen we deze 2 punten verder onderbouwen.

Variant P heeft meer positieve effecten dan varianten H1 en H2
Uit de Rapportage en ook tijdens de presentatie op 3 juli jl. blijkt dat er duidelijke verschillen zijn tussen varianten H1, H2 en P. Wij verheugd te lezen dat een groot deel van onze al eerder geuite zorgen over variant H onderschreven worden in dit rapport. Variant P biedt meer positieve punten dan beide H-varianten, zoals blijkt uit de afwegingsmatrix op blz. 122 in de rapportage. Deze matrix hebben wij samengevat in een overzicht (bijlage 1). Hierin is duidelijk zichtbaar dat P meer groene (positieve) dan zwarte (negatieve) effecten bevat dan de overige 2 H-varianten.
De belangrijkste voordelen van variant P zijn (vanuit verschillende disciplines beoordeeld):

1. Stedenbouwkundig: de nieuw te ontwikkelen woonwijk op het Pelmolenpad kan optimaal worden ingericht (voldoende groen, prettig leefklimaat) en zal niet doorkruist worden door een autoweg
2. Mobiliteit: vanwege het 30 km/u regime is er geen sprake meer van geluidgezoneerde weg en daarmee hoeft toetsing van de geluidsgrenswaarde niet meer plaats te vinden. Daarnaast doorloopt het verkeer bij variant H naar verwachting 3 stoplichten op weg naar de binnenstad, bij variant P naar verwachting 2 stoplichten
3. Kosten: variant P is vergelijkbaar met variant H1

Gevolgen van varianten H1 en H2 worden onderschat

Een aantal belangrijke gevolgen van varianten H1 en H2 worden niet meegenomen of onderschat. Dit constateren wij als we de meest recente onderzoeken vergelijken met de onderzoeken uit 2011 en 2013 van hetzelfde onderzoeksbureau Peutz. De 3 belangrijkste punten waar het om gaat zijn:

1. Een nog grotere toename van verkeersintensiteit dan in het huidige rapport is meegenomen
2. Grotere geluidshinder en hogere kosten voor geluidwerende maatregelen (voor zowel huidige woningen als van nieuw te ontwikkelen woonwijk op Prismalocatie Pelmolenpad)
3. Afbreuk aan fauna

1. <u>Grotere verwachte toename in verkeersintensiteit De Weel Oost dan in rapport is meegenomen</u>

Er is aangegeven, nadat we hier vragen over hebben gesteld, dat het Rapport uit 2023 is gebaseerd op kengetallen. De mobiliteits- en verkeersdeskundigen hebben ons gemeld dat de verkeersintensiteit van het oostelijk deel van De Weel van ongeveer 8.000 naar ruim 13.000 mvt per etmaal zal gaan. **Echter**: in het onderzoek uit 2011[1] is een toename van 9.800 (2011) naar 29.087 (2025) gerapporteerd. Het lijkt erop dat de toename in verkeersintensiteit van varianten H1 en H2 voor het oostelijk deel van De Weel worden onderschat en dat kengetallen hier geen recht doen. Daarnaast biedt variant P een betere mobiliteit dan varianten H1 en H2: een toegangsweg waarop 30km/u wordt gereden is in lijn met het toekomstbeleid van Hoorn, waarbij de binnenstad goed bereikbaar blijft, maar niet mag leiden tot een aanzuigende werking van toenemend verkeer. Daarbij nemen we aan dat de veiligheid met passende maatregelen kunnen worden gegarandeerd tot een vergelijkbaar niveau.

2. <u>Geluidshinder en omvang geluidswerende maatregelen</u>

Het rapport is gebaseerd op een quickscan van onderzoeksbureau Peutz (nummer OG 15219-3-RA-003 3). Wij zijn van mening dat varianten H1 en H2 aanzienlijk meer impact hebben qua geluidshinder en geluidwerende maatregelen dan variant P omdat:

- Het rapport komt tot een maximale geluidsdruk van 58,5 – 63,4 db (donker oranje) voor de westzijde van de woning aan De Weel 24. Het rapport uit 2011[1] toont een niveau hoger: > 63db (rood). Hierbij gaat het erom dat het een niveau hoger betreft, groter dan (>), hoogte onbepaald. Gezien in 2011 ook al rekening gehouden is met artikel 110g Wgh, plaatsen wij onze vraagtekens bij deze berekening.
- De geluidsdruk op De Weel (oost) ontbreekt compleet in de quickscan. Juist vanwege de verwachte toename in verkeersintensiteit bij beide varianten H zal de geluidsbelasting op de buurt aanzienlijk toenemen en dat vraagt om veel geluidswerende maatregelen. Uit meerdere locatiebezoeken uit 2013 en uit het rapport uit 2013 [2] is gebleken dat deze maatregelen zeer ingrijpend zijn:
    - **11 woningen aan De Weel**: vervanging van de kozijnen en beglazing op de begane grond en waar nodig de eerste verdieping. Aanbrengen additioneel verzwaarde dakconstructie met extra beplating aan de buitenzijde en een speciaal verend aangebrachte geluidisolerende plafondconstructie, aanbrengen additioneel (verende) beplating en plafonddelen in de dakkapellen. Vervangen kozijnen en beglazing van de dakkappellen. Aanbrengen adequaat geluiddempende ventilatievoorzieningen of mechanisch ventilatiesysteem
    - **7 woningen langs De Weel/ Lambert Melizweg:** vervanging van de kozijnen en beglazing op de begane grond en waar nodig de eerste verdieping. Aanbrengen adequaat geluiddempende ventilatievoorzieningen of mechanisch ventilatiesysteem
    - **2 a 3 woningen aan de Lambert Meliszweg:** vervanging van de kozijnen en beglazing op de begane grond en waar nodig de eerste verdieping. Aanbrengen additioneel verzwaarde dakconstructie met extra beplating aan de buitenzijde en een speciaal verend aangebrachte geluidisolerende plafondconstructie, aanbrengen additioneel (verende) beplating en plafonddelen in de dakkapellen, vervangen kozijnen

en beglazing van de dakkappellen. Aanbrengen adequaat geluiddempende ventilatievoorzieningen of mechanisch ventilatiesysteem

- In het rapport uit 2011[1] was er naast geluidswerende maatregelen aan de woningen van De Weel en Lambert Meliszweg ook sprake van geluidswerende maatregelen op het oostelijk deel van De Weel in de vorm van geluidsschermen. In de nieuwe situatie is hier geen sprake meer van. Kunnen we dan veronderstellen dat de te nemen geluidswerende maatregelen aan onze woningen nog ingrijpender zullen zijn dan in 2013 is gebleken?
- Voor variant P is de toegangssnelheid 30 km/u. Daarmee zal de geluidshinder en geluidswerende maatregelen ook minder zijn.

3. Effecten fauna

Variant P heeft een positiever effect op de bestaande situatie m.b.t. fauna. Uit voorgaande onderzoeken (en aanleiding voor eerdere bezwaren) is gebleken dat de bomen aan De Weel belangrijk zijn voor diverse fauna. Zo is geconstateerd dat deze bomen een aanvliegroute zijn van vleermuizen en gebruikt worden door verschillende soorten vogels. Hoewel dit destijds geen breekpunt was, past het in het beleid van de gemeente Hoorn om negatieve effecten op fauna zoveel mogelijk te beperken. In het rapport worden deze effecten niet specifiek genoemd, echter past variant P in dit beleid, omdat bestaande bomen blijven behouden. Bij keuze voor varianten H1 of H2 zullen ongeveer 84 bomen worden gekapt met nadelige effecten op fauna tot gevolg.

CONCLUSIE

Op basis van bovenstaande argumenten komen wij tot de conclusie dat variant P de beste optie is voor de leefbaarheid van de woonomgeving van de huidige bewoners van De Weel en Lambert Meliszweg, de nieuwe bewoners van de nieuw ontwikkelen woonwijk Prismalocatie/ Pelmolenpad en ook voor de fauna. Daarnaast zorgt variant P ook nog eens voor een betere bereikbaarheid van de binnenstad. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt. Waarvoor dank.

Met vriendelijke groet,
Bewoners De Weel 6 t/m 24 en Lambert Meliszweg Noord

- Peutz rapportnummer O 15219-1-RA d.d. 15 september 2011

  Onderdeel van voormalig bestemmingsplan, vastgesteld 17 december 2013
- Peutz rapportnummer OA 15219-1-RA-002 d.d. 5 augustus 2013

  Onderdeel van voormalig bestemmingsplan, vastgesteld 17 december 2013

Zie ook Bijlage 8

Antwoord

Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie

In uw reactie spreekt u beargumenteerd uw voorkeur uit voor variant P. Wij willen in deze u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang. Verder stelt u de concrete vraag of de geluidswerende maatregelen aan de woningen aan de Weel en de Lambert Melisweg nog ingrijpender zijn dan in 2011. Daar kunnen wij u helaas geen antwoord op. Op het moment dat gekozen wordt voor de H1 of H2 variant moet nader onderzoek meer duidelijkheid opleveren. In dit geval willen wij ook graag verwijzen naar de eerder genoemde notitie en dan vooral naar “Advies keuze van de variant”.

28. Reactie

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand ontvangt u onze reactie op de rapportage binnenstadstoegang.
De inhoud van de brief hebben wij ook onderaan deze e-mail geplaatst.

Met vriendelijke groet,

Intermaris

Zie Bijlage 9.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie spreekt u beargumenteerd uw voorkeur uit voor variant P. Wij willen in deze u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

29. Reactie

Mhr./Mevr.,

Hierbij onze reactie op de presentatie van de opties van de aan te leggen tunnel onder het spoor die overblijven.
In de bijeenkomst in de schouwburg Het Park heeft u een heldere presentatie gegeven van de 3 opties.
Wij zijn al 53 jaar bewoners van Saturnushof 19 (25 meter van de Zuiderkruisstraat) en vinden optie P het beste.
Deze optie, die met een tunnelbocht weer aansluit op het Keern, betekent veel werkzaamheden minder en zal dus minder duur zijn.
Met deze optie hoeft er geen kruispunt op de Weel worden aangelegd. Als dit wel het geval zal zijn, zoals bij de twee andere opties, zullen er twee kruispunten binnen 150 meter achterelkaar komen. Dan zullen auto's, fietsen en voetgangers die uit de Zuiderkruisstraat de Weel op moeten of oversteken geduld moeten hebben. Dit wordt dan een gevaarlijke kruising. (is het nu al)
Bij optie P kunnen de plannen voor de bebouwing gelijk ingevuld worden. Er hoeft geen rekening worden gehouden met een tunnelweg door de bebouwing.
Ook omdat de andere opties, die uitkomen op de Weel, veel duurder zal zijn. De mensen die wonen aan de Weel zullen blij zijn met optie P. Bij de H1 en H2 optie zal de Weel vanaf het nieuwe kruispunt tot het Keern heel druk worden, met gevolg files. Mocht er een parkeergarage op het Pelmolenpad komen dan zal het verkeer naar de stad de andere baan uit de stad weer moeten oversteken! Zoals nu ook het geval is. Bij de P optie hoeft dit niet.

Op de inloopavond van 17 juli jl op het Pelmolenpad, hebben wij per sticker aangegeven dat de grote hoge bomen (al ruim 55 jaar oud) in de Zuiderkruisstraat verwijderd kunnen worden. Gevolg: veel licht en ruimte! Omdat door de klimaatverandering de stormen steeds zwaarder worden, is het risico van schade aan gebouwen en voertuigen groot.
Niet dat wij tegen bomen zijn, want er moeten zeker bomen voor terugkomen. Bomen van dezelfde beplanting als de nieuwe wijk. Hierdoor zal het effect van een samensmelting van nieuw en oud beter zijn. Anders zullen de grote bomen een soort grens vormen van een nieuwe en oude wijk zijn.

Wij wensen u veel succes met de uitvoering van de Poort van
Hoorn!

Met vriendelijke groeten,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie spreekt u beargumenteerd uw voorkeur uit voor variant P. Wij willen in deze u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

30. Reactie

Mevrouw mijnheer,

Ik Woon in de Groote Waal op de Waterman en was op 3 juli op de presentatiebijeenkomst in het Park. En graag wil ik reageren.

Ik vindt het allereerst een gemiste kans dat de aansluiting van de carbasiustunnel/weg op de Westerdijk is vervallen.
Ik begrijp dat aansluiting een probleem is en dat het talud vanaf de Weel tot de dijk te stijl is. Echter in mijn visie is dit te ondervangen door de weg na de Weel af te laten buigen naar het oosten en dan langzaam te laten stijgen en op de Westerdijk aan te laten sluiten ter hoogte van de ingang van de parkeergarage onder de schouwburg.
Hiermee blijft al het verkeer richting schouwburg, stadsstrand en havens in de buitenstad. Waardoor Keern, Scharloo en Hoge Vest verkeersluw zullen worden wat de veiligheid van het langzaam verkeer ten goede zal komen. Vanaf het kantoorgebouw waar nu het dagblad zit tot aan het Breed, ontstaat dan tevens een route voor langzaam verkeer en aanwonend verkeer via de lambert Melisweg. Bij de Westerdijk af te sluiten met paaltjes om sluipverkeer te voorkomen. Hoorn wil toch een fietsstad worden? Mijn advies zou zijn nog een keer naar deze optie te kijken. De route naar de stad via de Lambert Melis weg is voor fietsers nu vooral op zaterdag een drama.

Als dit echt niet meer bespreekbaar is, ga dan in ieder geval voor variant P. waarbij de onderdoorgang afbuigt en aansluit op het Keern. In variant H1 of H2 wordt het stuk weel tussen Prismalocatie en Keern onevenredig zwaar belast. De Weel is nu al een drukke weg en die krijgt dan ook nog al het verkeer van Keern zuid te verwerken. Dit zal in de spitsuren en op de zaterdagen leiden tot opstopping op de Weel en ik vrees dat dit op de Weel files zal geven tot aan de Grote Beer aan toe. Plus dat voor deze variant de bewoners op het eerste deel van de Weel geen deel van leven meer hebben door de verkeersruk en fijnstof uitstoot. Met als gevolg enorme waardedaling van hun woningen. Doe dat die mensen niet aan! Bovendien zullen er heel veel grote Platanen die voor de opvang van veel CO2 zorgen verloren gaan. Het zal jaren duren voordat nieuwe aanplant dezelfde capaciteit wat betreft CO2 opvang zullen hebben. Bovendien is het een enorme ecologische kapitaal vernietiging. (Hoeveel zou je voor bomen van een dergelijk omvang moeten betalen?)

Vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Uw voorstel om de Carbasiusweg door te trekken is bij een zorgvuldige beoordeling van 18 varianten afgevallen. In deze willen wij u verwijzen naar de rapportages op onze website https://www.poortvanhoorn.nl/participatie/participatie-toegangsweg. Op deze website vindt u de rapportage Nieuwe toegangsweg Hoorn (juni 2023) en de presentatie Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern Resultaat inventarisatie en beoordeling varianten 21 september 2022.

Op het moment dat de door u genoemde doortrekking tot mogelijk is dan spreekt u een voorkeur voor variant P. In deze willen wij u graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

31. **Reactie:** Keern Noord

Beste heer/mevrouw,
Wij wijzen graag op onze reacties die we al hebben gecommuniceerd met de heren Baudet, Haring van Assendelft< Helling en mevrouw Klier. vanuit bewoners Keern-Noord op de plannen voor de binnenstadstoegang.

Het gaat ons met name om de plannen voor een fietstunnel onder de Provinciale weg. Deze fietstunnel wordt als uitgangspunt gesteld in alle varianten die zijn gepresenteerd. Bijgaande vindt u onze brief hierover, u kunt de adressen van de omwonenden die deze brief hebben gesteund zien onderaan de brief.

De heer Baudet en een medewerker van Goudappel Coffeng gaven op 17 mei, tijdens een voorlichtingsavond, aan bewoners aan dat zij geen opdracht hebben voor de inpassing van de tunnel in het Keern Noord gebied en hier ook niet mee bezig zullen gaan. Ook geven ambtenaren van de gemeente aan dat ze de opdracht vanuit de raad hebben gehad, om uit te gaan van een fietstunnel bij het maken van alle plannen. Inmiddels hebben bewoners met een aantal raadsleden gesproken. Zij geven aan dat er niet zomaar vanuit mag worden gegaan dat ook iedereen met een fietstunnel akkoord zal gaan. Het behelst zo een groot plan, dat alles goed moet worden besloten en niet zomaar in een keer mag worden meegenomen. Daarbij moeten volgens een aantal raadsleden ook alternatieven voor een tunnel serieus worden overwogen.

De uitwerking van de tunnel wordt nu naar achteren geschoven, hoewel de ligging al wel redelijk duidelijk is omdat er zeer weinig ruimte is. Hoe dat opgelost moet worden in de ruimte met omwonenden, blijft achterwege. Aangegeven werd op 17 mei door mevrouw Klier dat de uitwerking nu geen prioriteit heeft en nu ook niet wordt besproken.

<u>Daarnaast:</u>

Wij hebben afgelopen maanden een aantal voorstellen (A,B en C) gedaan en vragen gesteld waarop nog geen antwoorden zijn gekomen.

A. Wij hebben een alternatief plan ingediend waarop geen antwoord is gekomen:
Plan: bewoners stellen alternatief voor : volgens een deskundige
(niet van gemeente Hoorn) mogelijk is en nu al deels uitvoerbaar:
Maak de huidige oversteek veiliger:
1. meer ruimte voor opstelplaats fietsers Het huis aan overkant van Kopgebouw aan het Keern (Zuidkant Provinciale weg) is destijds weggehaald maar nog nooit iets mee gedaan).
2. haal bochten weg uit het fietspad,(op Keern-Noord is dat al mogelijk) nu snijden e-bikes en fietser elkaar af in de bocht.
3. Bij afsluiten Keern-Zuid in de toekomst kan er een gelijkvloerse oversteek komen voor fietsers en voetgangers met een stoplicht die goed wordt afgesteld samen met het stoplicht van de toekomstige Carbasiusweg. Op deze manier is de oversteek heel breed en is er heel veel ruimte ontstaan aan beiden kanten van het Keern.

In een overleg met omwonenden geeft de gemeente (de heer Haring) aan pas hiernaar te zullen kijken indien de raad erom vraagt. Volgens bewoners is het technisch uitvoerbaar om twee stoplichten (die van de Carbasiusweg met Provinciale weg voor snelverkeer en die van het Keern met Provinciale weg voor langzaam verkeer) achter elkaar te hebben (moet verkeerstechnisch goed worden afgesteld). Volgens ambtenaar van de gemeente is het wel lastig, maar hij gaat er pas echt goed naar kijken als de raad erom vraagt. Bezwaar is volgens hem vooral dat de doorstroming van de Provinciale weg misschien niet veel beter wordt bij het in stand houden van de verbeterde oversteek
Indien dit goed uitgezocht zou worden, zou dit anders kunnen blijken te zijn. Maar eea wordt nu niet bekeken.

Het voorstel is tevens per mail verstuurd naar de heren Haring, van Assendelft en mevrouw Klier.
Reactie: volgens de woordvoerster mevrouw Klier zijn de ideeën doorgegeven binnen de gemeente , antwoord tot nu toe
“Op dit moment wordt er een Actieplan Fiets voor Hoorn opgesteld. Wij verwachten daarin ook een visie voor de situatie op Keern Noord. Tot vaststellen van dit actieplan worden daarom nog geen andere maatregelen genomen.”
Omwonenden hebben inmiddels begrepen van mevrouw Klier dat er niet gekeken wordt naar dit alternatief door haar collega’s van van Actieplan Fiets voor Hoorn omdat zij wachten en uitgaan van de aanleg van de fietstunnel

Wij, bewoners Keern-Noord (zie brief) vinden het onverantwoord van de gemeente dat er geen maatregelen genomen worden om de fietsoversteek op korte termijn veiliger te maken, terwijl dit nu wel redelijk eenvoudig mogelijk is.

B. Wij hebben gevraagd om een 3D uitwerking waarbij de inpassing van de tunnel in de straat met aanwezigheid van de huidige woningen (en ook nieuwe Egel) wordt weergegeven. Deze uitwerking was beloofd, maar niet uitgevoerd. Zoals hierboven beschreven, is ervoor gekozen dit nu niet uit te werken.

C. We hebben gevraagd om een mogelijke tunnel verder weg van de woningen te plaatsen. Aan de gemeente is in overleggen gevraagd door omwonenden of met de eigenaar contact opgenomen kan worden om eventueel een stuk van de kelder in te korten, mocht dit een oplossing zijn. Het verplaatsen van leidingen zou ook een deel van de oplossing kunnen zijn om een eventueel tunnel in elk geval verder van de woningen te plaatsen. Over deze twee mogelijkheden hebben we niets vernomen tot nu toe.

Met vriendelijke groet

Bewoners-Keern-Noord (zie brief)

Zie ook Bijlage 10

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
U maakt bezwaar tegen de aanleg van een fietsonderdoorgang onder Provincialeweg. In het Mobiliteitsplan 26 mei 2021 is de volgende alinea opgenomen:

We kiezen bij het Keern voor ontvlechting van stromen en aanhechten van het nieuwe stuk centrum bij het Pelmolenpad. Er wordt een nieuwe toegangsweg aan de westkant van het Keern gerealiseerd. Dit doen we in combinatie met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers op de huidige plek. Door de toegang van auto en bus te scheiden van die van fietsers en wandelaars wordt de kwaliteit voor alle vervoermiddelen verbeterd en ontstaat er een uniek verblijfsgebied aan de zuidzijde van het spoor, passend bij de strategische ligging midden in het stedelijke centrum.

Dit is ook het uitgangspunt van de planstudie Ontvlechting binnenstadstoegang Keern. Er zijn inmiddels diverse overleggen geweest met bewoners van het Keern Noord. In die gesprekken zijn de zorgen geuit over een eventuele realisatie van fietsonderdoorgang onder de Provinciale weg in het Keern. Deze zorgen zijn goed mogelijk vertaald in het ontwerp van de fietsonderdoorgang. Dit betekent onder andere dat de onderdoorgang zover mogelijk van de bebouwing is gelegd. Daarnaast is ook een 3D-visualistie gemaakt

om meer gevoel te krijgen hoe een onderdoorgang eruit zou komen te zien. Aangezien sprake is van een schetsontwerp is de tekening nog niet maatvast en kan bijvoorbeeld de vraag “hoe dicht komt de onderdoorgang nu bij de bebouwing te liggen? nog niet worden “ beantwoord. Verder is aan de raad voorgesteld de plangrens naar het noorden te verschuiven. Het gedeelte van het Keern ten noorden van onderdoorgang tot aan het kruispunt met de Blauwe Berg en Geldelozeweg kan dan ook bij de planvorming worden betrokken en worden heringericht. Bij de verdere uitwerking van de infrastructuur zullen de bewoners van het Keern nauw worden betrokken.

32. **Reactie:** Keern Noord

Beste heer/ mevrouw,

Hierbij willen wij, bewoners Keern 43 en 45, nogmaals aangeven dat we bij alle varianten de aanleg van een fietstunnel bij het Keern/Provinciale weg geheel onacceptabel vinden. Een deel van bezwaren zijn aangegeven in de mail die is verstuurd vanuit Keern-Noord mail van vandaag en verder hebben we ook de volgende bezwaren als direct omwonenden van een eventuele fietstunnel:

- wij vinden dat de tunnel een onacceptabel negatieve effecten gaat krijgen op onze directe leefomgeving vanwege de sociale onveiligheid, het lawaai (dat gaat er echt komen, jongeren kan je echt niet vragen om stil te zijn, we hebben ook nu vaak al veel lawaai in het weekend). Wij zijn ervan overtuigd dat ook onze gezondheid hiermee in het geding komt door wakker worden van lawaai (juist het roepen en schreeuwen is heftig) . Hierdoor zullen we zeker geen goede nachtrust hebben, wat een aanslag is op onze gezondheid. Het is onmogelijk om onze slaapkamers naar de achterkant van het huis te verplaatsen,

- de tunnel komt zeer waarschijnlijk 6-8 meter van onze gevel te liggen. Wij zullen ongetwijfeld onze parkeermogelijkheden voor de woning kwijt raken. Wij stellen voorop dat we het weghalen van een stoep zeker niet willen.

Vriendelijke groeten van

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Wij verwijzen in deze graag naar ons antwoord op reactie 31.

33. **Reactie:** Aannemersbedrijf Dick de Boer

Geachte Gemeenteraad Hoorn.

Hartelijk dank nogmaals voor de uitleg welke aan ons gegeven is op maandag 3 juli,
Er zijn uiteraard nog wel wat vragen maar de uitleg was helder, chapeau!

Bij deze mijn reactie op uw plannen met betrekking tot de Carbasiustunnel

Allereerst meen ik dat de voornaamste toegangsweg naar Hoorn op dit moment, Het Keern, vriendelijk en uitnodigend is.
Zelf ervaar ik de spoorwegovergang als niet hinderlijk, wij werken als aannemer met gemiddeld 15 mensen in Hoorn, deze medewerkers hoor ik ook nimmer klagen.

De Carbasiustunnel daarentegen gaat áchterlangs en tussendoor…mwah..
Dus hier wordt in mijn optiek een historische beslissing gemaakt welke niet uitnodigend is.

Mocht dit toch doorgang moeten vinden om wat voor reden dan ook
Benadruk ik met name te kijken naar de parkeerproblematiek welke het opheffen van het parkeerterrein Pelmolenpad met zich meebrengt.

Overigens juich ik het ontwikkelen van woningen op deze plek uiteraard van harte toe; prachtig!

Verder, mocht de Carbasiustunnel toch doorgang vinden pleit ik voor ***Variant P***
Voor Variant H heeft u een brief ontvangen van de bewoners De Weel 6 t/m 24 en Lambert Meliszweg Noord.
Deze onderschrijf ik van harte en sluit me bij deze meningen volledig aan.

Nog een kanttekening bij het eerder gedane geluidonderzoek uit ik meen 2013,
hierin zat een ‘’fout’’ deze is verder niet toegelicht in de bijeenkomst op 3 juli,
het onderzoek van ***Peutz*** gaat uit van een andere normering
waarin de toelaatbare waarde ***5 decibel hoger*** ligt dan het onderzoek uit 2013

Graag wijs ik u op een second opinion geluidsonderzoek van een adviesbureau waar ik zelf regelmatig contact mee heb.
Tikkie cryptisch wellicht, ik verklaar me graag nader, belt u me dan even.

Bij deze wens ik u enorm veel wijsheid toe in deze voor ‘’Mooi Hoorn’’ zo ingrijpende beslissing.

Inmiddels verblijf ik.

Met vriendelijke groet,
Dick de Boer Aannemersbedrijf B.V.

Dick de Boer Aannemersbedrijf B.V.

.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Naar aanleiding van uw reactie kunnen wij aangeven dat wij bij een verdere uitwerking contact met u op zullen nemen.

34. Reactie

Geachte,

Via deze weg deel ik met u mijn mening m.b.t. de ontwerpen van de 3 overgebleven varianten van het carbasius tracé, H1, H2 en P.

Laat ik duidelijk voorop stellen dat ik vind dat u mij vraagt te kiezen tussen 3 kwaden. De tunnel ligt ten slotte pal aan mijn woning en een variant waarin deze elders komt te liggen bied u niet.
Ook wil ik graag van de gelegenheid gebruik maken om mijn ongenoegen te uitten m.b.t. de tijdsspanne van deze hele case. Ik was al in 2008 in gesprek met de toenmalig wethouder Louwman hier over en zodoende hangt het carbasiust racé mij nu dus al 15 jaar lang als een zwaard van Damocles boven het hoofd.

Dat gezegd hebbende wil ik u betreft de 3 varianten het volgende meegeven:

Variant H1:
Dit is pure gruwel! De tunnel ligt met een open tunnelbak pal aan mijn woning en de weg ligt pal aan mijn tuin en voorgevel. Er geld hier een begrenzing van 50 km/u op een rechte weg. Het verkeer kan en zal hier met hogere snelheid doorheen razen met een grotere kans op voelbare trillingen, een hoge mate van luchtvervuiling en een zeer hoge geluidshinder tot gevolg.
Verder verdeelt deze variant de hele strandwijk in 2 halve strandwijken en is de aansluiting op de Weel een extra knooppunt in de keten waarvan ik mijn twijfels heb of deze voldoende doordacht en ingeschat wordt. Tot slot rijdt ik dagelijks over de Weel van en naar huis waarbij ik tot nu toe dus dagelijks kan genieten van dit mooie stukje Hoorn met haar volwassen Flora. Daar blijft in variant H1 niets van over en dat betreur ik.

Variant H2:
Dit is een grote verbetering t.o.v. variant H1. De zorgen om trillingen en de luchtkwaliteit blijven ongewijzigd. De luchtkwaliteit lijkt misschien verbeterd door het ondergrondse deel van de weg aan mijn woning, maar dat is niet het geval aangezien de tunnel bij het spoor wel nog open is. Fijnstof verspreid zich in de nabije omgeving van een bron en pas op grotere afstand verminderd de concentratie.
Ook de aansluiting op de Weel blijft een zorg en het verlies van flora op de Weel is gelijk aan variant H1.
Deze variant biedt echter op het gebied van geluidshinder voor mij persoonlijk de beste uitkomst van de drie varianten en ik zie in deze variant ook mogelijkheden om de twee halve wijken toch gedeeltelijk enigszins met elkaar te verbinden.

Variant P:
Ook variant P is een grote verbetering t.o.v. variant H1. Qua geluidshinder en luchtkwaliteit blijven er in zekere mate zorgen bestaan, ik vind dat moeilijk in te schatten in vergelijking tot variant H2. Echter, op het gebied van zowel trillingen, luchtkwaliteit, geluidshinder én de aansluiting op de weel biedt deze variant wel positieve perspectieven.
Eventuele trillingen zullen waarschijnlijk minder voelbaar zijn aangezien de tunnel al onder het spoor afbuigt en de tunnel én de weg daarmee aanzienlijk verder van mijn woning af komen te liggen. Daarnaast geldt hier een 30 km/u begrenzing in een scherpe bocht. Het verkeer zal hier dus aanzienlijk langzamer rijden wat een positievere uitkomst zal hebben op zowel trillingen als geluidshinder en de luchtkwaliteit.
Een ander punt van deze variant welke een zeer positieve uitkomst heeft voor mij is het feit dat de parkeergarage die in de beide H varianten aan mijn woning wordt geplaatst in deze variant verhuist naar de strandwijk. Ik word hiermee niet meer in de schaduw gezet en het zicht vanuit mijn woning kan blijven als het is, nl blauwe lucht en groene boomtoppen i.p.v. het beton van de parkeergarage. Ook op het gebied van privacy neemt dit punt veel zorgen weg.
Het zorgelijke knooppunt op de Weel en het verlies aan flora langs de Weel zijn in deze variant helemaal geen issue meer.
Verder biedt deze variant de mogelijkheid om de hele strandwijk in te richten als één wijk met in het hart

veel ruimte voor groen, ontspanning en recreatie in het gebied waar de weg zou lopen in de H varianten. De fouten die gemaakt zijn in de ontwikkeling van de strandwijk met de kap van het hele vleermuizenbos aan de kometenstraat tot gevolg zijn bekend en erkend. Variant P biedt de mogelijkheid om de pleister op die wond los te weken en wellicht op termijn de wond zelfs zonder litteken te kunnen laten helen.

Conclusie:
Ik ben blij dat er nu eindelijk schot in de zaak lijkt te komen. Welke versie het ook wordt, aan de onzekerheid van de afgelopen 15 jaar komt nu in ieder geval eindelijk een eind. Ik ben ook zeer blij te zien dat er nu 2 varianten ter overweging op tafel liggen met een aanzienlijk minder zorgelijke uitkomst dan de variant H1 die mij 15 jaar lang boven het hoofd heeft gehangen.
Het mag duidelijk zijn, variant H1 valt voor mij af.
Puur als individu gezien is het voor mij een afweging tussen varianten H2 en P. Beiden hebben op verschillende manieren hun voor-en nadelen t.o.v. elkaar.
Vertrouwende op een juiste afhandeling van een aantal zaken m.b.t. inrichting en maatregelen, zoals de aanleg van taludwerking en geluidschermen langs de weg en geluidsisolerende maatregelen aan mijn woning, spreek ik onder aan de streep mijn voorkeur uit naar variant P boven variant H2.
Als ik daar het Hoorns algemeen belang bij optel dan staat de keuze als een paal boven water. Niemand van zowel de gevestigde orde als de toekomstige bewoners van de strandwijk is namelijk gebaat bij een variant H waarbij er een verkeersader dwars door de wijk loopt i.p.v. ruimte voor groen, recreatie en ontspanning. Ook het behoud van de volwassen flora op de Weel lijkt mij in algemeen Hoorns belang.

Ik spreek hierbij mijn voorkeur uit voor versie P.

Bedankt voor deze mogelijkheid om mijn stem te laten horen en wellicht een klein steentje bij te kunnen dragen aan uw overwegingen om tot een definitieve keuze te komen.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie spreekt u beargumenteerd uw voorkeur uit voor variant P. Wij willen in deze u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

35. Reactie

Beste medewerker,

Graag wil ik reageren op de rapportage binnenstadstoegang die ik met veel interesse heb gelezen.

Allereerst mis ik inschattingen van de te verwachten verkeersintensiteit op de Hoge Vest en Vale Hen bij beide voorkeursvarianten H (Carbasiustracé) en P (Carbasius - Keern variant) in de uitwerking van deze varianten. Mijn verwachting bij beide varianten is dat deze leiden tot een grote toename van verkeer dat via de Hoge Vest van en naar parkeerterrein de Vale Hen en parkeergelegenheid verderop in de historische binnenstad wil. Dat extra verkeer zal voornamelijk bestaan uit bezoekers die van en naar de havens, uitgaans- en winkelgebieden in het historisch centrum en het stadsstrand willen en die mede door het verdwijnen van grotere parkeergelegenheden Pelmolenpad, Noorderveemarkt en de voorgenomen reductie van het te realiseren aantal parkeerplaatsen in stationsgebied noord, op zoek gaat naar parkeergelegenheid zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming. Mochten deze effecten wel zijn onderzocht en geprognotiseerd, maar om wat voor reden dan ook niet in de nota opgenomen, dan verneem ik deze graag alsnog inclusief de cijfermatige onderbouwing.

Als bewoner van de Dubbele Buurt t.h.v. de glasbakken op het parkeerterrein de Vale Hen voorzie ik een substantiële toename van de verkeersdruk op zowel de Hoge Vest als parkeerterrein de Vale Hen met bijbehorende grootschalige nadelige gevolgen in mijn directe leefomgeving. Uiteraard zullen ook andere bewoners van de historische binnenstad zoals de Westerdijk, Achterom, havenkwartier, etc. te maken krijgen met deze nadelige gevolgen. Dit effect is in tegenspraak met de vooraf gestelde doelstelling om met de implementatie van de mobiliteitsvisie de leefkwaliteit te verbeteren.

Grote vraag die bij mij leeft: waarom zijn maatregelen die de toestroom van gemotoriseerd verkeer structureel verminderen zoals bijvoorbeeld het auto- & motorluw maken van het gehele historische centrum geen onderdeel van deze nota? Als het gehele historische centrum alleen nog toegankelijk is voor bestemmingsverkeer komt dat immers tegemoet aan een aantal belangrijke uitgangspunten van deze nota, zoals: klimaat & milieu, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid & veiligheid. In een situatie waarin de verkeerintensiteit van en naar het historische centrum structureel op een veel lager niveau ligt is variant O (Carbasiustracé doortrekken naar de Westerdijk) een heel goed alternatief en wellicht zelfs de beste variant omdat de algehele verkeersintensiteit op de Westerdijk daarmee een stuk lager zal uitvallen en alle bezoekers naar de randen van het historische centrum geleid worden. Indien nodig kan aanvullend ook gekozen worden om de toegang tot de binnenstad vanaf de Westerdijk t.h.v. de schouwburg geheel af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (dus ook voor bestemmingsverkeer).

Tot slot wil ik nog een aantal voordelen benoemen die een auto- & motorluwe historische binnenstad biedt in het gebied Hoge Vest & Vale Hen en die ook tegemoetkomen aan de uitgangspunten van deze nota waarnaar ik eerder refereerde: klimaat & milieu, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid & veiligheid.

1. Herinrichting Hoge Vest & Vale Hen
    - Meer groen en water
    - Fiets de ruimte
    - Auto te gast (alleen bestemmingsverkeer richting Westerdijk en havenkwartier en parkeren bewoners)
    - Hoogwaardige horeca
    - Zuidzijde Vale Hen en Hoge vest verbinden met het plein bij de schouwburg om ruimte te creëren voor hoogwaardige culturele openluchtactiviteiten.
2. Groen/blauwe gordel rondom het historische centrum in ere herstellen en doortrekken vanaf het huidige einde van de Draafsingel:
    - beginnend bij einde Draafsingel/verbinding Spoorsingel à Noorderstraat
    - via het Noorderplantsoen,
    - via de (heringerichte) Noorderveemarkt
    - via plantsoentje tussen de Weel, Keern en Pelmolenpad
    - via de (heringerichte) Hoge Vest/Westersingel
    - eindigend bij het nog te realiseren plantsoen op de Westerdijk (burgerinitiatief in 2021).

Graag ontvang ik reactie op de vragen die door mij zijn gesteld.
Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
Wij willen graag ingaan op uw opmerkingen over de intensiteiten van de Hoge Vest, als de toeleidingsweg van het parkeerterrein aan de Vale Hen.

De Intensiteiten van de Hoge Vest staan weergegeven in bijgaande tabel.

Wegvak	Intensiteit autonoom	Intensiteit H	Intensiteit P
Hoge Vest ten noorden van P Vale Hen	9170	8750	9240
Hoge Vest ten zuiden van P Vale Hen	7930	7590	8010

In de eerste kolom staan de intensiteiten in 2030 wanneer er geen maatregelen worden getroffen (autonoom). In de tweede kolom staan de intensiteiten van variant H1 en H2. Er is dan sprake van geringe afname van verkeer op de Vale Hen. In de derde kolom staan de intensiteiten van variant P en deze zijn vrijwel gelijk aan de autonome situatie.

Verder kan worden opgemerkt dat de parkeergelegenheden van de Pelmolenpad in het verkeersmodel naar het noorden van station zijn verplaatst.

Verder willen wij u graag ook naar de beantwoording van reactie 23 verwijzen.

36. Reactie

Goedendag,

Bijgaand reageren wij als Heddes Bouw & Ontwikkeling kort op de onderzoeken naar de nieuwe binnenstadtoegang.

In de afgelopen periode hebben wij met u als gemeente enkele malen gesproken en hierin al aangegeven welke aandachtpunten/bedenkingen wij hebben bij de nieuwe toegang naar de stad van Hoorn.
Wij willen ze hierbij dan ook nog beknopt schriftelijk aan u kenbaar;

- De nieuwe ontsluiting zorgt ervoor dat er met de auto niet meer direct vanaf de provinciale weg onze kantoor kan worden bereikt. Essentieel onderdeel van onze A-locatie is een directe ontsluiting aan de rand van de stad. Een extra afrit, toegang voor alleen de panden aan het Keern zou deze situatie kunnen voorkomen.
- Door het ontbreken van een goede ontsluiting zal de waarde van onze locatie afnemen en zal hier schade ontstaan. De hoogte hiervan kunnen wij nog niet inschatten.
- Onze locatie heeft een ontsluiting aan de achterzijde. In de nieuwe plannen is deze ontsluiting verwijderd en is ons terrein niet meer toegankelijk aan de achterkant. Wij stellen voor deze ontsluiting te handhaven of een andere volwaardige oplossing overeen te komen.

Wij blijven vanuit Heddes graag met u in gesprek om de gevolgen voor onze locatie zo beperkt mogelijk te houden en met u te zoeken naar een oplossing die ons beide past.

Met vriendelijke groet,

HEDDES
Bouw & Ontwikkeling

heddes.nl

Antwoord
Bedankt voor uw reactie.

Antwoord op uw reactie
Wij gaan in op uw verzoek om bij een nadere uitwerking van de ontwerpen in gesprek te gaan. Wij kunnen dit bij deze toezeggen.

37. Reactie

Geachte heer/mevrouw,

Mede namens de andere eigenaren van Keern 33-35 te Hoorn wil ik hierbij onze reactie geven op de plannen voor de aanleg van het Carbasiustrace.

Als eerste wil ik opmerken dat er nooit pro-actief contact is gezocht bij uitwerking en presentaties van alle eerdere varianten, vooruitlopend op de 2 varianten die nu zijn overgebleven.
Dit terwijl wij met ons monumentale pand Keern 33-35 de direct betrokkenen zijn aangezien de weg direct naast ons pand is ingetekend.
Wij hebben **zelf** in fase 2 (huidige 2 varianten) actief contact gezocht en toen zijn we pas op een mailinglijst terechtgekomen.
Dit geeft ons geen lekker gevoel als eigenaar aangezien we iets moeten zeggen over 2 varianten die beiden pal naast ons pand zijn gesitueerd.
Onze eerdere voorkeur zou zijn geweest dat de weg veel verder van ons pand zou zijn gesitueerd. Daar hebben we nu geen invloed op kunnen uitoefenen.

Als pandeigenaar (monument) maken wij ons zorgen over:

- wijze van communiceren/samenwerking met gemeente tot op heden
- schade aan ons monumentale pand die kan/zal ontstaan bij aanleg weg/werkzaamheden/tunnelbak/verandering van grondwaterpeil ect
- de geluidsschermen waarover wordt gesproken. Hoe zien deze eruit/hoe hoog ect. Dit is zeer belangrijk. Deze mogen niet ten kosten gaan van het zicht/de uitstraling van het mooie gerestaureerde pand (de entree van Hoorn)
- de ontsluiting nu en in de toekomst
- beperkingen van de mogelijkheden om in de nabije toekomst op de plek van het kerkje deze te kunnen optoppen/verbouwen om daar woningen van te maken. Of andere beperkingen in huidige of toekomstige gebruik/ontwikkeling van de percelen die ontstaan door weg/herinrichting van het gebied.
- de waardevermindering van het pand als gevolg van de nieuwe drukke weg naast ons pand (is huidige situatie niet) daarnaast een bestaande ontsluiting die wordt veranderd in een weg tbv bestemmingsverkeer in combinatie met fietspad/tunnelbak voor de deur.
- de feitelijke indirecte afsluiting van ons en de buren Heddes Bouw, de begraafplaats, het Leger des Heils. Een eigen aansluiting/ontsluiting aan de kant van de Carbasiusweg richting Dampten zou de oplossing zijn. (bijvoorbeeld ventweg naast Carbasiusweg). Dit kan bereikt worden door het trace op te schuiven waardoor ook meer ruimte ontstaat tbv begraafplaats/kapel en ontsluiting van de overige buren.

Wij gaan ervan uit dat de gemeente Hoorn en projectgroep Carbasiusweg actief de samenwerking zoekt voor het oplossen van bovenstaande punten of overige zaken die zullen ontstaan.

Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging van deze mail.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie.

Antwoord op uw reactie
Wij hebben het idee dat wij op een pro-actieve wijze hebben gecommuniceerd. Het is jammer dat u dit niet als zodanig heeft ervaren. Wij kunnen u nu toezeggen dat wij bij een verdere uitwerking van de ontwerpen. Contact met op te nemen. Wij kunnen dan de door genoemde zorgen bespreken en bezien in hoeverre die wij kunnen wegnemen.

38. Reactie

Goedendag, hopelijk nog net op tijd om een reactie te geven op de voorgestelde varianten welke we hebben gezien tijdens de inloopavond in het Park Schouwburg.

Het is en blijft voor een echte Horinees lastig om te zien dat en hoe onze stad zich uitbreidt. Allereerst wel even vermelden dat het stads strand prachtig is geworden!

Maar dan de plannen, dat er een betere ontsluiting moet komen is duidelijk, alhoewel het lijkt of dit alleen is voor de scholen mede omdat de plannen rond het crematorium op een laag Pitje lijken te staan is wel veel gevraagd. Het zou de voorkeur hebben om een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Provinciale weg te maken.

Een veel grotere zorg is het toenemende sluipverkeer . Dat neemt echt bizarre vormen aan. Om de Provinciale weg te ontlopen en zo snel mogelijk hetzij naar de Grote Waal of naar de Kersenboogerd te gaan gebeurt steeds meer via de Westerdijk, oftewel via De Hulk en Scharwoude en dan verder. Er wordt niet alleen veel te hard gereden maar het is gewoon steeds drukker en drukker aan het worden.

Is er geen mogelijkheid om ter hoogte van de entree naar de stad, oftewel voor het Park Schouwburg een knip te maken. Men is dan gedwongen om de gewone route te rijden en tevens gaan bezoekers veel meer gebruik maken van het parkeerterrein aan de Lambert Meliszweg.

Op deze manier beperk je het sluipverkeer, krijg je minder verkeersoverlast in de binnenstad en een goed gebruik van de reeds aanwezige parkeerterreinen.

Op dit ogenblik zie je veel bezoekers oneigenlijk gebruik maken van de plekken voor vergunninghouders en zoeken waar ze goed kunnen parkeren. De Westerdijken en haven kwartier is vaak vol ook voor ons als bewoners.

Mijn grootste zorg is en blijft echter het toenemende doorrijdende verkeer die via de Westerdijk en de binnenstad naar de andere kant wil en ik ben heel bang met de uitvoering van deze plannen dat dit alleen maar erger gaat worden.

Doe als Amsterdam, neem een proef en kijk wat de resultaten zijn voor iets definitief besloten wordt. Een knip is vrij eenvoudig te realiseren en dat zal enorme positieve gevolgen hebben voor het verkeersaanbod in de stad.

Hartelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie stelt u voor een knip te maken voor het Park Schouwburg. Wij zullen dit voorstel in een verdere uitwerking van de plannen meenemen. Een van de afwegingen bij het beoordelen van de varianten waren de intensiteiten op de Westerdijk. Varianten die naar verwachting een te hoge toename hadden vielen mede daardoor af. De varianten die nu zijn uitgewerkt lieten een dergelijke toename niet zien. Ook in de toekomst zullen de verkeersontwikkelingen worden gemonitord en mocht er aanleiding toen zijn maatregelen worden genomen. Verder willen wij u ook graag verwijzen naar Bijlage 1, Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang.

39. Reactie

Beste lezer,

Hierbij mijn reactie op de rapportage binnenstadstoegang.

Het goede van de uitkomsten uit het onderzoek is dat er eindelijk een ongelijkvloerse kruising voor het langzame verkeer bij het Keern en de provinciale weg.

Wat ik mis en onbegrijpelijk vind is dat in alle overwegingen de in het collegeakkoorden en de mobiliteitsconsument opgenomen wens voor verbeteringen voor het langzame verkeer te regelen rond het stationsgebied.

Het langzame verkeer moet gebruik blijven maken van de gelijkvloerse overweg bij het Keern. De belangrijkste verbinding van vele fietsers blijft een groot obstakel hebben. Naar het strand kan snel onder de provinciale weg door maar daarna weer wachten bij de spoorwegovergang.

Bij alle afwegingen had ook gescoord moeten worden op het onderdeel bereikbaarheid en veiligheid voor het langzame verkeer.

Tevens wordt weer het gebruik van de auto gepromoot. Voor de auto komt wel een nieuwe garage tussen het station en het ziekenhuis. Maar veel autoverkeer zal de nieuwe tunnel nemen en daar tot de conclusie komen dat er geen parkeerplaats is. Ze rijden een fuik in. Terug naar de nieuwe garage kan niet. Tenzij de hele weg weer terug gereden wordt.

De autoluwe binnenstad wordt hiermee nooit bereikt. Maatregelen om in de binnenstad verder wegen af te sluiten zorgt niet dat het verkeer de binnenstad binnenkomt.

Autoverkeer afvangen bij de nieuwe parkeergarage zou voor een autoluwe stad beter zijn. Mensen die wel in de binnenstad moeten zijn kunnen via de huidige overweg of de week of de dijk rijden.

Hulpdiensten kunnen vast wel gebruik maken van de fietstunnel.

Kijk naar goede andere alternatieven en succes van autoluwe steden. Ze scoren vaak ook beter in de klantenkring en de binnensteden floreren.

Met een goede traverse kan iedereen bij het strand komen. Het is maar een paar 100 meter. Het huidige gebruik van het strand laat zien dat het autogebruik voor het stadsstraat beperkt is.

Ik wens u veel wijsheid en hoop dat het gemeenschapsgeld niet wordt verspild aan onnodige autoinvesteringen en het langzame verkeer in de toekomst snel, veilig en eenvoudig de autoluwe binnenstad kan bereiken.

Mocht u een nadere toelichting willen dan ben ik daartoe bereid.

Met vriendelijke groet,

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Uw mening gaat mee naar de raad.

Antwoord op uw reactie
In uw reactie geeft u aan de dat er een ongelijksvloerse overweg blijft voor het langzaam verkeer bij het Keern. Dat is niet juist. Wij constateren dat een eerder gedachte oplossing voor een onderdoorgang niet meer mogelijk is. Dit betekent dat wij nader onderzoek moeten doen naar een andere onderdoorgang en welke de consequenties dit met zich meebrengt.

Bijlage 1: Notitie afwegingen tracékeuze ontvlechting binnenstadstoegang

In deze notitie wordt nader ingegaan op de afwegingen die vanuit de verschillende vakdisciplines zijn gemaakt. De opbouw van de notitie is als volgt:

- Beschrijving varianten;
- Mobiliteitsvisie;
- Verkeer;
- Poort van Hoorn;
- Pelmolenpad;
- Erfgoed;
- Water, vaarroutes, kabels, leidingen en riool;
- Financiële consequenties;
- Advies keuze van de variant.

1. Varianten Planstudie

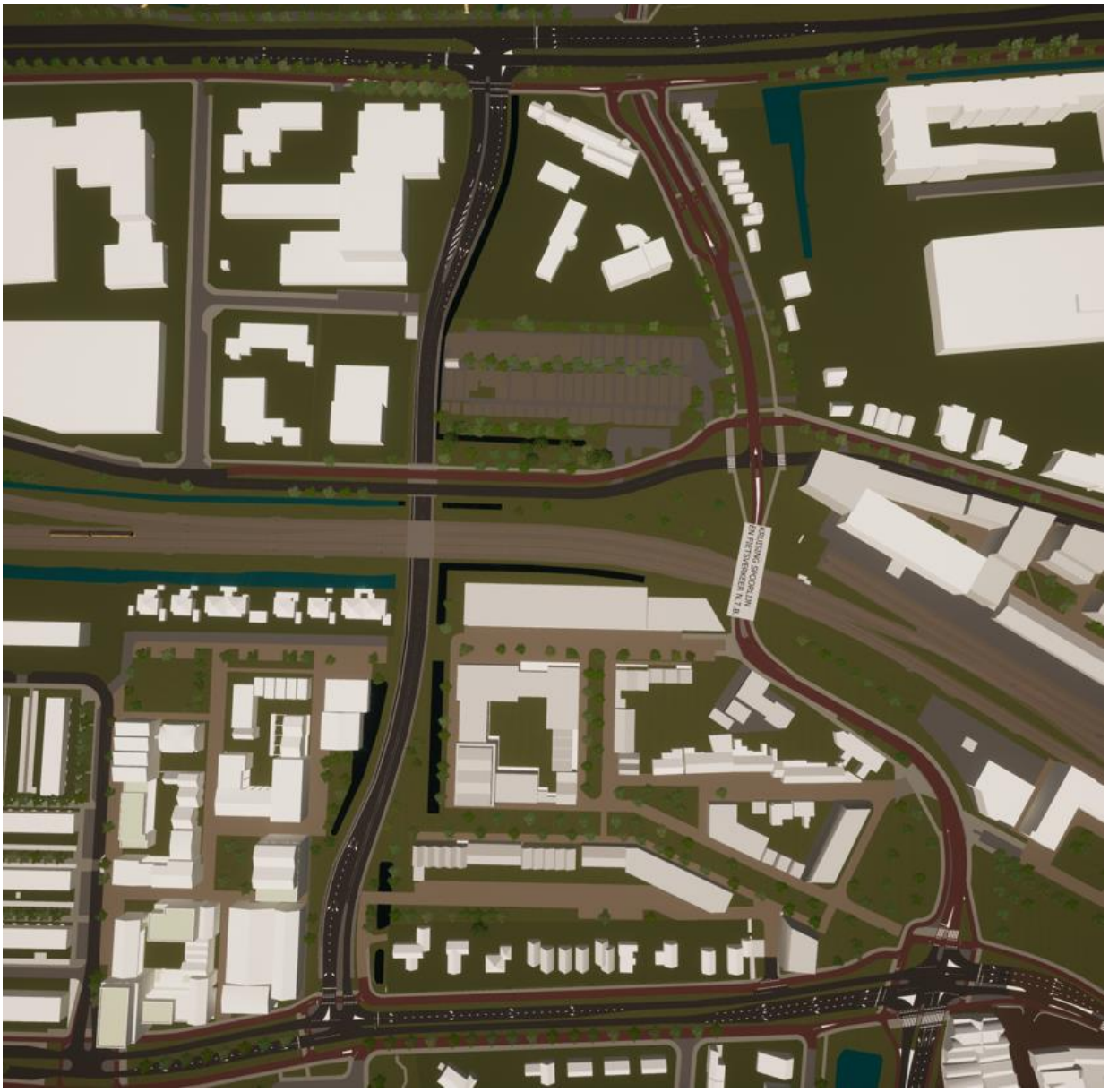
In het hierna volgende wordt een korte beschrijving van varianten H1, H2 en P en de effecten dan wel de consequenties van deze varianten gegeven.

1.1 Variant H1

Voor Pelmolenpad betekent de H-1 variant (Afbeelding 1) een ruimtelijke doorsnijding met een grote barrière werking. Bij de open variant wordt het park ingenomen door een drukke autoweg met aan weerszijden geluidsschermen. Hierdoor verdwijnt het autoluwe en groene karakter van de wijk volledig. Langs de weg zullen gebouwen met zeer geluid belaste gevels gebouwd dienen te worden en ontstaan er restruimtes langs de geluidsschermen. De leefbaarheid van de wijk komt hiermee onder grote druk te staan. Ook de ambitie om een klimaatbestendige wijk te maken wordt moeilijk haalbaar. De nieuwe toegangsweg zal aansluiten op de Weel. Het benodigde grote kruispunt zal bijna alle ruimte in beslag nemen en hieraan grenzende woningen zullen geluidstechnisch zwaar belast worden. Bovendien zal de parkeergarage in Pelmolenpad West vanwege het ontwerp van de nieuwe binnenstadsontsluiting alleen toegankelijk zijn vanuit de Zuiderkruisstraat.

Door de complexe waterstructuur en de eisen van het hoogheemraadschap wordt vrijwel alle restruimte gebruikt voor watergangen en taluds en blijft er geen ruimte voor bomen en verblijfs- en speelplekken.

Voor het nieuwe bredere profiel op de Weel moeten de bestaande bomen wijken. Het historische karakter wordt sterk aangetast. Er moet onderzocht worden in hoeverre er nieuwe bomen geplant kunnen worden in het profiel. Voor de singelstructuur en het terug brengen van de groene structuur zijn er meer kansen bij de H-variant dan de P variant. Dit vraagt wel om een ander kruispunt voor het Keern - De Weel.



Afbeelding 1: Variant H1 (uitgewerkt)

1.2 Variant H2

De barrière werking bij variant H-2 is door de overkapping minder. Een deel van het park komt terug in het plan. Ter hoogte van de Kometenstraat kan een langzaam verkeerroute van oost naar west gemaakt worden. De groene overkapping kan parkachtig ingericht worden met verblijfs- en speelplekken. Daartegenover staat dat de in- en uitgang van de onderdoorgang zeer dicht gesitueerd is bij de woningen van Pelmolenpad-west en meer dan een derde van de weg niet overkapt wordt. Door het onoverdekte deel van de weg en de in- en uitgang van de onderdoorgang wordt alsnog het groene, autoluwe karakter van Pelmolenpad negatief verstoord. Vanaf deze in-en uitgang tot aan de Weel neemt de verkeersstructuur en het grote kruispunt bijna alle ruimte in beslag en zullen de hieraan grenzende woningen relatief zwaar geluidstechnisch belast worden. Ook hier geldt dat de parkeergarage in Pelmolenpad West vanwege de nieuwe binnenstadsontsluiting alleen toegankelijk zal zijn vanuit de Zuiderkruisstraat. Bij de H-2 variant is de eis van hoogheemraadschap om watergangen aan weerszijden van de weg te realiseren in verband met de nodige taluds van het tracé ruimtelijk niet inpasbaar.

Voor het nieuwe bredere profiel op de Weel moeten ook hier de bestaande bomen wijken. Het historische karakter wordt sterk aangetast. Er moet onderzocht worden in hoeverre er nieuwe bomen geplant kunnen worden in het profiel. Voor de singelstructuur en het terug brengen van de groene structuur zijn er meer kansen bij de H-variant van de P variant. Dit vraagt echter wel om een ander kruispunt voor het Keern - De Weel.

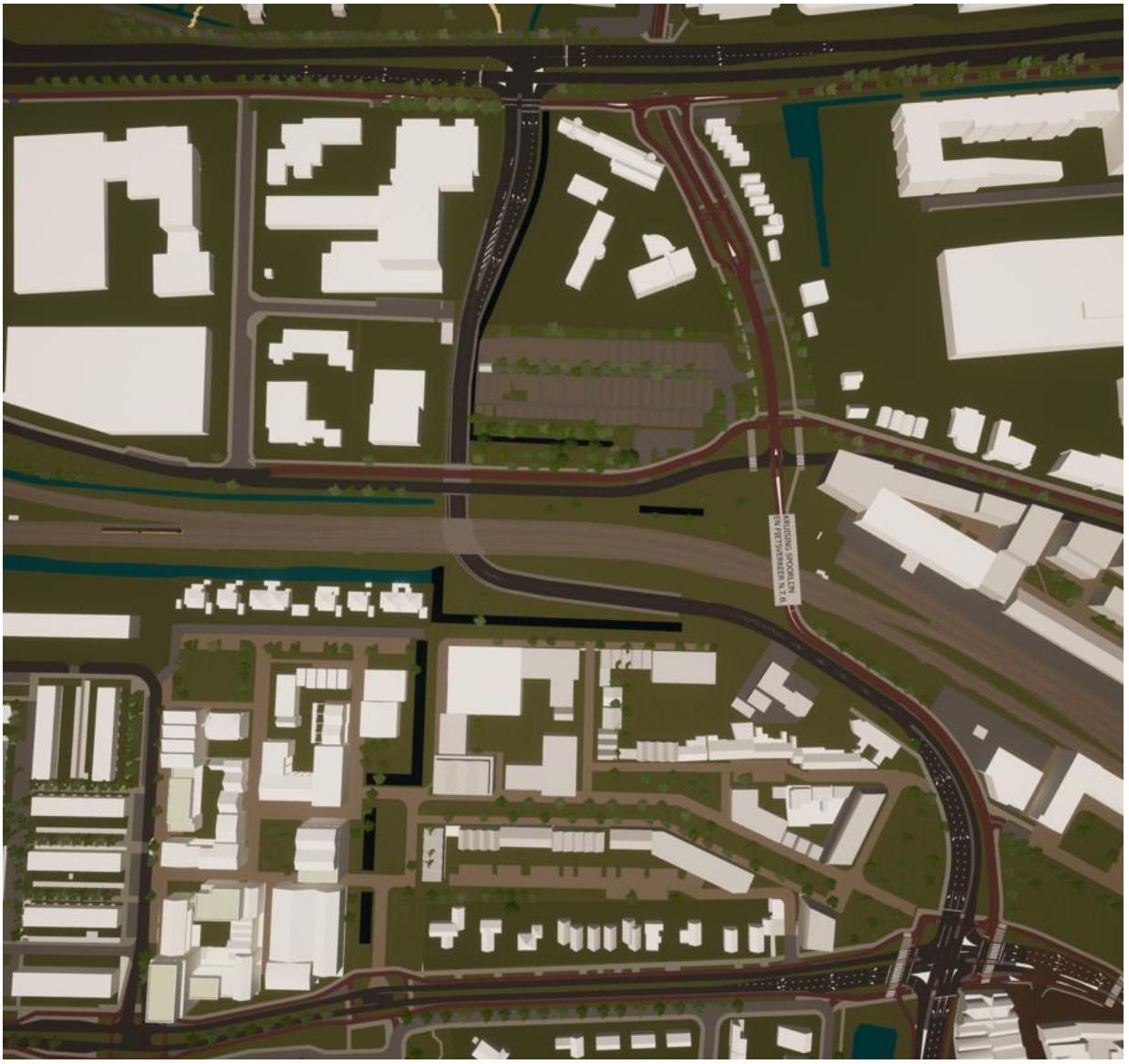


Afbeelding 1: Variant H2 (uitgewerkt)

1.3 Variant P

Door de parallelle ligging maakt de P-variant (Afbeelding 3) gebruik van een reeds bestaande barrière in de stad: het spoor. Hierdoor wordt een nieuwe barrière voorkomen. Voor de nieuwe wijk Pelmolenpad biedt de P-variant meer kansen op een goede stedenbouwkundige inrichting. Er is geen barrière meer tussen het oostelijke en westelijke deel van Pelmolenpad en de parkruimte met de waterverbinding kan grotendeels blijven bestaan. De langzaam verkeerroute van oost naar west kan gerealiseerd worden en de ambities voor een klimaatbestendige, groene en autoluwe wijk kunnen waargemaakt worden. In een verkavelingsstudie is aangetoond dat het woningbouwprogramma behouden kan worden. Wel is een aanpassing van het bestemmingsplan of een nieuw bestemmingsplan nodig voor dit deel van Pelmolenpad.

Het profiel van De Weel hoeft niet worden aangepast bij de P-variant waardoor de bomen behouden kunnen worden. De toegang van Pelmolenpad-oost zal via een kleinschalige aansluiting op de Weel, net als de Zuiderkruislaan, gerealiseerd worden. Vanuit deze nieuwe weg kunnen beide parkeergarages worden ontsloten, zonder de auto’s verder de wijk in te brengen. De P-variant biedt meer kansen op een representatieve entree van de binnenstad, door met een aangepaste stedenbouw van Pelmolenpad een voorzijde naar het spoor en de binnenstadstoegang te creëren. Doordat de P-variant op het Keern uitkomt blijft ook het historische karakter van de stadsentree op deze plek behouden.



Afbeelding 3: Variant P (uitgewerkt)

2 Mobiliteitsvisie

Een van de besluiten in de mobiliteitsvisie is het onderzoeken van de ontvlechting van de ontsluiting binnenstadstoegang Keern. De raad heeft de ambitie uitgesproken om een nieuwe toegang voor de auto naar de binnenstad aan de westkant van het Keern te realiseren. Dit maakt het mogelijk om het historische karakter van het Keern te versterken en de huidige binnenstadstoegang ter plaatse van het Keern om te vormen naar een ongelijkvloerse verkeersluwe aantrekkelijke verbinding voor het fiets- en voetgangersverkeer. Er wordt gekozen voor het ontvlechten van enerzijds auto en bus, en anderzijds fiets en lopen. De auto en bus krijgen een nieuwe toegangsweg tot het centrum. De fiets- en wandeltoegang krijgt een comfortabele entree tot de binnenstad. Daarbij worden de nieuwe gebiedsontwikkelingslocaties stedenbouwkundig aangehecht zodat een groot verblijfsgebied ontstaat.

Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat de nieuwe binnenstadstoegang voor autoverkeer een aanzuigende werking heeft voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer, dat herkomst noch bestemming in de binnenstad heeft.

In de planstudie is aangetoond dat de aanleg van een nieuwe toegangsweg noodzakelijk is om de binnenstad van Hoorn bereikbaar te houden. In het verkeersmodel is dit voor het jaar 2030 doorgerekend. In het verkeersmodel zijn de ontwikkelingen van de 6000 woningen, de Poort van Hoorn en andere grote ontwikkelingen in Hoorn opgenomen en doorgerekend.

3 Verkeer

Binnen deze paragraaf wordt eerst ingegaan op de varianten en wordt verder ingegaan op de situatie met betrekking tot Dampten en de spoorwegovergang van het Keern.

3.1 Bevindingen varianten

Op basis van de doorrekening met het verkeersmodel scoren de H1, H2 en P alle drie hetzelfde. Dit betekent dat in 2030 de verkeersafwikkeling op de Provincialeweg, ter hoogte van het Keern, goed is en dat door aanleg van een onderdoorgang de bereikbaarheid van de binnenstad voor het gemotoriseerd verkeer zich veiliger kan afwikkelen.

Voor alle drie varianten geldt door de ontvlechting van het verkeer op het Keern het langzaam verkeer een directe, veilige en comfortabele verbinding krijgt met de binnenstad. Aandachtspunt in deze is nog wel het passeren van het spoor. Een onderdoorgang is hier ook nadrukkelijk gewenst.

Voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzaam verkeer voldoen de varianten H1 en H2 aan de gestelde doelen van de Mobiliteitsvisie. Variant P voldoet niet aan de Mobiliteitsvisie.

Ook zijn er verschillen tussen de varianten met betrekking tot het aspect verkeer. Voor de varianten H1 en H2 kunnen de volgende pluspunten worden vermeld:

- De snelheid in de onderdoorgang is 50 km/u en is daarmee hetzelfde als op de andere ontsluitingswegen:
- Op de Weel komt een ventweg en dit vergroot de verkeersveiligheid voor met name het langzaam verkeer;
- Beide varianten voldoen aan één van doelstellingen van de Mobiliteitsvisie, aangezien het Pelmolenpad wordt aangehecht aan het centrum en het verblijfsgebied wordt vergroot. Ook bevindt de toegangsweg zich bij deze varianten ten westen van het Keern.

De H1 en H2 hebben echter ook een nadeel en dat is de sterke toename van het gemotoriseerde verkeer op de Weel. Dit heeft nadelige consequenties voor het geluid, de inrichting van de Weel en daarmee ook historisch karakter van De Weel. Verder wordt het BP station aan het Keern moeilijker bereikbaar.

Voor variant P kunnen de volgende pluspunten worden vermeld:

- De binnenstad van Hoorn wordt voor het gemotoriseerde verkeer eenvoudiger bereikbaar. Dit verkeer komt direct binnen op het kruispunt Keern – De Weel – Noorderveemarkt – Hoge Vest. Daarmee wordt direct een aansluiting gevonden richting de parkeerterreinen van het stadsstrand , de schouwburg, Vale Hen en de Lambert Meliszweg.
- De inrichting van de Weel behoeft niet te worden aangepast. Daarmee blijft de bomenrij intact en blijft het historisch karakter behouden.
- De toegang van Pelmolenpad-oost zal via een kleinschalige aansluiting op de Weel, net als de Zuiderkruisstraat, gerealiseerd worden. Vanuit deze nieuwe weg kunnen beide parkeergarages worden ontsloten, zonder de auto’s verder de wijk in te brengen.

Nadelen van de P-variant zijn:
De onderdoorgang van het spoor kent een ontwerpsnelheid van maximaal 30 km/u. Dit is niet een snelheid die automobilisten verwachten. Ook heeft de onderdoorgang een bocht. Dat zorgt voor verkeersveiligheidsproblemen, zeker op de momenten dat het rustiger is. Verder blijft er een barrière tussen Pelmolenpad en het stationsgebied, waarmee deze variant niet voldoet aan één van de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie. Het BP-station aan het Keern blijft bereikbaar, maar de bereikbaarheid is aanmerkelijk slechter dan in de huidige situatie. Tot slot moeten in deze variant bussen omrijden om het nieuwe busstation aan de noordzijde van het station te kunnen bereiken. Dit heeft mogelijk consequenties voor het voorzieningenniveau (minder bussen) en het kan financiële consequenties hebben.

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

Met betrekking tot de Mobiliteitsvisie kan worden opgemerkt dat variant P bij de besluitvorming van de

Mobiliteitsvisie nog niet bekend was en ook niet in de gemaakte afwegingen kon worden meegenomen. Een meer integrale afweging van variant P vindt plaats in hoofdstuk 4 Poort van Hoorn van deze bijlage.

3.2 Dampten – Buitenstad

Door de aanleg van het noordelijk gedeelte van de nieuwe toegangsweg moet in verband met de onderdoorgang van het spoor ook Dampten worden aangepast. Dampten zal via een viaduct over de nieuwe toegangsweg worden geleid. Verder is sprake van de ontwikkeling van Buitenstad. Inmiddels is besloten Dampten door te trekken aan de zuidkant van Buitenstad en daarmee een directe aansluiting te geven op de Berkhouterweg. Op dit moment is nog onderzoek gaande welk exact profiel Dampten moet te krijgen. Dit heeft enerzijds te maken met keuzes over de materieelritten van het openbaar vervoer van het nieuwe busstation (ten noorden van het NS station) en de nog te realiseren nieuwe remise aan de Berkhouterweg.

Verder raakt het noordelijke gedeelte van de nieuwe binnenstadstoegang begraafplaats het Keern Noord. Aan de westzijde van de begraafplaats staat een monumentale kapel. Deze zal worden behouden en bij de verdere uitwerking moet zorgvuldig nagegaan worden op welke respectvolle wijze het tracé van de nieuwe toegangsweg kan worden ingepast.

3.3 Overweg het Keern

De gemeente Hoorn heeft de overweg bij het Keern bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail aangemeld voor het programma “Landelijk verbeterprogramma Overwegen” (LVO). In deze variantenstudie zijn voor de overweg het Keern diverse kansrijke varianten benoemd op basis van de vier principe-oplossingen binnen het LVO (niets doen, opheffen overweg, ongelijkvloerse kruising en optimalisatie spoor en/of weg).

Uit deze variantenstudie blijkt een nieuwe onderdoorgang zoals het Carbasiustracé (maar ook variant H1, H2 of P) de enige manier is om zowel de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op het gewenste niveau te krijgen. Indien de gemeente ook een voorkeur uitspreekt voor een nieuwe onderdoorgang dan heeft het gezien het probleemoplossend vermogen nadrukkelijk de voorkeur om deze oplossingsrichting gezamenlijk nader uit te werken.

Onlangs heeft ProRail echter aangegeven dat het LVO programma stopt. Voor de uitvoeringskosten zijn vanuit dit programma geen financiële middelen meer beschikbaar. Vooralsnog is er geen zicht op medefinanciering voor een onderdoorgang.

4 Poort van Hoorn

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de uitgangspunten van de gebiedsontwikkeling, het stedenbouwkundig plan en het advies van de supervisor Poort van Hoorn.

4.1 Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn

Ambities voor de Poort van Hoorn zijn “Welkom in Hoorn”, een aantrekkelijk bestemming en verblijfsmilieu en Mulitimodaal knooppunt. Alledrie varianten dragen daaraan bij. Voor variant P geldt dat het gemotoriseerd verkeer op een aantrekkelijke manier de binnenstad binnenkomt. Voor de varianten H1 en H2 geldt dat de nieuwe inrichting van stationsomgeving meer aansluit bij een “Welkom in Hoorn” aangezien het Keern rustiger wordt en er hierdoor meer ruimte is voor groen en de auto hier slechts bestemmingsverkeer is.

4.2 Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn

Het doel van het stedenbouwkundig plan is een kwaliteitssprong te maken om Hoorn op een duurzame wijze sterker te maken voor de volgende generaties. De Poort van Hoorn neemt als ontwikkelgebied nabij het strand en de binnenstad een sleutelpositie in. Het stedenbouwkundig plan vormt dan ook geen dichtgetimmerd blauwdrukplan, maar legt tegelijkertijd wel de cruciale structurerende lijnen vast.

Het stedenbouwkundig plan stelt voor om het kruispunt Keern – De Weel ter versimpelen. Een mogelijkheid om een aantrekkelijke openbare ruimte naar de binnenstad te creëren is om kruispunt Keern - De Weel af te waarderen en uit elkaar te trekken tot twee T-splitsingen. Dit zorgt ervoor dat de Noorderveemarkt alleen nog voor busverkeer noodzakelijk is. De T-splitsingen zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik en een veiligere oversteek voor fietsverkeer. De barrière werking van het kruispunt tussen Grote Waal en binnenstad wordt hiermee verminderd en de bereikbaarheid van de binnenstad verder verbeterd. De aangetaste singel wordt hersteld. De groene verbinding tussen het Noorderplantsoen en de singel wordt ter plekke van de

Noorderveemarkt vergroend, waarbij in de toekomst bij aanpassing van het Keern, de mogelijkheid blijft bestaan om het water terug te brengen. De aangetaste singelstructuur wordt hersteld.

Nieuwe modelmatige berekeningen toonden echter aan dat met twee T-splitsingen de verkeersafwikkeling slecht zou zijn. Door een groot kruispunt Keern – Noorderveemarkt – Hoge Veste – De Weel te realiseren is het wel mogelijk een goede afwikkeling te realiseren. Het creëren van twee T-splitsingen is dus geen opties meer. Dit betekent wel dat de varianten in eerste instantie getoetst dienen te worden aan het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan.

Zowel de H1, de H2 als de P variant hebben nadelen als het gaat om de ruimtelijke inpassing.
Het ontwerp van de infrastructuur is verkeerskundig uitgewerkt en nog niet als een landschappelijk/ stedenbouwkundige ontwerp opgave benaderd. De landschappelijke inpassing, de relatie met de binnenstad en de aansluiting van langzaam verkeersstromen richting het station zijn tot nu toe van onvoldoende ruimtelijke kwaliteit bij alle varianten. Voor de singelstructuur en het terugbrengen van de groene structuur zijn er meer kansen bij de H-variant. Dit vraagt wel om een ander kruispunt voor het Keern – De Weel.
Variant P biedt daarentegen meer kansen op een representatieve entree van de binnenstad door met een aangepaste stedenbouwkundige inrichting van Pelmolenpad een voorzijde naar het spoor en de binnenstadstoegang te creëren. Doordat variant P op het Keern uitkomt blijft ook het historische karakter van de stadsentree op deze plek behouden. Verder kan bij een nadere uitwerking van P aandacht worden besteed aan het compacter maken en daarmee vergroenen van het kruispunt Keern –De Weel.

Op basis van het voorgaande heeft vanuit stedenbouwkundig oogpunt variant P de voorkeur.

4.3 Advies supervisor Poort van Hoorn

De supervisor Poort van Hoorn bekijkt ontwikkeling met een “helicopter view”. Aan de hand van deze view zijn de drie varianten bekeken.

H1 variant
In variant H1 wordt de verbinding Grote Waal, Pelmolenpad Prisma - binnenstad doorkruist. Een nieuwe stadswijk met ruimte voor jongeren, jonge gezinnen en ouderen, wordt geïsoleerd ten opzichte van de binnenstad en de relatie met het stadsstrand bemoeilijkt. Wil je je kind vrij laten spelen rond een open onderdoorgang midden in de wijk? Tegelijkertijd blijft er een stevige verkeersbundel op het Keern. Wanneer deze variant zou worden gekozen, zou je tenminste verwachten dat er de mogelijkheid bestaat om de groene rand rond de binnenstad te herstellen, eventueel met een doorgaande singelstructuur, of een herstelde 'Poort van Hoorn'. Dit kan eventueel in een vervolgonderzoek verder worden verkend.

H2 variant
De H2 variant is een verbetering ten opzichte van de H1 variant. De ruimtelijke impact is visueel minder voor het Pelmolenpad. Er bestaat de mogelijkheid voor een groen inrichting voor een deel. Tegelijkertijd loopt het maaiveld 3,60m op, wat een behoorlijke 'bult' is. In beide H-varianten gaat de kwaliteit van de Weel er sterk op achteruit en vraagt het om een auto toegang naar de parkeergarage via de Zuiderkruisstraat. Deze parkeergarage is immers niet bereikbaar via de Weel.

P variant
De P-variant bundelt verkeerstromen richting het Keern. De ruimtelijke impact is nog steeds groot, maar minder dan de H varianten. Interessant is het gebruik maken van de ruimte parallel aan het spoor, waardoor tegelijkertijd een voorkant van de stadswijk Pelmolenpad is te maken.

Vanuit de Poort van Hoorn bekeken geniet variant P de voorkeur.

4.4 Pelmolenpad

Bij variant P blijft een groot deel van de ruimtevraag van de onderdoorgang buiten de projectgrenzen van het Pelmolenpad. Daardoor blijft er meer lucht behouden in een plan dat vrij dicht bebouwd is. Zo blijft het bij deze variant mogelijk om het centrale park te realiseren waar de reservering voor variant H ligt. Met deze vrijkomende ruimte wordt het behalen van de klimaatambities realistischer en is er meer ruimte voor sport, spelen en ontmoeten.

Variant P heeft wel als gevolg dat de huidige verkaveling voor het oostelijke deel van het plangebied zal moeten worden herzien. Dit heeft een nieuwe ruimtelijke procedure tot gevolg. Omdat dit betrekking heeft op fase 3 en 4 hoeft dit geen vertraging voor de planning te betekenen. Op basis van een eerste

proefverkaveling is behoud van hetzelfde programma realistisch gebleken.

Voor Pelmolenpad is variant H1 geen optie. Deze variant is strijdig met de anterieure overeenkomst, die de gemeente met BPD en Intermaris heeft gesloten, omdat daarin gesproken wordt van een overdekt tracé. Daar komt bij dat een open onderdoorgang een dermate grote afbreuk doet aan de gehele leefkwaliteit van het gebied, dat de ambitie voor een sterke stedelijke stadswijk niet tot zijn recht zal komen. Pelmolenpad is ontworpen als één woongebied. De open onderdoorgang maakt de verbinding tussen oost en west niet alleen fysiek onmogelijk, ook in de beleving zal er geen sprake zijn van een verbinding op het moment dat er geluidsschermen worden geplaatst. Daarmee gaat een open onderdoorgang midden door het plangebied in tegen de grondslag van het ontwerp van Pelmolenpad.

Ook bij variant H2 speelt de verbinding van het oosten en westen van het plangebied. Door de hoger liggende overkapping van de onderdoorgang zal het plangebied niet als één ervaren worden. Alleen voetgangers, die goed ter been zijn, kunnen deze overkapping in het midden van het plan oversteken. En ook hier heeft het tracé invloed op de leefbaarheid. Het kruispunt steekt vanuit de in- en uitgang van de onderdoorgang met de Weel het plangebied in. Door de omvang van het kruispunt, het intensieve gebruik, het bijkomende geluid en de korte afstand tot de woningen en de gebruiksruimten heeft deze variant een grote invloed op hoe het gebied beleefd zal worden. Dit vormt een sterk en negatief contrast met het autoluwe karakter dat ten grondslag ligt aan het ontwerp van de wijk.

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

5 Erfgoed

Aangezien de drie varianten nog niet zijn uitgewerkt, zijn de consequenties van de verschillende varianten voor het rijksbeschermd stadsgezicht in samenhang met de gerelateerde ontwikkelingen binnen de poort van Hoorn nog niet duidelijk. De afwikkeling van de verschillende verkeersstromen aan de zuidzijde van het station is bijvoorbeeld bepalend voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de aansluiting op de historische binnenstad. De varianten hebben mogelijk positieve of negatieve gevolgen voor de samenhang tussen stationsgebied en binnenstad.

De kleinschalige morfologie van de binnenstad wordt sterk beïnvloed door de schaal van kruispunten en wegen. De nieuwe infrastructuur dient te worden ingepast aan de historische context. Voor behoud van de cultuurhistorische waarden van het rijksbeschermd stadsgezicht moet de afleesbaarheid van de voormalige singelstructuur en de historische toegangsweg over het Keern zoveel mogelijk versterkt worden.

Het grootschalige kruispunt Keern – De Weel – Hoge Veste – Noorderveemarkt blokkeert de historische verbinding van Westersingel en voormalige Noordersingel met het huidige Noorderplantsoen. Voor de varianten H1 en H2 is dit wel in mindere mate aan de orde, maar bij deze varianten is een ingrijpende aanpassing van de Weel noodzakelijk.

Variant P volgt deels het historische tracé van de historische toegangsweg over het Keern. De verschillende verkeerstromen over dit tracé hebben mogelijk gevolgen voor de afwikkeling van de verkeersstromen langs de zuidzijde stationsgebied en de ontsluiting van de binnenstad.

Vanuit Erfgoed wordt derhalve niet een directe voorkeur uitgesproken. Bij een verdere uitwerking van een variant worden vanuit Erfgoed wel de volgende aandachtpunten meegegeven:

- **Relatie met Rijksbeschermd stadsgezicht binnenstad**
  Een kwalitatieve relatie tussen ontwikkelgebieden en het rijksbeschermd stadsgezicht van de binnenstad ontbreekt in de drie varianten. De kwaliteit van de verbinding tussen deze gebieden dient versterkt te worden.
- **Herstellen Singelstructuur als grens van het Rijksbeschermd stadsgezicht**
  Door de omgrachting was er historisch gezien sprake van een duidelijke afbakening van de binnenstad. In de drie de varianten wordt niks gedaan met deze structuur. Door het verkeer bijvoorbeeld over een brug de stad in te laten leiden, kan de historische structuur van het van de stadskern beleefbaar worden gemaakt.
- **Afleesbaar maken rondeel en Noorderpoort**
  Het rondeel en de Noorderpoort zijn eeuwenlang bepalend voor Hoorn geweest. In de adviezen van

erfgoed is altijd uitgesproken dat deze elementen in de stadsplattegrond herkenbaar dienen te worden gemaakt. Op die locatie is in de drie ontwerpen een groot kruispunt ingetekend. Het advies is om de contouren van rondeel en Noorderpoort te benadrukken om de overgang naar binnenstad te benadrukken.

- **Inrichting Noorder Veemarkt en stationsgebied**
  Het gebied van de Noorder Veemarkt voor het station vragen om heldere verkeersstructuren en een inrichtingsplan van de openbare ruimte. Deze elementen kunnen niet los gezien worden van de verkeersstromen vanaf het Keern of de Weel. Terughoudendheid bij de toegankelijkheid van autoverkeer biedt verbeterde mogelijkheden om het stationsgebied aan te sluiten op de Veemarkt en de Kleine Noord.
- **Begraafplaats Keern benaderen als groene long**
  Begraafplaats Keern is een gemeentelijk monument. Erfgoed heeft altijd uitgesproken het gebied rond deze begraafplaats te benaderen als een groene long binnen het plangebied van de Poort van Hoorn. In de drie varianten wordt een belangrijke verkeersstructuur vrijwel over de begraafplaats getekend waardoor van een groenstrook geen sprake is en wordt de groenstructuur juist verkleind in plaats van vergroot.

6 Water, Vaarroutes, Kabels, Leidingen en Riool

Wat betreft de waterhuishouding (waterbeheer, beheer van grondwater en oppervlaktewater in het gebied) voldoet geen enkele variant volledig aan de wensen (zie bijgaande tabel 1) van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Om inpassing mogelijk te maken is nader overleg met het hoogheemraadschap noodzakelijk. Variant H1 en variant P voldoen aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK. Variant H2 is alleen te maken met grote concessies van het HHNK.

Beoordelingsaspect waterstructuur	Variant H1	Variant H2	Variant P
Duiker onder Prov. weg	mogelijk	mogelijk	mogelijk
Watergang tussen Prov.weg en Dampten	mogelijk	mogelijk	mogelijk
Watergang langs begraafplaats.	Mogelijk, overleg HHNK	Mogelijk, overleg HHNK	Mogelijk, overleg HHNK
Verbinding begraafplaats – zuidelijk Dampten	Nee, alleen sifon	Nee, alleen sifon	Nee, alleen sifon
Verbinden water evenwijdig spoor noord	Nee, alleen sifon	Nee, alleen sifon	Nee, alleen sifon
Duikers onder spoor, verbinding noord-zuid	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
Verbinden water evenwijdig spoor zuid	Ja via omweg door gebied	Nee, alleen sifon	Ja, via omweg door gebied
Verbinden water Hoge Vest naar westzijde	Ja	Nee, alleen sifon	Ja
Voldaan aan alle eisen HHNK	**Nee**	**Nee**	**Nee**

Tabel 1: Eisen Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Er is een bestuurlijke wens om Hoorn doorvaarbaar te maken. Geconstateerd is dat bij alle varianten doorvaarbaarheid niet mogelijk of niet wenselijk is. Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provincialeweg en de zuidzijde van het spoor heeft geen toegevoegde waarde aan het vaarnetwerk. In de varianten H1 en H2 zou dit met hoge kosten nog mogelijk zijn. Een vaarverbinding tussen het gebied Dampten en de westelijke spoorsloot is in geen enkele variant mogelijk.

Voor de drie is nagegaan wat de consequenties zijn voor eventuele noodzakelijke aanpassingen van de kabels, leidingen en de riolering. Wat dat betreft is geen verschil te constateren tussen de drie varianten. De kosten van de te verwachte aanpassingen worden als vergelijkbaar ingeschat. De kosten zijn opgenomen in de SSK-ramingen van de infrastructuur.

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

7 Wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat de ‘geluidbelasting’ op gevels van woningen en andere

geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm van 48dB.

Voor de beschouwde variant H-1 is rekening gehouden met een gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak met een hoogte van 1,2 m boven het plaatselijk maaiveld. Ter hoogte van de aansluiting met het bestaande wegenstructuur is uitgegaan van een geleidelijke afname van de schermhoogte tot maaiveldhoogte (geen scherm). De geluidsbelasting voor de varianten H1 ter hoogte van geluidgevoelige locaties in bestemmingsplan “Pelmolenpad” is hoger dan voorkeursgrens van 48dB, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63dB. De realisatie van H1 is na aanvraag van een hogere waarde krachtens de Wet Geluidhinder mogelijk. Na realisatie van de Carbasiusweg en wijziging van de Weel is sprake van een toename van meer dan 5 dB en is conform de Wgh sprake van een formele reconstructie.

Dit betekent dat voor alle woningen waarvoor een geluidbelasting hoger dan 48 dB is berekend een hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar het binnenniveau dient te worden uitgevoerd.

Naar verwachting houdt dit in dat tenminste bij alle woningen (minimaal 17) aan de Weel en Lambert Meliszweg geluidswerende maatregelen getroffen dienen te worden.

Voor de beschouwde variant H-2 is rekening gehouden met een gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak met een hoogte van 2,0 m boven het plaatselijk maaiveld. Ter hoogte van de aansluiting met het bestaande wegenstructuur is uitgegaan van een geleidelijke afname van de schermhoogte tot maaiveldhoogte (geen scherm). De geluidsbelasting voor de varianten H2 ter hoogte van geluidgevoelige locaties in bestemmingsplan “Pelmolenpad” is hoger dan voorkeursgrens van 48dB, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63dB. Ook nu geldt dat de realisatie van H2 na aanvraag van een hogere waarde krachtens de Wet Geluidhinder mogelijk is. Na realisatie van de Carbasiusweg en wijziging van de Weel is sprake van een toename van meer dan 5 dB en is conform de Wgh sprake van een formele reconstructie.

Net als bij variant H1 betekent dit dat voor alle (minimaal 17) woningen waarvoor een geluidbelasting hoger dan 48 dB is berekend een hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar het binnenniveau dient te worden uitgevoerd.

Voor variant P is formeel geen sprake meer van een geluidgezoneerde weg en daarmee behoeft toetsing aan de geluidwaarde niet meer plaats te vinden. In het kader van het akoestisch woon- en leefklimaat dient nog wel een beoordeling van de geluidsbelasting en binnen plaats te vinden. Dit geldt dan voor de woningen (6) aan het Keern.

Geconstateerd kan worden dat in de varianten H1 en H2 bij veel meer woningen een geluidswerende maatregelen genomen moeten dan in variant P. Dit leidt enerzijds tot een mogelijke afname van het woongenot en anderzijds tot hogere kosten. Vanuit geluidstechnische overwegingen heeft variant P dan ook de voorkeur.

8 Financiële consequenties

Niet alle financiële aspecten kunnen openbaar worden gemaakt. Dit heeft enerzijds te maken met strategische overwegingen vanuit de gemeente Hoorn en anderzijds met mogelijk toekomstige aanbestedingen. In nadere specificatie is te vinden in Bijlage 5 (geheim).

Voor alle verkeertechnische ontwerpen zijn aan de hand van Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK-ramingen) de kosten bepaald. Bij de raming wordt een onderscheid gemaakt in de ontwerpen die onderdeel van de subsidie aanvraag (tabel 1) en ontwerpen die niet in deze aanvraag (tabel 2) zijn opgenomen. Dit zijn onder andere het Keern ten zuiden van de onderdoorgang van de Provincialeweg tot de aansluiting op het Keern.

Variant H1	€ 52.660.815,00
Variant H2	€ 68.255.787,00
Variant P	€ 53.206.831,00

Tabel 1: Ramingen varianten onderdelen “Bereikbare steden” (prijspeil 2023 exclusief btw)

De ramingen van de extra onderdelen verschillen ook per variant.

Variant H1	€ 7.339.221,00
Variant H2	€ 5.998.746,00
Variant P	€ 5.007.405,00

Tabel 2: Ramingen varianten extra onderdelen (prijspeil 2023 exclusief btw)

De totalen van beide verkeerstechnische ramingen worden in de tabel 3 weergegeven.

Variant H1	€ 60.000.036,00
Variant H2	€ 74.254.533,00
Variant P	€ 59.204.236,00

Tabel 3: Totaal ramingen verkeertechnische ontwerpen (prijspeil 2023 exclusief btw)

Het realiseren van een nieuwe binnenstadstoegang en de aanpassing van het Keern hebben ook nog andere consequenties (tabel 4). Dit betreft onder aan de noodzakelijke aanpassingen bij het Pelmolenpad (geluidswerende maatregelen of aanpassing bestemmingsplan), het treffen van geluidswerend maatregelen (De Weel of het Keern) en aanpassing Dampten.

Variant H1	€ 20.448.479,00
Variant H2	€ 13.023.753,00
Variant P	€ 13.044.057,00

Tabel 4: Bijkomende geraamde kosten (prijspeil 2023 exclusief btw)

De totalen voor alle verkeerstechnische ramingen en bijkomende kosten worden in tabel 5 weergegeven.

Variant H1	€ 80.448.515,00
Variant H2	€ 87.278.286,00
Variant P	€ 72.248.293,00

Tabel 5: Totale ramingen en kosten(prijspeil 2023 exclusief btw)

Vanuit het BO-MIRT 2022 zijn met het Rijk financiële afspraken gemaakt. De toegezegde subsidie bedraagt € 40.316.522,00 prijspeil 2022 en inclusief btw. Hierbij wordt ervanuit gegaan dat het aandeel van het Rijk 65% is en dat het eigen aandeel van de gemeente Hoorn 35%. In de voorgaande financiële tabellen is sprake van exclusief btw. De exclusief btw bedragen worden dan € 33.319.440,00 vanuit het Rijk en dan € 17.941.237,00 vanuit de gemeente Hoorn.

Het totaalbedrag is dan € 51.260.676,00. Dit betreft wel prijspeil 2022. In de afspraken is ook opgenomen dat sprake is van indexering. Aangezien de wijze van indexering nog niet bekend is, wordt hier ook niet meegerekend. Dit totaalbedrag kan worden vergeleken met de bedragen die opgenomen zijn in tabel 2. Dan kan worden geconstateerd dat het totaalbedrag op basis van de subsidie te vergelijken is met de ramingen van de varianten H1 en P. De ramingen van H2 liggen beduidend hoger.

Als alle ramingen en kosten van de varianten worden vergeleken, dan is variant P het goedkoopst en variant H2 het duurst. Variant H1 ligt daar tussen in.

Op basis van financiën kan worden geconcludeerd dat variant P de voorkeur heeft. Verder kan nog worden opgemerkt dat nog niet is onderzocht of de extra onderdelen, de consequenties van de nieuwe binnenstadstoegang en de aanpassingen van het Keern in aanmerking kunnen komen voor cofinanciering dan wel dekking vanuit een ander budget. Bij een nadere uitwerking dient dit in beeld te worden gebracht.

9 Advies keuze van de variant

Voor alle de drie varianten zijn voor- en nadelen te benoemen. De huidige schetsen van zowel de H1, H2 als de P variant roepen nog veel vragen op voor uitwerking en inpassing in de bestaande omgeving. De projectgroep heeft dan ook lang gediscussieerd over de drie varianten en de impact daarvan bezien vanuit de verschillende disciplines. Een oplossing binnen de gestelde kaders die minder impact heeft op de directe omgeving is niet gevonden. Bij het advies spelen de adviezen vanuit Stedenbouw, Poort van Hoorn, Pelmolenpad en Wegverkeerslawaai naast de financiële consequenties in belangrijke mate mee. Alles overwegende adviseert de projectgroep variant P verder uit te werken tot op het niveau van voorlopig ontwerp (VO).

Bijlage vragen en antwoorden variant O

Jan Kollen
Kruitmolenstraat 1
1623LN Hoorn
06 55304899
Jan.kollen@ziggo.nl

Geachte heren De Koning en Munsterman,

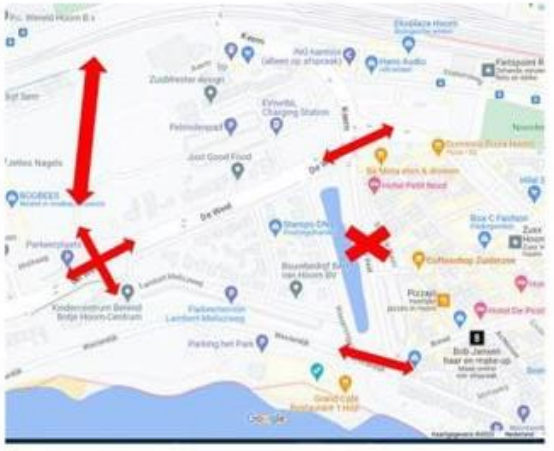
De heer Arthur Bodet verwees mij door naar jullie voor een vraag over het verkeer rondom Poort van Hoorn.

Enkele jaren terug heb ik aan de gemeente gevraagd om ook een variant mee te nemen waarin het Carbasius tracé wordt doorgetrokken naar de Westerdijk. Dat is in variant O opgenomen. Ik kan echter de resulterende verkeerstromen van die variant niet duiden.

Als ik het vanuit de plaatjes goed interpreteer kan het mijns inziens niet kloppen. In variant H lijkt er maar 100 extra naar binnenstad te gaan vanuit de tunnel. In variant O lijkt alles via Westerdijk te gaan en nagenoeg niets (de +100) via De Weel.

De achtergrond van mijn vraag

Vanuit stedenbouw lijkt het me aantrekkelijk om de Hoge Vest op termijn vrij te spelen van verkeer. Nu gaat daar nog verkeer over richting Westerdijk en het parkeergebied Vale Hen. Het idee was dan om het verkeer vanuit de Carbasiustunnel deels door te trekken naar de Westerdijk. Het andere deel kan gewoon het bestaande trace van De Weel blijven volgen.



De hamvraag is dus of variant O bovenstaande situatie weergeeft. Zo nee, kan dan indicatief vanuit de al gemaakte berekeningen worden aangegeven hoeveel verkeer er dan via De Weel gaat en hoeveel via de Westerdijk?

Ik heb tot 27 juli 2023 de gelegenheid om opmerkingen / suggesties op het verkeersonderzoek in te dienen. Ik hoop dan ook dat het u lukt om z.s.m. een antwoord te geven.

Alvast dank en vriendelijke groet,

Jan Kollen

GEMEENTE HOORN

Goudappel

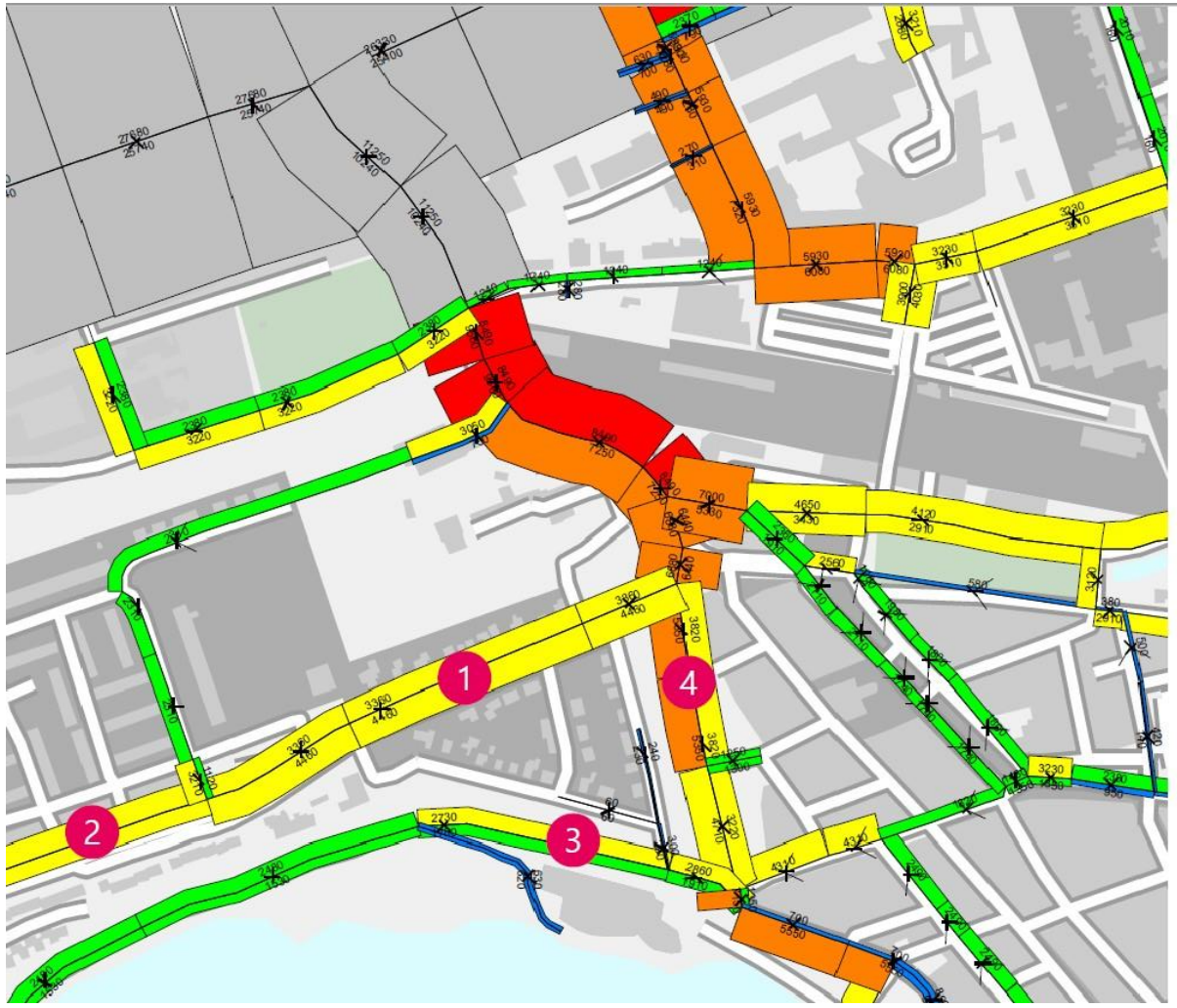
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Intensiteiten Variant O

Vergelijking van de intensiteiten 2030 autonoom; variant H en variant O. Ter verduidelijking van de vragen van

Kenmerk: 013855.20230724.P1.01
Datum: 24 juli 2023

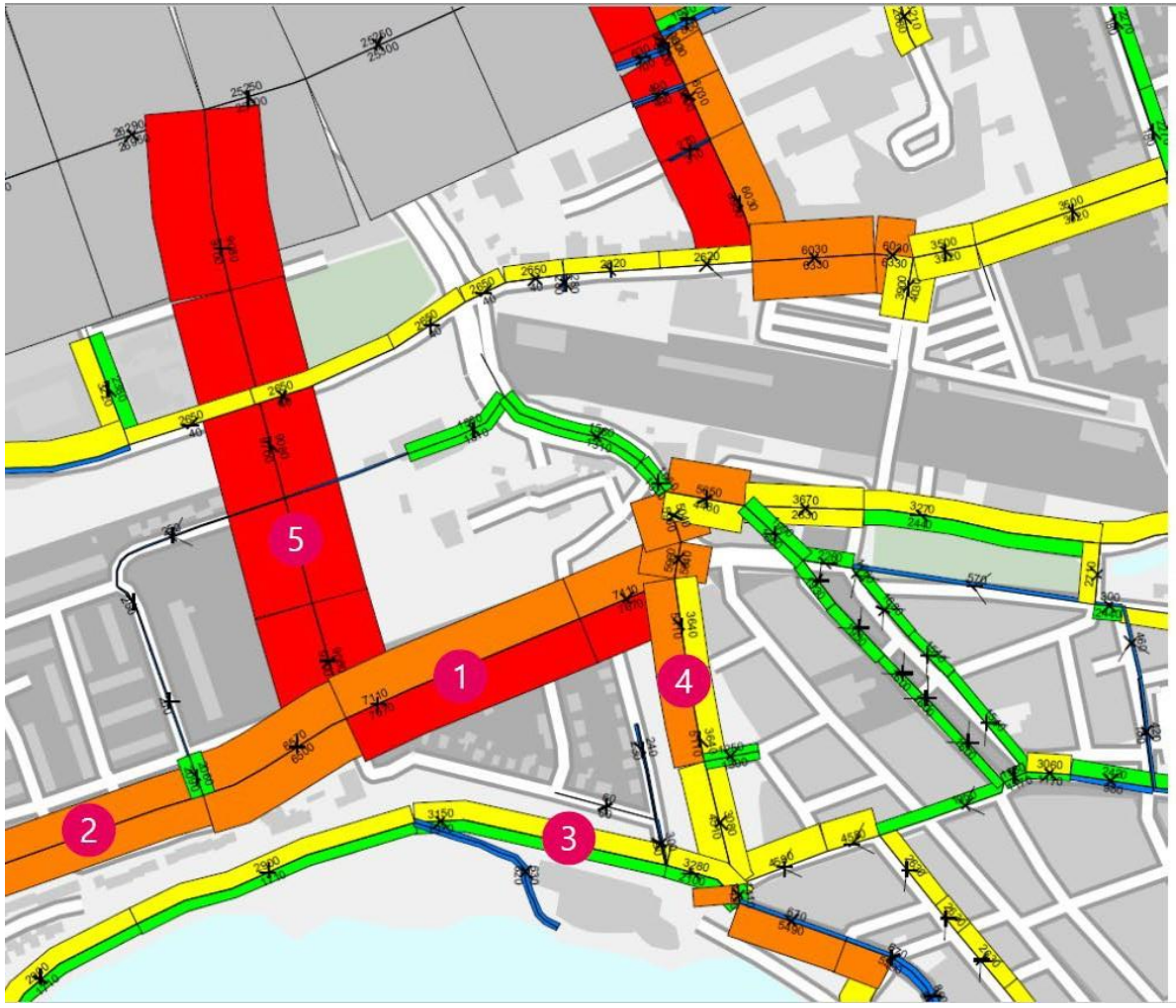




2030 Autonoom (niets doen)

1. De Weel : 7.820
2. De Weel : 6.180
3. Westerdijk : 4.510
4. Hoge Vest : 7.170

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal

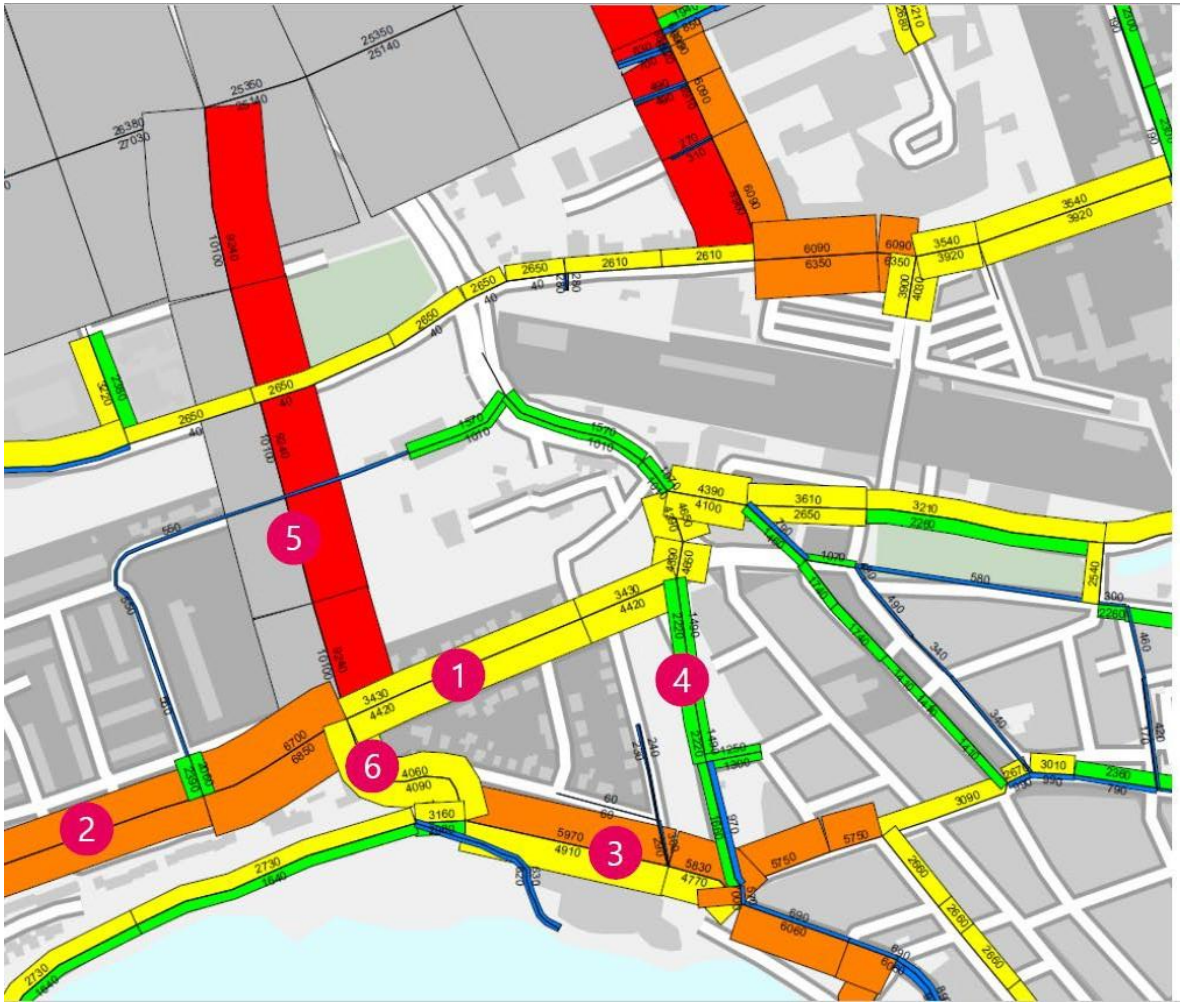


2030 Variant H

1. De Weel: 14.780 + 6.960
2. De Weel : 10.210 + 4.030
3. Westerdijk : 5.120 + 610
4. Hoge Vest : 7.170 +1.580
5. Carbasiustracé : 18.780 + 18.780

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal

Verschillen ten opzichte van 2030 Autonoom



2030 Variant P

1. De Weel : 7.850 + 30
2. De Weel : 10.280 + 4100
3. Westerdijk : 10.880 + 6370
4. Hoge Vest : 3.670 - 3500
5. Carbasiustracé : 19.340 +19.340
6. Doorsteek WD : 8.150 + 8.150

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal

Verschillen ten opzichte van 2030 Autonoom

Bijlage 3: Reactie Vereniging Oud Hoorn

REACTIE VAN DE VERENIGING OUD HOORN OP DE VARIANTEN VOOR DE CARBASIUSTUNNEL

Alhoewel de Vereniging Oud Hoorn nog steeds van mening is dat de Carbasiustunnel pas moet worden aangelegd als het parkeren in de Poort van Hoorn is aangelegd en de binnenstad autoluw is aangelegd heeft ze wel een voorkeur voor één van de varianten. Een latere realisering van de tunnel kan ook bijdragen aan een oplossing rond de financiële problemen binnen de Poort van Hoorn.

Voor alle drie de varianten geldt dat ze geen bijdrage leveren aan het verbeteren van de historische kwaliteit van de binnenstad en de toekomstige autoluwe verblijfskwaliteit sterk onder druk zetten. In alle varianten is de entree naar de binnenstad op de hoek van de Weel, Keern en Vale Hen teveel een grootschalig kruispunt dat in strijd is met het ontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied. Het beoogde doel om het stationsgebied autoluw en publieksvriendelijk te maken wordt losgelaten doordat de verkeersstroom op de Noorderveemarkt nu niet wordt gewijzigd. Het terugdringen en ontvlechten van het aantal rijbanen is een belangrijke opgave om de schaal van de binnenstad en één van de belangrijkste entrees beter op elkaar af te stemmen. Als inspiratie is onderaan een beeld uit het Kwaliteitsplan Binnenstad Hoorn uit oktober 2000, toegevoegd dat laat zien dat er ook op andere wijze kan worden nagedacht over het ontvlechten van de verkeersstromen. Materiaalkeuze kan een belangrijke rol spelen bij het beleven van een meer autoluwe sfeer en het terugdringen van de snelheid naar 30 km. per uur door de wegen in baksteen en niet in asfalt uit te voeren.

Alle drie de varianten zijn van grote invloed op de begraafplaats aan het Keern en hierdoor komt dit gemeentelijk monument stevig onder druk te staan. Een goede passende landschappelijke inpassing waarbij dit erfgoed tot zijn recht komt is hier noodzakelijk. Vooral de positie en inpassing van het kapelletje vraagt de nodige aandacht.

De P variant heeft onze voorkeur boven de twee H varianten. De H varianten tasten beide in meer of iets mindere mate het stedenbouwkundig ontwerp van het Pelmolenpad aan. Daarnaast vraag de herinrichting van de Weel tussen Keern en Carbasiustunnel dermate veel ruimte dat er veel groen moet worden ingeleverd en dat de overgang tussen de binnenstad en de wijk de Grote Waal onder druk komt te staan. Nu vormt het voormalige Weeltje nog een duidelijk overgangsgebied met oudere bebouwing en een groen profiel tot aan de Zuiderkruisstraat.

Bij de P variant behoudt de Weel zijn oorspronkelijke groene beeld en deels historische beeld als entree van de wijk de Grote Waal en biedt het, het Pelmolenpad de mogelijkheid om als volwaardiger woonbuurt ontwikkeld te worden. Het voordeel van de P variant is tevens dat de hoofdentree naar de binnenstad deels het oorspronkelijke verloop via het Keern volgt en dat daardoor het historisch karakter van de stadsentree deels beter behouden blijft. Ook de mogelijkheid om voorkanten naar deze ontsluitingsweg te maken komt de aantrekkelijkheid van deze locatie als stadsentree ten goede. Door het bochtig tracé wordt de binnenstad met een lagere snelheid benaderd en past deze entree ook beter bij het concept van een autoluwe binnenstad. Een bakstenen rijweg of rood asfalt in baksteen print past ook beter bij een tracé met een maximum snelheid van 30 km. per uur.



Kwaliteitsplan Binnenstad Hoorn oktober 2000

Bijlage 4: Stichting Vrienden van de begraafplaats Keern te Hoorn



Stichting Vrienden van de begraafplaats Keern te Hoorn

Secretariaat:
Schoener 1, 1625 CT
Hoorn

www.oudhoorn.nl/vriendenKeern
vriendenkeern@hotmail.com

Hoorn, 20 juli 2023

Onderwerp: Reactie op Rapportage Nieuwe toegangsweg Hoorn Centrum (juni 2023)

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
En aan de Raad van de gemeente Hoorn.

Ook Via poortvanhoorn@hoorn.nl.

Geacht College en geachte leden van de Raad,

1. Deze reactie van de stichting Vrienden begraafplaats Keern bekijkt de plannen die in juni 2023 gepresenteerd zijn vanuit haar verantwoordelijkheid en betrokkenheid bij dit inmiddels weer presentabel monument, de begraafplaats Keern.
2. Het gaat om de Rapportage Nieuwe toegangsweg, waarvoor twee alternatieven worden voorgelegd.
3. In de informatie op de website en ook op de voorlichtingsbijeenkomst van 3 juli 2023 wordt steeds gesproken van twee alternatieven waaruit gekozen kan worden. Dat is de halve waarheid. Voor het gebied ten noorden van de spoorlijn is er slechts één tracé, één mogelijkheid aangeboden: een tunnel met open tunnelbak. Zelfs voor de ligging van de tunnel, bijvoorbeeld iets westelijker is geen optie aangereikt.
4. De ligging van het tracé ten opzichte van de begraafplaats lijkt op de gepresenteerde beelden heel dichtbij. De stedenbouwkundige noemde het zelfs krap. Wat dit in de praktijk betekent, is niet duidelijk.
5. Waarin verschilt dit plan van dat van 2010-2012? Zijn de bezwaren van toen nu niet meer aanwezig?
6. Monumentenstatus. Reeds in 1994 heeft het college besloten een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid om de begraafplaats op de momentenlijst te plaatsen. Na het herhaald verzoek van Vereniging Oud Hoorn in 2008 om de begraafplaats deze monumentenstatus te verlenen, is deze in 2017, overigens slechts gedeeltelijk, toegekend. Het besluit dateert van 4 september 2017 en wijst het deel kadastraal C 2934 aan als monument. Het is zeer de vraag of deze bescherming voldoende is om verdere aantasting van de begraafplaats te voorkomen. Wordt door het tunneltracé het gemeentelijk monument en de begraafplaats aangetast?
7. Ervaringen in het verleden. In de periode 2010-2014 is een plan voor de tunnel aan de orde geweest. Vooruitlopend op de vaststelling van dit (niet gerealiseerde) plan heeft de gemeente alvast 113 kindergraven laten ruimen. Over het leed dat dit heeft veroorzaakt, zijn nog steeds mensen heel verdrietig. Laten we a.u.b. niet dezelfde fouten begaan en onomkeerbare ingrepen doen, terwijl de plannen nog niet definitief zijn.

8. Geluidsoverlast. De nabijheid van de verkeersweg met open tunnel zal extra overlast, ja of nee, op de begraafplaats, het parkgebied met als belangrijk kenmerk stilte en rust, veroorzaken. Het is volgens de deskundigen een feit dat deze zal toenemen, ook elders in het plangebied. Om de overlast te beperken zal men oplossingen zoeken in de vorm van geluidsschermen. Wel graag ineen vorm die recht doet aan de nabijheid van de begraafplaats en daadwerkelijk bijdraagt aan de vermindering van de overlast.
9. De begraafplaats zal te allen tijde goed bereikbaar moeten zijn voor voetgangers, fietsers en auto's zowel voor begrafenissen, bezoek als voor (groot) onderhoud.
10. Over de oplossingen van nu reeds te voorziene problemen kon op de infoavond weinig worden gezegd. Dat komt later. Dat is niet een geruststellende boodschap.
11. Teleurstellend was het om te horen dat geen van de mensen van het team dat de plannen heeft voorbereid ooit op de begraafplaats is geweest en derhalve de betekenis van het monument niet heeft gezien en ervaren. Zij zijn daartoe nadrukkelijk door ons uitgenodigd; een aantal teamleden is op 17 juli komen kijken.
12. Een impressie van dit zeer gewaardeerde bezoek. Vanaf de begraafplaats was door het team nog niet naar het tracé en de mogelijke gevolgen voor de begraafplaats gekeken.
    Men meldde dat vanaf de achterkant van het kapelletje de afstand tot de tunnelbak 4 meter zal worden. Daar moet dus een strook achter het kapelletje en de sloot in ondergebracht worden en liefst nog een groenstrook.
    Herhaling van de info avond: het is wel krap. Hoe breed de sloot gaat worden weet men nog niet. (huidig kadasternummer C 3725) Dat hangt af van het Hoogheemraadschap. Die zou zich daar nog niet over uit gelaten hebben. In de Rapportage staat dat HHNK Geen enkele variant voldoet volledig aan de wensen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Variant H1 en P voldoen aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK. Wat de consequenties zijn van dit oordeel van HHNK voor het plan is ons niet duidelijk.
13. Maar het is duidelijk dat het HHNK meer water in het gebied wil en de doodlopende sloot aan de kant van het Dampten niet wenselijk is. Het water moet kunnen stromen. Van waar naar waar is nog een vraag.
    Op de impressies van Variant H1 en H2 en P (Dampten spoor Pelmolenpad) is duidelijk te zien, dat de sloot vanuit het noorden gezien ten hoogte van de begraafplaats wordt versmald. Niet meer maar minder water?
14. Het is jammer dat aan het verzoek van de stichting om een en ander ter plaatse uit te meten niet kon worden voldaan. Het betekent dat er nog geen duidelijk beeld van de nieuwe situatie kon worden gegeven. En het is zeer de vraag of de impressies in de Rapportage niet een vertekend beeld geven. Men weet het immers allemaal nog niet.
15. Over wat er tot het gemeentelijk monument behoort was er bij de leden van het projectteam geen goed beeld. De muur? Het hek, het voorterrein, de zuidzijde?
    Alles bij elkaar: Fijn dat men is gekomen, goed gesprek maar er is nog zoveel onduidelijk. Ook betreft de planning zijn er meer vragen dan antwoorden.
16. Goed om te weten dat alle raadsleden al begin 2022 door ons zijn uitgenodigd en de kans om te komen kijken hebben aangegrepen of het goede voornemen hebben gemaakt.
17. De gemeentelijke woordvoerder in het NHD van 7 juli 2023: De gemeente Hoorn laat in een reactie het volgende weten: 'Er zullen nog ingrepen bij de begraafplaats plaatsvinden, maar die zullen geen (kinder)graven raken. Op de locatie waar de toegangsweg gepland is, zijn geen graven meer. Dat deel van de begraafplaats is in 2011 opgeheven. In de plannen komt achterlangs de begraafplaats een watergang tussen de kapel en de nieuwe toegangsweg. De kapel zal blijven bestaan. Hier zal een goede afscherming voor gemaakt moeten worden om eventuele geluidsoverlast te voorkomen. We begrijpen heel goed dat werk nabij een begraafplaats gevoelig ligt en we zorgen dan ook dat we bij de uitwerkingen goed contact onderhouden met betrokkenen. Dat roept de vraag op: Wat betekent nog ingrepen? Waarom is daar bij de voorlichtingsbijeenkomst niet over gesproken en alleen 'wel krap' werd gezegd.
18. Ten tweede 'goed contact met de betrokkenen' Wie zijn de betrokkenen in deze? Team Erfgoed, nabestaanden, de stichting, …? Antwoord: De vraag wie de betrokkenen zijn is natuurlijk afhankelijk van de ingrepen die er precies nodig zullen zijn. Dit heeft hopelijk toch niet de schijn van verdeel en heers, ieder alleen over zijn eigen stukje. Bovendien lijkt VOH van nature betrokken bij onderwerpen die de historie van de stad raken. De Vereniging moet zeker voor het

gehele plan als betrokkene en belanghebbende worden beschouwd en niet zoals in 2011 niet ontvankelijk worden verklaard.

19. Overigens is de gemeentelijke woordvoerder: De gemeentelijke reactie wordt opgesteld door de communicatieadviseur in afstemming met de projectleiders en het bestuur. Daarbij blijkt dat de ingrepen niet alleen in het projectteam zijn besproken maar ook op bestuurlijk niveau. Dan is het nog meer verbazingwekkend dat dit, het voornemen tot ingrepen, op de voorlichtingsbijeenkomst niet gemeld is.
20. **Kiezen en afwachten.** Als door de raad voor een van de varianten gekozen wordt, wat wordt er dan vastgelegd en wat moet er nog onderzocht en later bepaald en vastgesteld worden? Er zijn nog zoveel losse eindjes. In het jargon zijn het wolkjes, die nog bekeken moeten worden en misschien wel heel donkere wolken blijken te zijn.
21. Om een voorbeeld te noemen: de fietsverbinding over het Keern. Alles is nog in wolkjes gehuld en moet nog worden uitgewerkt. Met het risico dat de gewenste keuzes uit de financiële boot vallen en er een geheel uitgeklede versie overblijft die geen echte oplossing biedt.
22. Onduidelijk is hoe het verhaal verder gaat. Wat kiest de raad eigenlijk? Werk één variant uit? En hoe ziet het vervolgproces eruit?
23. Welk risico is er, dat bij nader inzien de gekozen variant te duur wordt en dat dan blijkt dat er onomkeerbare ingrepen zijn gedaan?
24. Wat is een realistisch tijdschema en hoe wordt het proces bewaakt? Wat is daarbij de rol van de raad?
25. Maak Carbasius niet ongelukkig. Houd voldoende afstand tot het monument, zorg voor een adequate geluidswering, doe geen ingrepen alvorens plannen definitief zijn, doe alles met respect voor het monument. De naam van de tunnel gunt hij graag een ander.

Wij kijken zeer naar uw reactie en naar het vervolg uit.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van de Stichting,

Reactie samenvatting

Neem verkeersvariant O mee in de totale afweging omdat die variant stedenbouwkundige voordelen heeft.

Deze variant biedt de mogelijkheid om gebied de Vale Hen optimaal te ontwikkelen, bovendien biedt deze variant mogelijkheden om de ontwikkeling Pelmolenpad op een aangename wijze te verbinden met de binnenstad.

Ik denk dat de variant beter past bij de stedenbouwkundige ambities zoals die genoemd zijn in het Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn.

Het is zonde om een fraai plan te hebben voor Poort van Hoorn dat een belemmering gaat vormen voor de ontwikkeling van Vale Hen. Kortom: denk vooruit.

Nadeel van variant O is dat het stukje Westerdijk over 250 m drukker wordt. Er is voldoende ruimte om dat in te passen. De variant is verkeerskundig afgevallen vanwege de afwikkeling van het kruispunt met De Weel. Onderzocht kan worden of dit oplosbaar is. Ofwel moet bekeken worden of deze nadelen opwegen tegen de stedenbouwkundige voordelen. Verder zie ik geen grote nadelen.

Reactie rapportage binnenstadtoegang

https://www.poortvanhoorn.nl/participatie/participatie-toegangsweg

poortvanhoorn@hoorn.nl. Reactie op rapportage binnenstadtoegang

Ten eerste dank voor de wijze waarop u reacties vraagt en u aangeeft wat met de reacties gebeurt.

De rapportage concentreert zich op de verkeersaspecten. Dat is ook logisch want dat was aan de bureaus gevraagd. Toch gaat het mijn inziens primair om de inpassing in de stedenbouw. Dus de beste verkeersoplossing hoeft niet de beste stedenbouwkundige oplossing te zijn. In de rapportages mis ik de stedenbouwkundige visie op de verschillende varianten op de hoofd stedenbouwkundige structuren. Vooral de relatie met de omliggende plannen / gebieden.

In het stedenbouw kundig plan voor de Poort van Hoorn (4 november 2020) was veel aandacht voor het inbedden van het plan in / naast de oude stadsstructuur van Hoorn. Eén van de principes is: het "verleden gebruiken als inspiratie" . Daarin ligt een groot accent op gebruik maken van de oude singel / groenstructuur rondom de stad. Deze singel/ groenstructuur is grotendeels nog intact. Feitelijk is ze alleen ter plaatse van de oude Noorderpoort verdwenen o.a. door het daar aanwezige zeer drukke kruispunt.

Reactie rapportage binnenstadtoegang

Het Carbasius tracé (met tunnel) is voor mij primair de verbetering van de verkeersroute naar de Grote Waal. Daarnaast is het voor bewoners van de binnenstad en voor de bevoorrading van de winkels in de binnenstad. Voor bezoekers van de binnenstad zijn parkeervoorzieningen aan de Noordzijde van het station gepland. Die bezoekers kunnen via een aangename route naar de binnenstad wandelen.

Belangrijker dan het Carbasius tracé vind ik de wijze waarop fietsers en wandelaars de binnenstad kunnen bereiken. Voor de fietsers is zowel een tunnel onder de provinciale weg nodig als een tunnel onder het spoor. Dat zou een minstens zo hoge prioriteit moeten krijgen dan het verkeersweg tracé.

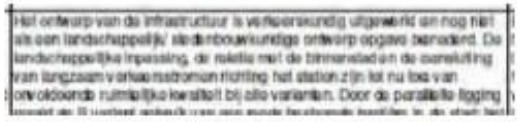
Op dit moment wordt de spoorwegovergang in het Keern door velen als een vervelende hindernis gezien. Deze hindernis heeft twee oorzaken: inderdaad het dichtgaan van de spoorbomen maar ook de situatie van een vrij drukke kruising direct aan de noordzijde van de overweg. Het is mij onbekend hoe de wachttijden daarover verdeeld zijn.

Ik heb begrepen dat de NS op termijn wil overstappen naar spoorboekloos rijden. Dat wil zeggen dat de rij frequentie verhoogd wordt en dat dus ook de spoorbomen frequenter dicht zullen zijn. Daarmee zal het belang van een tunnel toenemen.

Reactie rapportage binnenstadtoegang

Procesmatig is gekozen voor een verkeerskundig zeefproces. Dat wil zeggen dat de varianten primair op verkeersaspecten met elkaar zijn vergeleken. Pas aan het eind zijn de overgebleven varianten H en P ook op andere aspecten met elkaar vergeleken. Als men verkeer het belangrijkste vindt, dan is dat een goed proces. Indien men dit niet vindt bestaat het risico dat varianten die bijvoorbeeld stedenbouwkundig aantrekkelijk zijn, al zijn afgevallen en derhalve niet meer beoordeeld worden.

Aangegeven wordt dat de overgebleven varianten H en P nog beter stedenbouwkundig moeten worden uitgewerkt. Dat impliceert al een (stedenbouwkundige) keuze voor deze varianten. Logischer is het om alle verkeersvarianten stedenbouwkundig naast elkaar te leggen en stedenbouwkundig te beoordelen en vandaaruit de verkeerskundige beoordeling te doen. Poort van Hoorn is immers primair een stedenbouwkundige opgave. Verkeer is een deel daarvan en niet omgekeerd. Nu bestaat het risico dat weer wordt teruggevallen naar de traditioneel gebruikelijke planvorming waarin autoverkeer dominant is. Dat is niet wat het stedenbouwkundig plan uitstraalt: dat wil primair het langzaam verkeer aandacht geven.


Het ontwerp van de infrastructuur is verkeerskundig uitgewerkt en nog niet
als een landschappelijk/ stedenbouwkundige ontwerp opgave benaderd. De
landschappelijke inpassing, de relatie met de binnenstad en de aansluiting
van langzaam verkeersstromen richting het station zijn tot nu toe van
ondergeschikte ruimtelijke kwaliteit bij alle varianten. Door de parallelle ligging

Hoofdpunten reactie

- Ik mis de stedenbouwkundige context / afweging tussen alle varianten;
- Hierna een suggestie voor variant O die vanwege verkeersuitgangspunten is afgevallen;
- Variant O moet meegenomen in de totale afweging (dus niet alleen verkeersafweging);
- Het is vreemd dat het aantal verkeersbewegingen op het 250 m stukje Westerdijk al op voorhand is gemaximaliseerd tot 5.000

(tekst gaat door op bladzijde 28)

Kansen herontwikkeling
Vale Hen behouden

Verkeer en bouwen

Jan Kollen

22 juli 2023

Basisgedachte

- Vale Hen vrijspelen van verkeer (Hoge Vest af te sluiten)
  - Doortrekken Carbasius tracé naar Westerdijk
  - Binnenstad zuid bereikbaar via Westerdijk
  - Binnenstad noord bereikbaar via De Weel (idem zoals nu)
- Biedt kans om oude structuur Noorderpoort te herstellen
  - Oude stadswal ring met kenmerkende structuren is nog redelijk intact
  - Verplaatsen van verkeer van Westersingel naar Hoge vest doorbrak dat;
  - Eenmalige kans om structuren te herstellen;
  - Toegang Noorderpoort weer met langzaam verkeer
- Biedt kans om Vale Hen uniek te ontwikkelen
  - Muurhuizen
  - Andere elementen

POORT VAN HOORN

Beeldkwaliteitsplan

Concept Blz 13



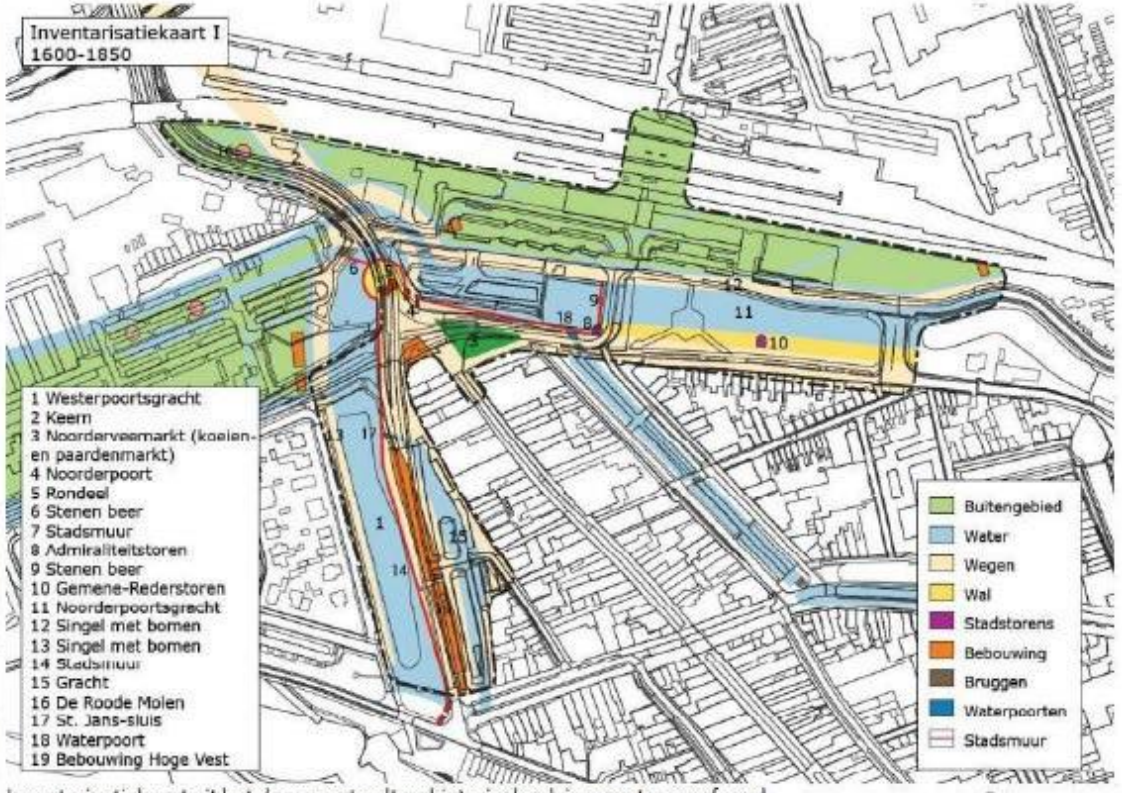
De Noorderpoort vanaf de stadszijde, schets van Pronk, anno 1727.



Voormalige Noorderpoort, anno 1620
(collectie WFA)



Bussengarage met kantoor, 1953
(collectie WFA)



Inventarisatiekaart uit het document cultuurhistorisch advies van team erfgoed.

8



In stedenbouwkundig plan is er ruimte bij Noorderpoort.
In stedenbouwkundigplan is niet uitgegaan van een Carbasiustracé (wel ruimte gereserveerd, net zoals in bestemmingsplan).

Kansen:
-Keern herstellen als oude toegang van langzaam verkeer.
- Er ontstaat ruimte voor toegang oude binnenstad in te passen.
- Singelstructuur op termijn herstellen
- Vale Hen inrichten volgend oude structuren

N.B. Het stedenbouwkundig plan en het bestemmingplan passen niet meer goed bij de recente ontwikkelingen. Het is goed om die punten te benoemen.

Ontwerp:
Karres en Brands
Jasper Nijveldt
Sybren van den Busken
Oswin Noordegraaf
Cristina Colonetti

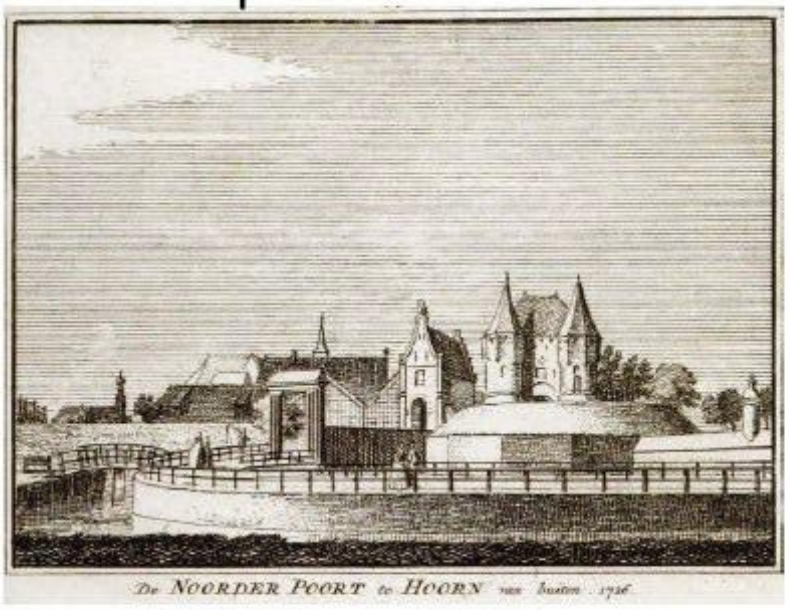
In samenwerking met:
Gemeente Hoorn
Almira van der Lee
Monika Pieroth

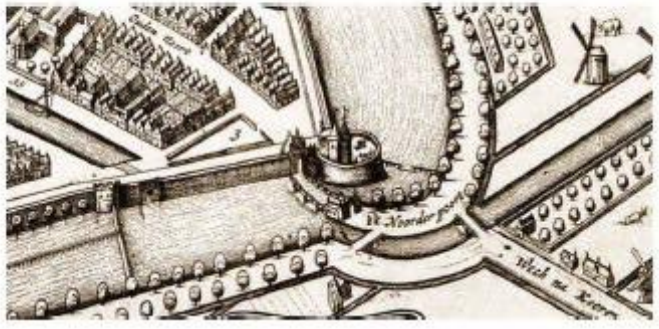
Opdrachtgever:
Gemeente Hoorn
Alexander Schutte


Missiehuis
Store Hoorn
Dijklander Ziekenhuis, locatie Hoorn
Westfries Archief
Provincialeweg
Bakkerij Otten, Koepoortsweg
Berkhouterweg
Mohs Klinieken Hoorn
Tabor College, d'Ampte
SG Newton
Dampten
Van Dedemstraat
Koepoortsweg
Albert Heijn
Museumstoomtram Hoorn-Medemblik
Tijdelijk gesloten
WerkSaam Westfriesland
ING-kantoor
Keern
Hoorn
Pelmolenpad
Verkeer naar binnenstad noord
Kometenstraat
Rijschool Yilser
Siriusstraat
Zuiderkruisstraat
De Weel
Hotel Petit Nord
Noorderstraat
Baanstraat
ABN AMRO
Western Union
Hoge Vest
Coffeeshop Zuid
Melkweg
Lambert Meliszweg
Gewoon Lekker
Dal
Action
Hulsman / S B.C
Westerdijk
Westersingel
Verkeer naar binnenstad zuid
Steenbokstraat
De Weel
Astronautenweg
DEEN Supermarkten
HOGE VEST / BINNENSTAD VRIJSPELEN VAN DIRECT VERKEER
Afbeeldingen ©2021 Aerodata International Surveys,Maxar Technologies,Kaartgegevens ©2021
Nederland
Voorwaarden
Privacy
Feedback sturen
100 m

Kansen Hoge Vest en Noorderpoort







Gedeelte met de Noorderpoort van de plattegrond van Blaeu. Eindbeeld van 1632

Tijdreis van heden terug naar 1615

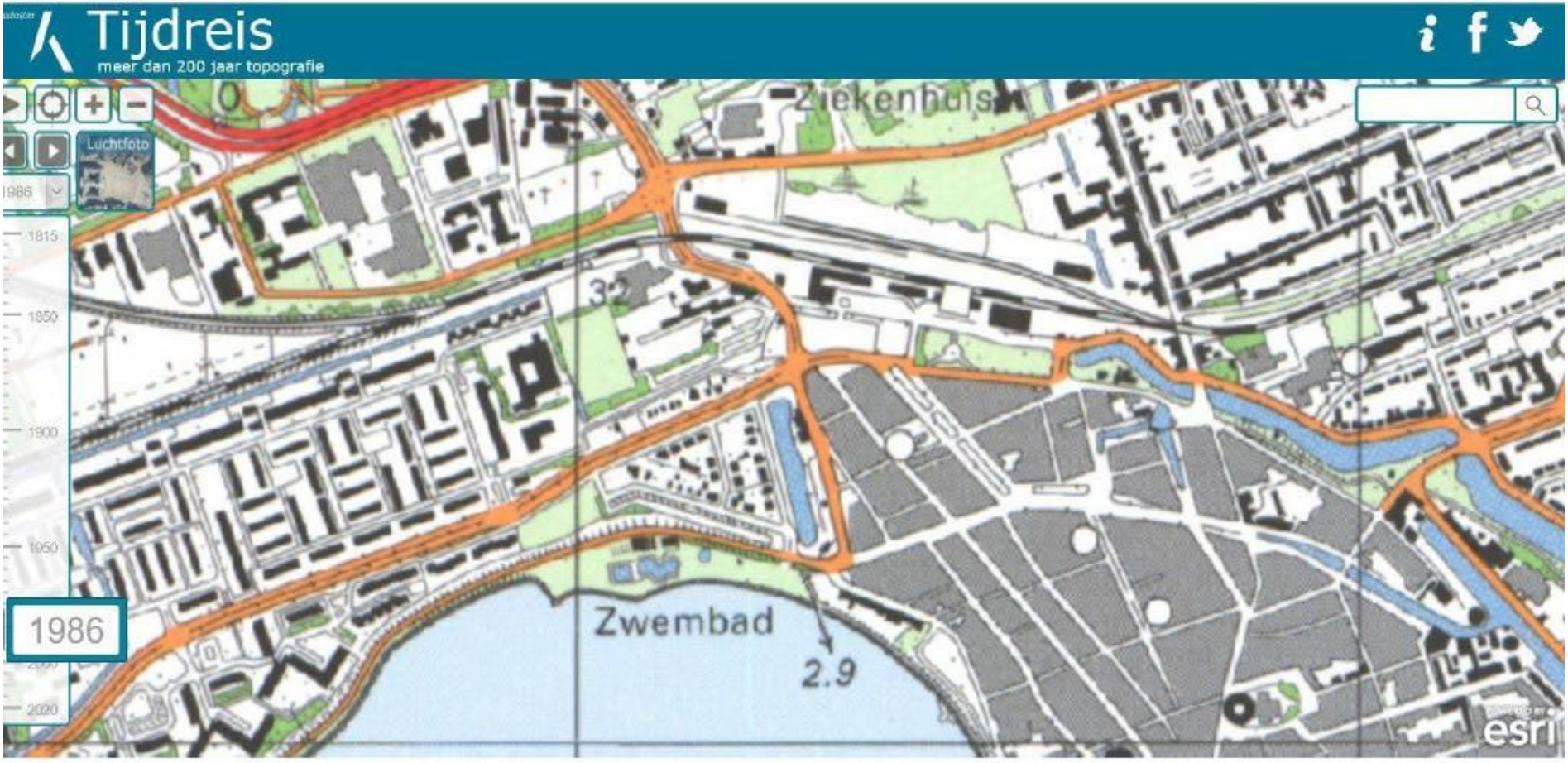
https://verenigingoudhoorn.nl/kwartaalblad/pdf/oud_hoorn_2009_3.pdf

Tot ca. 1980 liep de verkeersstroom naar zuidelijk deel binnenstad via Westersingel en niet via de Hoge Vest.

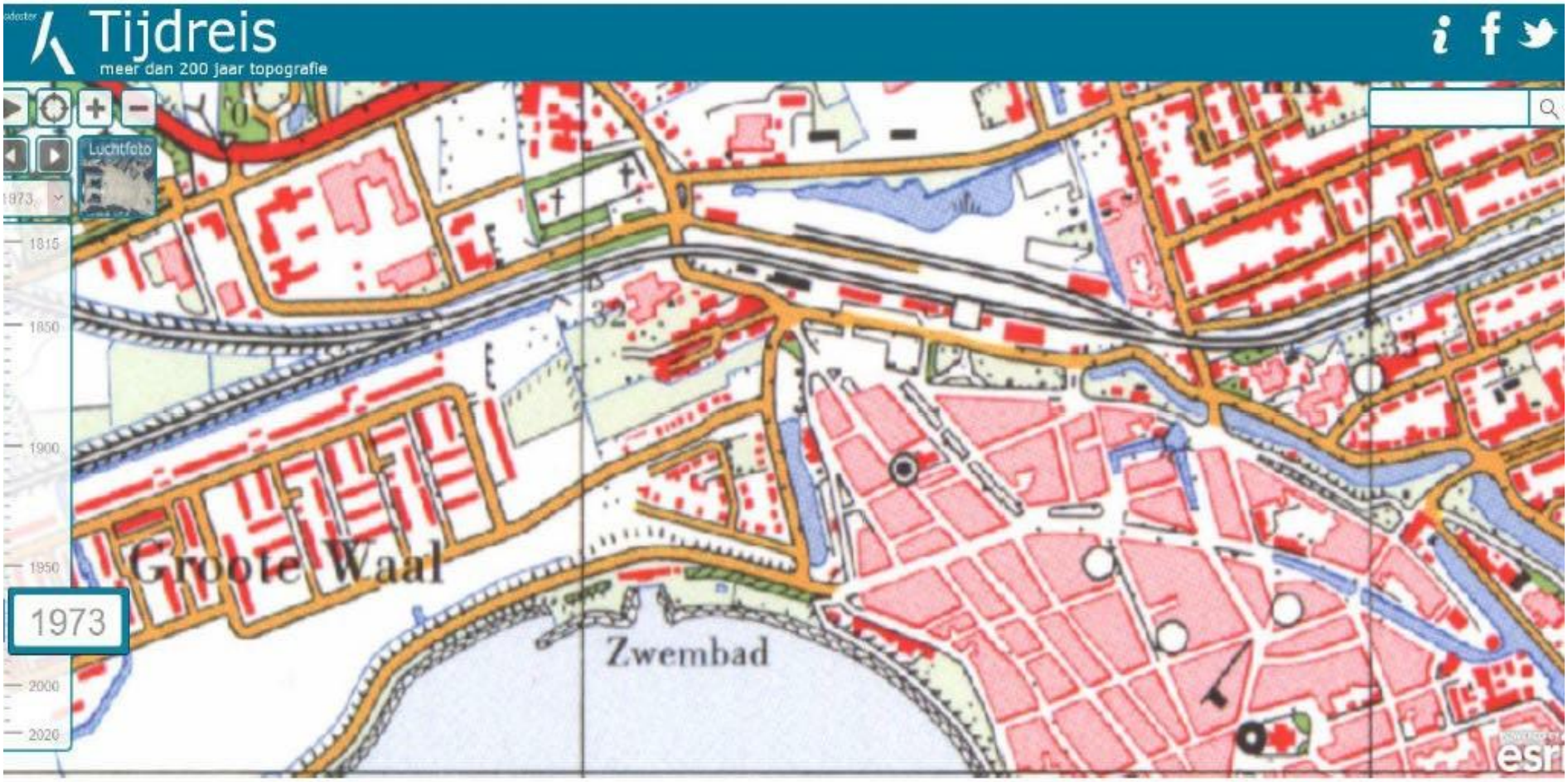
Hoofdroutes: via Vale Hen (niet meer via Vollerswaal)



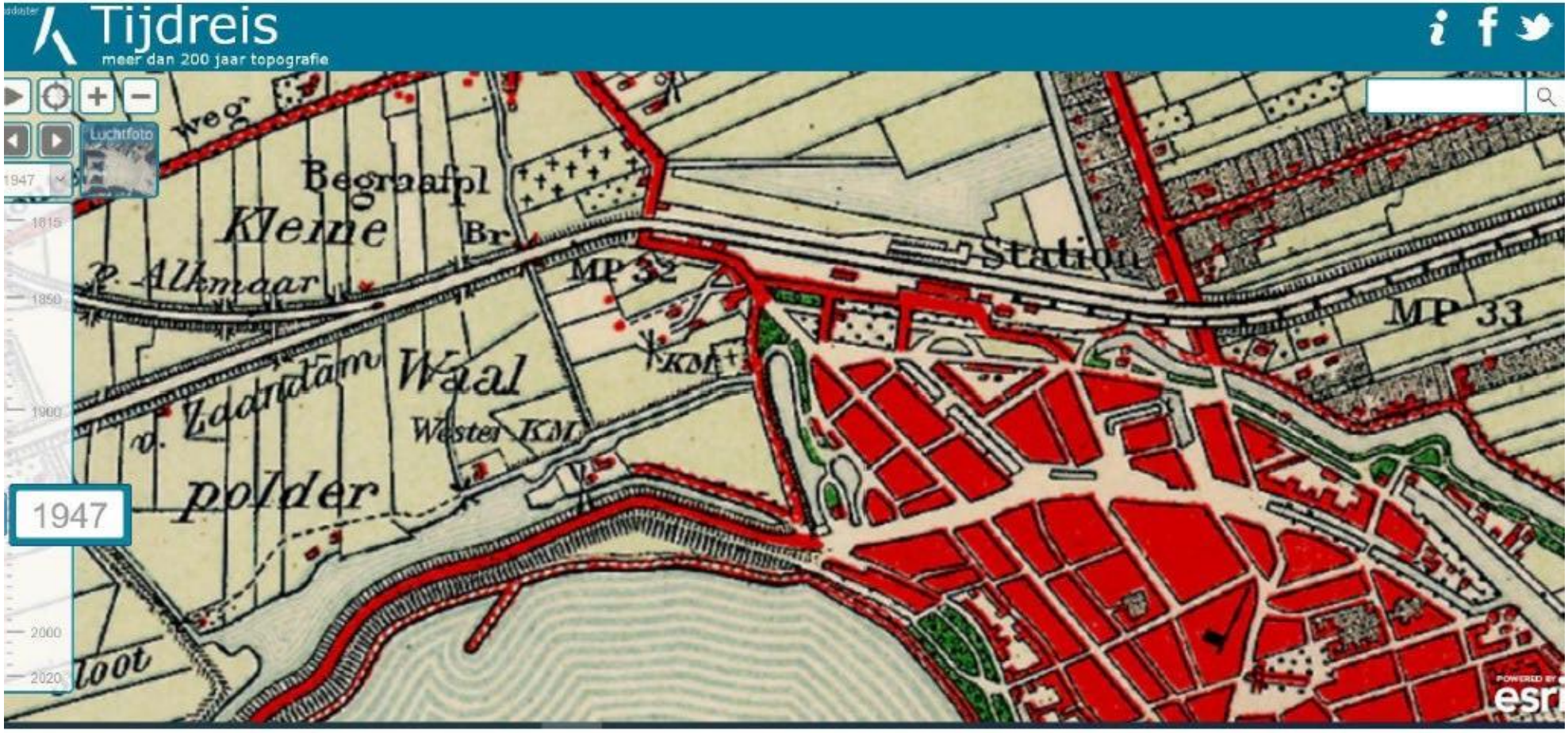
Hoofdroutes: via Vale Hen (zie ook nog route via Vollerswaal, deze is ook naar buiten singel gebracht)



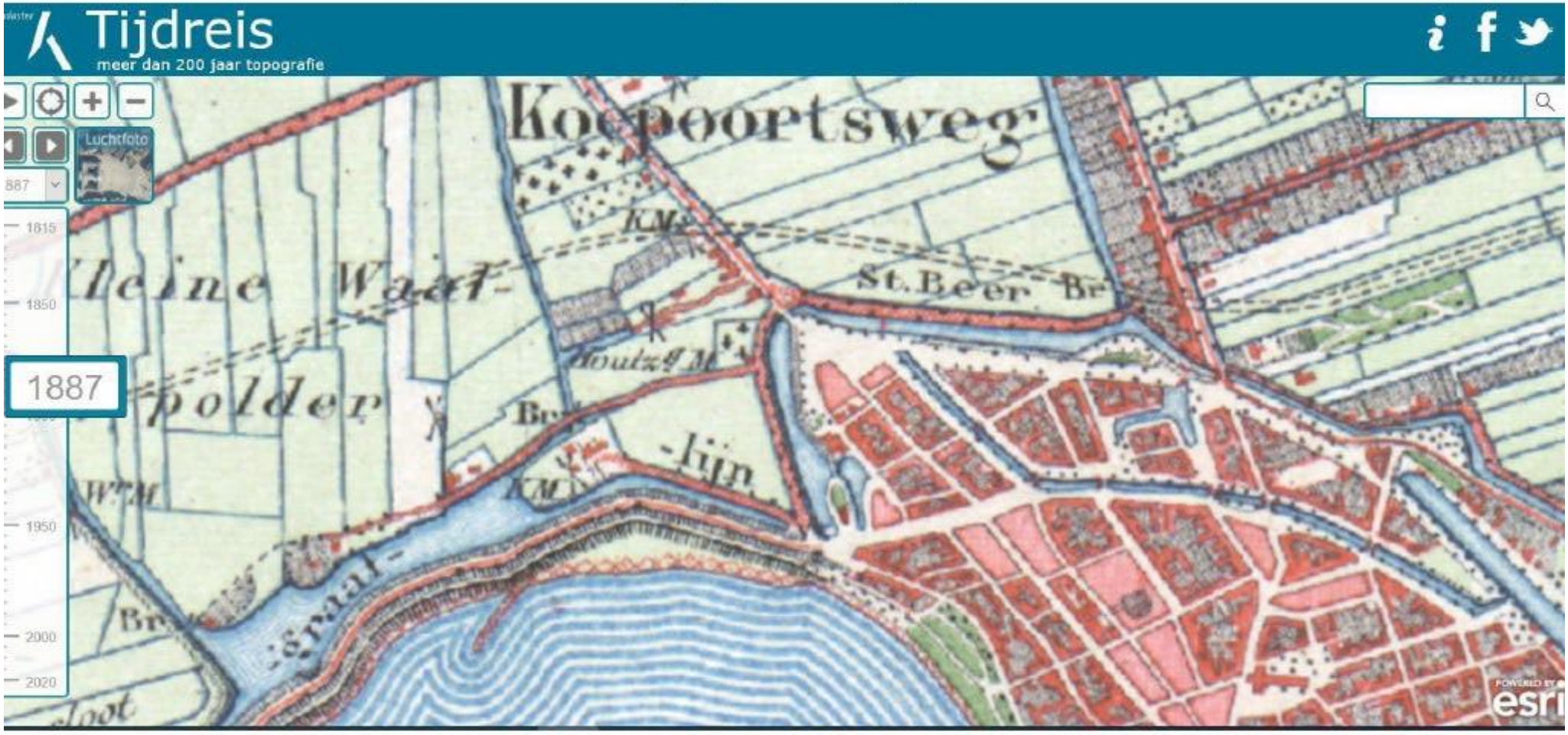
Hoofdroutes: via Westersingel, dus nog niet via Vale Hen



Hoofdroutes: via Westersingel, Vale Hen nog park water



Hoofdroutes: via Westersingel, Vale Hen nog water



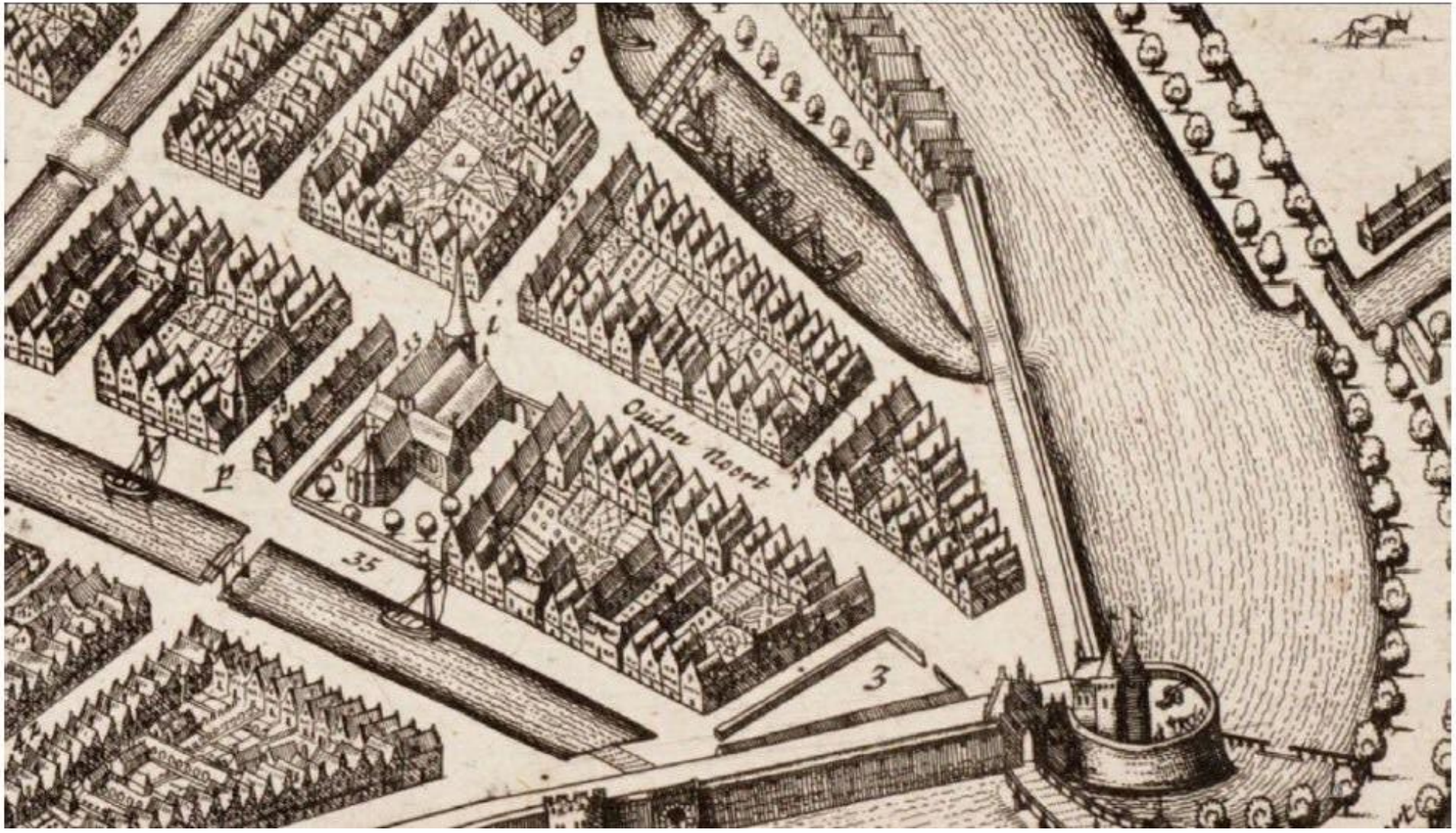
Vale Hen, Varkensmarkt (gegraven in 1426; gedempt tussen 1890 en 1924)

17

Hoofdroutes: op Vale Hen nog restanten haven



Hoofdroutes: in 1649 Westersingel , Vale Hen haven en bebouwing langs ommuring




HOORN

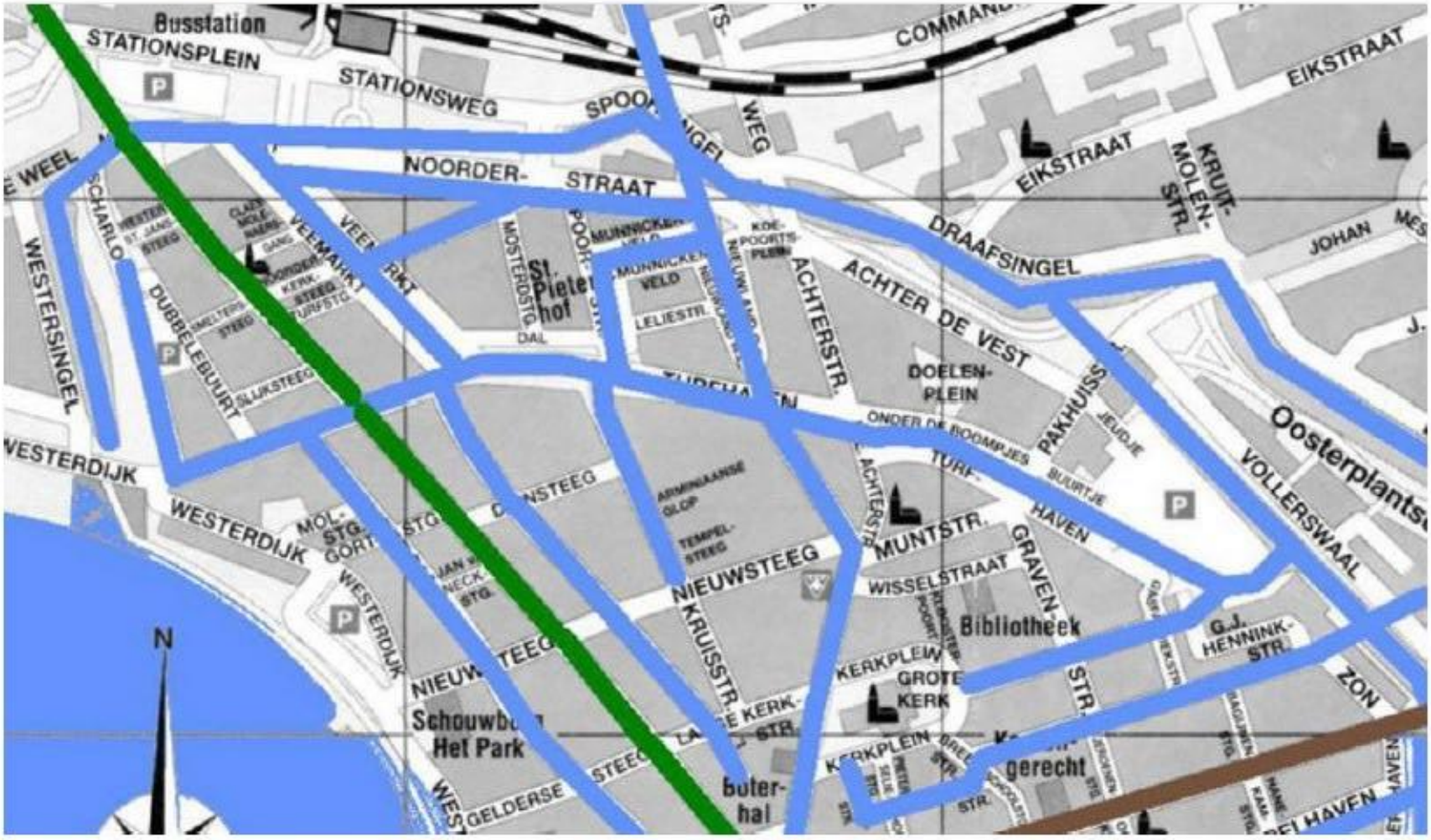


Hoofdroutes: in 1615 Westersingel , Vale Hen haven



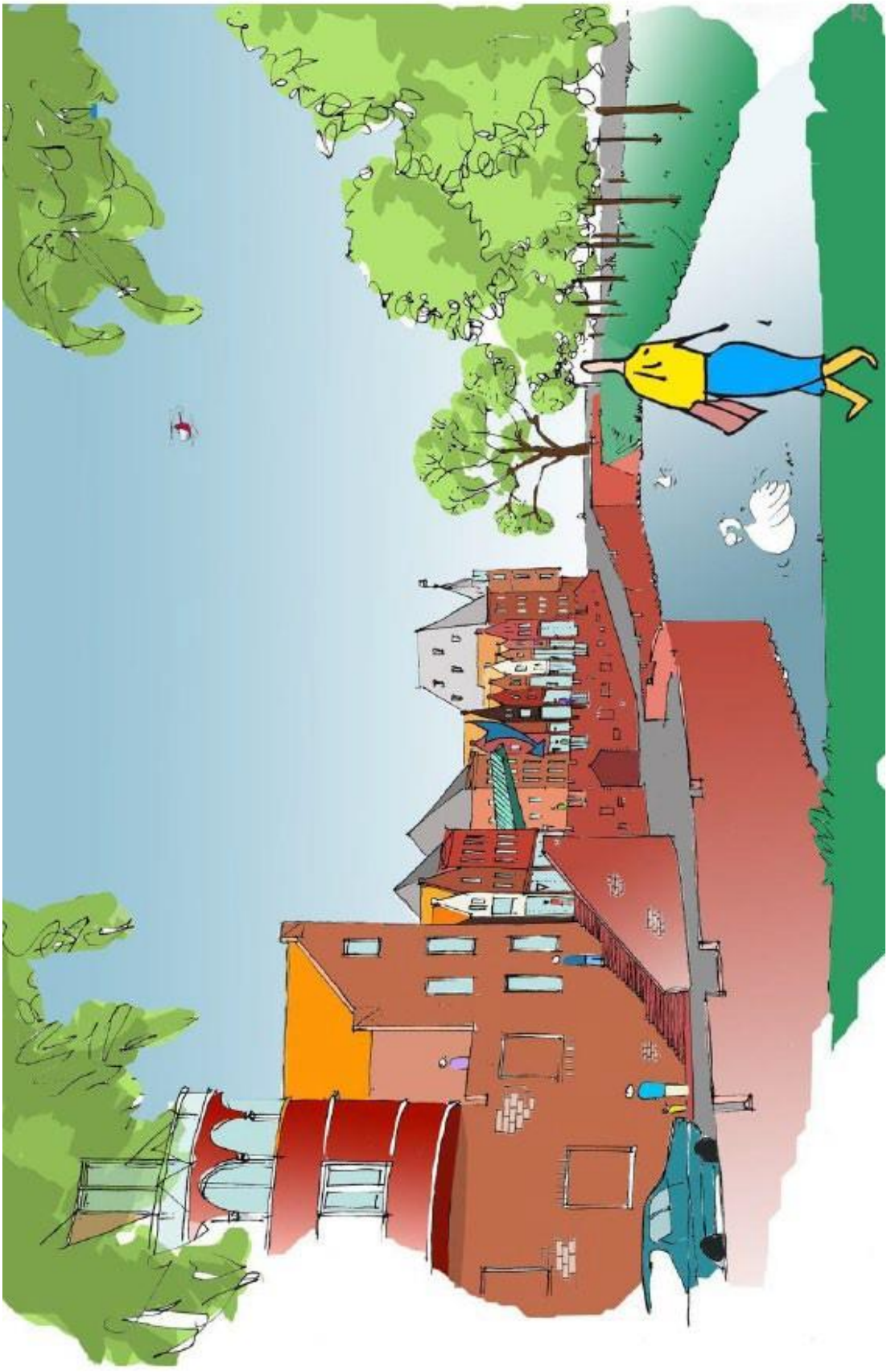
Vale Hen, Varkensmarkt (gegraven in 1426; gedempt tussen 1890 en 1924)

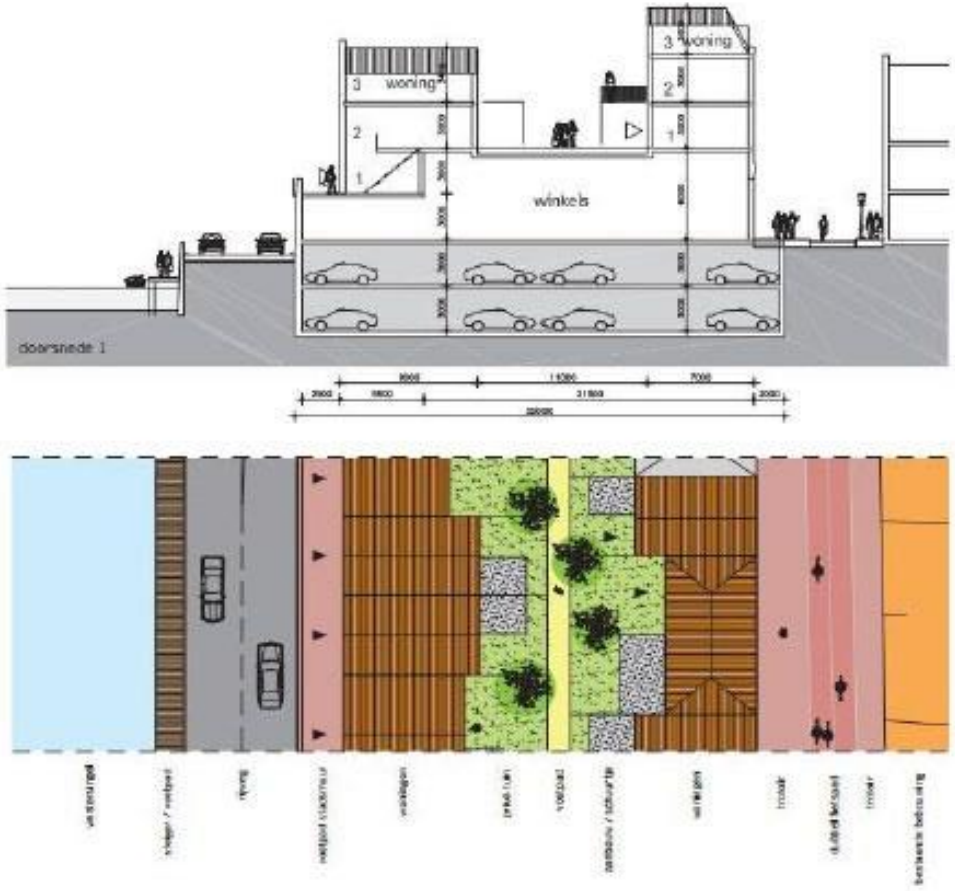
Oude watergangen: Vale Hen in verbinding met turfhaven via breed



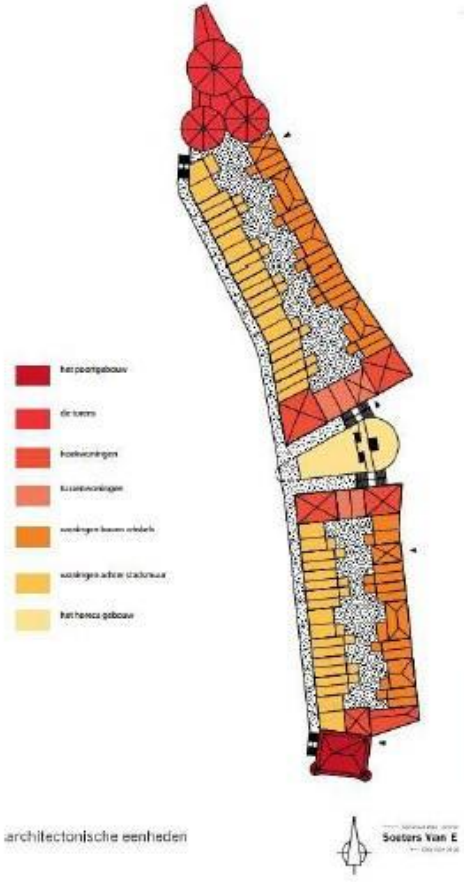
Eerder plan voor Vale Hen

(met een afgeslankte Hoge Vest, zonder kan ook)





Profiel Vale Hen



architectonische eenheden



Plankaart



Soeters Van Eldonk Ponec architecten

Nadere beschouwing vrijspelen Hoge Vest

Voordat de inloopavond plaatsvond (3 juli 2023) heb ik aan de gemeente een paar vragen gesteld over variant O. Ik ben daar keurig voorafgaand aan de inloopavond, door de heer A. Baudet over gebeld. Hij gaf echter aan dat hij geen antwoord op de vragen kon geven en dat die ook niet op de inloopavond konden worden beantwoord. Hij gaf mij de suggestie om contact op te nemen met de opsteller van de rapportage: Goudappel Coffeng. Dat heb ik gedaan, vragen en antwoord vindt u als bijlage.

(de achtergrond van de vraag is het vrijspelen van de Hoge Vest t.b.v stedenbouwkundige ontwikkelingen)

Kort samengevat zijn de antwoorden:

- Ja de Hoge Vest wordt nagenoeg vrij gespeeld van verkeer en kan gezien de het aantal overblijvende verkeersbewegingen 3670 (3500 minder) volledig worden vrijgespeeld;
- Al het verkeer richting binnenstad zuid moet nu via het stukje Westerdijk ter hoogte van de Schouwburg (250 m). De verkeersintensiteit neemt van autonoom 4510 toe naar 10880 (zie bijlage).

Nadere beschouwing vrijspelen Hoge Vest

Met variant O kan dus inderdaad de Hoge Vest worden vrijgespeeld, zodat daar meer mogelijk is voor stedelijke ontwikkeling.

In mijn optiek moet die variant dus worden meegenomen in de verdere afwegingen. Voor zover ik het kan overzien heeft variant O de volgende voor en nadelen.

Voordelen:

- Oude structuur van stadssingel / Noorderpoort kan worden hersteld (dit is een eenmalige kans);
- Mooie stedenbouw op Vale Hen mogelijk (zelfs mogelijkheid tot aanleg oude muurhuizen);
- Kruispunt Hoge Vest , De Weel, Noorderveemarkt, Keern wordt veel eenvoudiger en biedt daardoor ruimte voor meer passende stedelijke ontwikkelingen;
- Verbinding langzaam verkeer tussen ontwikkeling Pelmolenpad en binnenstad kan veel aangenamer worden ingericht (zie opmerking 3);
- Stadsstrand en parkeerlocaties directer bereikbaar.

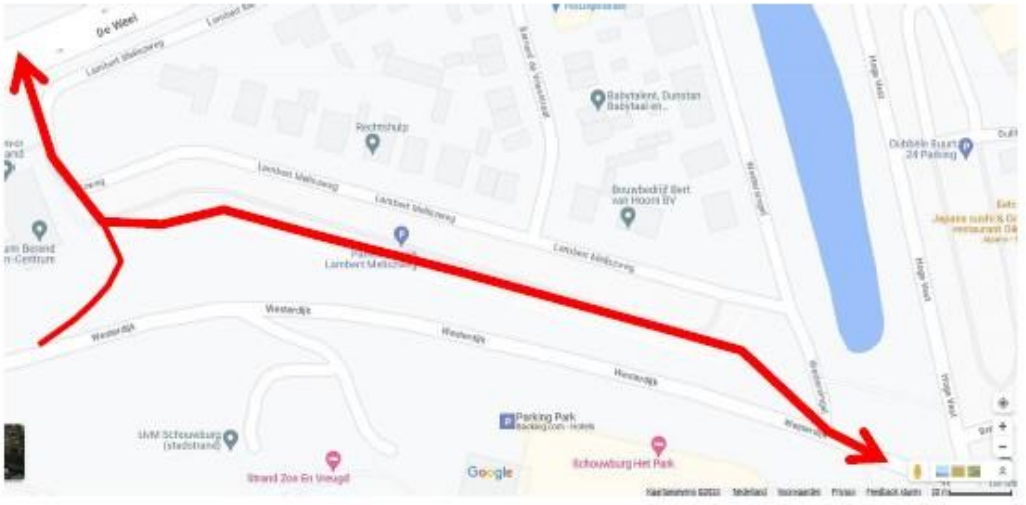
Nadelen:

- Hogere verkeersintensiteit op 250 m Westerdijk (er is ruimte om het in te passen, zie opmerking 1);
- Minder goede oplossing voor bewoners Lambert Melitzweg (afstand tot woningen blijft wel groot)
- Kruispunt De Weel, Carbasiustrace wordt een intensief kruispunt
- Opgang naar Westerdijk (zie opmerking 2)

Opmerkingen

Opmerking 1

Indien het ongewenst is om een hoge verkeersintensiteit op de huidige Westerdijk toe te laten en ook aanpassing van de dijk zelf geen optie is, kan overwogen worden om het stuk dijk tussen binnenstad en stadsstrand om te vormen tot wandelpad op de dijk. De toegangsweg kan dan via de huidige parkeerplaats langs de Lambert Melitzweg gaan lopen. Deze kan dan laag blijven, nadeel is wel dat dan een aantal parkeerplaatsen zal verdwijnen.



Opmerking 2

Vanuit waterveiligheid kan de Westerdijk aanzienlijk verlaagd worden. Er is immers een oeverdijk (stadsstrand) voorgelegd dat de waterveiligheidsfunctie volledig heeft overgenomen. Bij verlaging is een eenvoudiger opgang naar de Westerdijk mogelijk.

Opmerking 3

Via het Keern en Noorderpoort was de oude toegang naar de binnenstad. Een alternatief is een gecombineerde wandel/fietstunnel i.p.v. de Traverse bij het station. Dat is waarschijnlijk functioneler en voordeliger. Hierdoor verliest het Keern zijn oude toegangsfunctie, maar ontstaat een situatie waarin Pelmolenpad en Zuidelijk stationsgebied en binnenstad zeer goed verbonden kunnen worden.

Bijlage 6

VARIANT H1: CARBASIUSTRACE MET OPEN TUNNELBAK

MOBILITEIT

- Snelheid 50km/u (uit oogpunt van snelheid!)
- Ventweg zorgt voor minder aansluitingen dan in huidige situatie
- Verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Pelmolenpad en stationsgebied mogelijk
- Mogelijkheid tot creëren aantrekkelijk stedelijk klimaat rondom stationsgebied
- Grote hoeveelheid verkeer over De Weel

STEDENBOUW

Ruimtelijke doorsnijding met grote barrierewerking voor Pelmolenpad:

- Geplande wandel/fietsroute van Singel naar Grote Waal kan niet doorlopen
- Kinderen uit wijk kunnen vrienden in ander deel niet opzoeken
- Drukke autoweg met geluidsschermen aan beide kanten van 1.2m
- Restruimtes langs de geluidsschermen die kunnen leiden tot sociaal onveilige plekken (druk op leefbaarheid)
- Ambitie om klimaatbestendige wijk te worden moeilijk haalbaar
- Speeltuin-norm wordt niet gehaald
- Bestaande sloot moet worden verlegd
- Alle bestaande bomen moeten worden gekapt en nauwelijks restruimte voor verblijfs-en speelplekken en bomen

PELMOLENPAD

- Deze variant is strijdig met afspraken met BPD en Intermaris en heeft impact op de grondopbrengsten
- Zowel fysiek als in de beleving zal er geen sprake zijn van verbinding vanwege plaatsing geluidsschermen
- Parkeerbalans niet realiseerbaar
- Beschikbare open ruimte komt onder druk te staan; ruimte voor spelen, ontmoeten en sporten verdwijnt

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant voldoet aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant met heel hoge kosten mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak van 1,2m boven het plaatselijk maaiveld
- Geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrens maar lager dan de maximale ontheffingswaarde
- Formele reconstructie nodig: voor alle woningen met een berekende geluidsbelasting hoger dan 48dB; hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar binnen niveau moet worden uitgevoerd

KOSTEN

Qua kosten vergelijkbaar met variant P

VARIANT H2: CARBASIUSTRACE MET DICHTE TUNNELBAK

MOBILITEIT

- Snelheid 50km/u (uit oogpunt van snelheid!)
- Ventweg zorgt voor minder aansluitingen dan in huidige situatie
- Mogelijkheid tot creëren aantrekkelijk stedelijk klimaat rondom stationsgebied
- Grote hoeveelheid verkeer over De Weel

STEDENBOUW

Minder grote barrierewerking voor Pelmolenpad dan H1:

- Een deel van het park komt terug in het plan
- Ter hoogte van de Kometenstraat kan een langzaam verkeer verbinding gemaakt worden
- Het groene, autoluwe karakter van het Pelmolenpad wordt alsnog verstoord
- Parkeergarage Pelmolenpad West alleen toegankelijk via Zuiderkruislaan
- Eis van HHNK om watergangen aan weerszijden van de weg te realiseren ivm taluds in het trace niet realiseerbaar
- Historische karakter van De Weel wordt aangetast; bestaande bomen moeten wijken en er moet een ventweg worden ingepast
- Autoroute voor het station blijft zoals hij is: dit conflicteert met idee van voetgangersvriendelijke verbinding van station naar binnenstad
- Er ontstaat een vrij rustige fietsstraat door de groene singelstructuur heen

PELMOLENPAD

- Uitgangspunt voor het ontwerptraject voor de ontwikkeling
- Langzaam verkeersroute kan worden gerealiseerd ter hoogte van de Kometenstraat
- Er gaat veel ruimte verloren binnen het plangebied: tunnel ipv groot park en grote verkeersstromen > grote invloed op hoe het gebied beleefd zal worden; sterk en negatief contrast met het autoluwe karakter van de wijk
- Klimaat adaptieve ambitie wordt lastiger uit te voeren
- Oost-west verbinding voor fietsers midden door Pelmolenpad kan niet worden gerealiseerd

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant is niet te maken zonder grote concessies van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant met heel hoge kosten mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak van 2,0m boven het plaatselijk maaiveld
- Geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrens maar lager dan de maximale ontheffingswaarde
- Formele reconstructie nodig: voor alle woningen met een berekende geluidsbelasting hoger dan 48dB; hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar binnen niveau moet worden uitgevoerd

KOSTEN

Duurder dan variant H1 en P

VARIANT P: KEERN VARIANT

MOBILITEIT

- Snelheid 30km/u: voldoet niet aan verwachting weggebruiker en is niet de meest verkeersveilige oplossing
- Omrijtijd van bussen neemt toe: 2 minuten.
- Bestaande situatie wordt gehandhaafd; geen impact op verblijfsklimaat rondom station
- Verbeterde bereikbaarheid binnenstad

STEDENBOUW

- Deze variant maakt gebruik van huidige barrière: het spoor, waardoor nieuwe barrière wordt voorkomen
- Ruimtelijk inpasbaar en biedt de mogelijkheid entree naar de stad representatief vorm te geven
- Voldoende groen en afstand voor het creëren van prettig leefklimaat
- Voor nieuwe wijk Pelmolenpad kansen op goede stedenbouw: voetgangers- en fietsroute van oost naar west kan gerealiseerd worden en ambities voor klimaatbestendige wijk kunnen worden waargemaakt
- Waterstructuur goed inpasbaar
- Beide parkeergarages kunnen goed worden ontsloten
- Profiel van De Weel hoeft niet worden aangepast en bomen kunnen behouden blijven
- Huidige barriere tussen westelijk en oostelijk deel van de singel blijft bestaan
- Autoroute station ongewijzigd en daarmee barrière voor route naar binnenstad
- Aanpassing bestemmingsplan nodig

PELMOLENPAD

- Er blijft lucht behouden in Pelmolenpad; bijv voor realisatie park en realiseren klimaatambities
- Bewoners westelijk deel Pelmolenpad kunnen via De Weel de westelijke parkeergarage bereiken
- Autoluwe karakter van wijk wordt versterkt
- Huidige verkaveling oostelijk deel plangebied zal moeten worden herzien

!! Indien er geen variant wordt gekozen, wordt de realisatie van variant P wordt met de tijd onmogelijk omdat realisatie Pelmolenpad gewoon doorgaat

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

- Deze variant voldoet aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK

VAARROUTES
- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant niet mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL
Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI
- Vanwege 30 km/u regime geen sprake meer van geluidgezoneerde weg en daarmee hoeft toetsing van de geluidsgrenswaarde niet meer plaats te vinden

KOSTEN
Vergelijkbaar met H1

Bijlage 7: Reactie BPD

Gemeente Hoorn

Team Nieuwe ontsluiting binnenstad

Postbus 603
1 620 AR HOORN NH

Datum	Behandeld door	Telefoonnummer
26 juli 2023		020 3049801
Kenmerk	Onderwerp	E-mail
BBPDL 2023426 LM	Reactie op rapportage binnenstad toegang	r.kamperman@bpd.nl

Geachte dames, heren,

BPD Ontwikkeling BV heeft samen met Stichting Intermaris en de Gemeente Hoorn de afgelopen jaren hard gewerkt om de ontwikkeling van het Pelmolenpad mogelijk te maken. Eén en ander heeft geleid tot de ondertekening van de Anterieure overeenkomst tussen partijen in het najaar van 2022.
Daarnaast is het Bestemmingsplan Pelmolenpad inmiddels vastgesteld en onherroepelijk. Inmiddels zijn wij samen met architecten gestart met het ontwerptraject van de woongebouwen voor de eerste deelfase.
Als gebiedsontwikkelaar bij het plan Pelmolenpad, willen wij graag reageren op de gevolgen die de keuze voor de ontsluiting van de binnenstad van Hoorn (toegangsopties via Carbasiustracé/Carbasius Keern variant) heeft voor de ontwikkeling en de kwaliteit van het nieuwe woongebied. Waarmee wij tevens een stem willen geven aan de toekomstige bewoners van het gebied.

Allereerst onze complimenten voor de wijze waarop dit proces door de Gemeente Hoorn wordt opgepakt. Het uitgebreide rapport en de afwegingsmatrix (bijlage 4) geven een duidelijk beeld van de voor- en nadelen van de verschillende varianten. Uiteraard ligt het uiteindelijke oordeel bij het College en de Gemeenteraad, maar willen wij graag als betrokken gebiedsontwikkelaar bij het plan Pelmolenpad onze reactie geven op en voorkeur uitspreken over de drie uitgewerkte tunnelvarianten.

Het Pelmolenpad wordt een nieuwe wijk waar ruim 600 nieuwe huishoudens een plek gaan vinden die in de toekomst direct geconfronteerd gaan worden met de keuze van de variant voor de ontsluiting van de binnenstad die dit najaar gemaakt gaat worden. Deze toekomstige huishoudens hebben nu nog geen stem, vandaar dat wij als BPD de noodzaak voelen om op te komen voor de belangen van deze toekomstige bewoners van het Pelmolenpad om voor hen een zo goed mogelijke woon-/leefomgeving

te creëren. Het gaat hierbij immers om circa 1 .200 tot 1 .500 mensen. De keuze voor de ontsluitingsvariant die hieraan de beste bijdrage levert, is dan ook in dit kader essentieel.

Tijdens de uitwerking van het Definitieve Ontwerp van het Stedenbouwkundig plan en het opstellen van het Bestemmingsplan Pelmolenpad, was bekend dat er mogelijk een ontsluitingsroute dwars door het plan zou lopen. Hiervoor is in het Bestemmingsplan een ruimtereservering opgenomen. Het was verder niet bekend hoe de ontsluiting eruit zou gaan zien.

Voor deze ruimtereservering is overigens de bestemming Verkeer-Verblijf (gericht op de afwikkeling van bestemmingsverkeer) in het huidige Bestemmingsplan opgenomen. De bestemming zal dus nog aangepast moeten worden indien de ontsluiting hier daadwerkelijk gaat komen.

In het door de Gemeenteraad goedgekeurde Definitieve Ontwerp van het Stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van een sterke oost-west verbinding, teneinde ook de naastgelegen wijk Grote Waal een betere verbinding te geven met de binnenstad en het station. Dit is volgens ons alleen te realiseren indien de ontsluiting (voorzover deze het plangebied doorkruist — > Carbasiustracé variant) overdekt uitgevoerd wordt. Tevens wordt hiermee voorkomen dat een groot deel van de nieuw te bouwen woningen in het plangebied een geluid belaste gevel krijgt. Dit uitgangspunt is dan ook in samenspraak met de Gemeente opgenomen in de Anterieure Overeenkomst voor het Pelmolenpad. Momenteel vormt dit uitgangspunt ook de basis voor het ontwerptraject van de woningen dat reeds is ingezet en waarvan in 2024 de bouw moet starten.

Voor ons valt **Variant H-1** dan ook af. Wij sluiten ons aan bij het commentaar van de afdeling Stedenbouw in de afwegingsmatrix (bijlage 4 — onderzoek ontsluitingsvarianten) waar het de kwaliteit van het gebied betreft.

Variant H-2 voldoet in ieder geval voor het grootste deel aan de uitganspunten die ook opgenomen zijn in de Anterieure Overeenkomst voor het Pelmolenpad. In de uitgangspunten is de ontsluiting nog voor een groter deel overdekt (tot aan Veld PI - Parkeergarage) waardoor het aantal extra woningen dat een geluid belaste gevel moet krijgen, beperkt is. In deze variant krijgt dus een deel van de woningen nog steeds een geluid belaste gevel maar is het wel mogelijk om een wijk te ontwikkelen met een kwalitatieve oost-west verbinding (geen tweedeling in het plangebied) en is er ruimte voor een groene inrichting boven de tunnelbak.

Bij **Variant H-2** schrokken wij echter wel van het ruimtebeslag dat binnen het plangebied Pelmolenpad nodig is voor inpassing van de aansluiting op De Weel (T kruising met dubbele opstelstroken autoverkeer en fiets-/voetgangersoversteekplaatsen etc.) en voor de effecten die deze variant heeft op De Weel (dit geldt overigens ook voor **Variant H-1**). Het feit dat langs De Weel veel van de bomen moeten verdwijnen en de weg verandert van een lommerrijke laan in een drukke verkeersader, is een behoorlijke aderlating voor de kwaliteit van het stadcentrum. In het kader van klimaatbestendigheid en het voorkomen van hittestress, is deze variant eveneens ongewenst.

Deelfase 1 van de ontwikkeling van het Pelmolenpad sluit aan op De Weel en daar ligt naast de kwaliteit van De Weel nog een tweede zorgpunt. Momenteel wordt voor deelfase 1 bij het ontwerpen van de woongebouwen qua geluidsbelasting rekening gehouden met de uitgangspunten zoals vastgelegd in het nu geldende Bestemmingsplan. Mocht blijken dat de verkeersbelasting op De Weel of bij de aansluiting op De Weel dusdanig toeneemt dat er dove gevels nodig zijn, dan heeft dit tot gevolg dat een deel van de woningen (o.a. de woningen tegen de parkeergarage) niet gerealiseerd kan worden en we opnieuw moeten starten met ontwerpen. Een start bouw in 2024 is dan niet meer mogelijk en dat kan vervolgens consequenties hebben voor de door de Gemeente verkregen versnellingssubsidie voor de Poort van Hoorn waar Pelmolenpad onderdeel van is. Wij raden u dan ook aan dit nog te onderzoeken alvorens er een keuze wordt gemaakt. Dit geldt voor beide H-varianten.

Concluderend kunnen we dus stellen dat de **Variant H-2** beter is als de **Variant H-**1, echter deze beide varianten hebben niet onze voorkeur.

Variant P verraste ons en getuigt van de creativiteit van het team dat bezig is met de ontwikkeling van de nieuwe ontsluiting van de binnenstad. Deze variant voorkomt dat er een nieuw 'litteken' ontstaat in het stedelijk weefsel ten zuiden van het spoor. Doordat de snelheid gereduceerd wordt tot 30 km/uur ontstaat er ten zuiden van het spoor vrijwel geen extra geluidsoverlast. Sterker nog, de belasting qua geluid maar ook qua uitstoot zal lager worden. De woon-/leefkwaliteit van het nieuwe Pelmolenpad is met deze variant gewaarborgd (geen tweedeling in het gebied) en bestaande kwaliteiten zoals de groene Weel blijven behouden.

Variant P sluit aan bij de trend van steden om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen uit te gaan van een leefbare stad waar de auto te gast is en niet de dienst uitmaakt. Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn in deze variant geoptimaliseerd.

Feit is wel dat het Bestemmingsplan voor het oostelijk deel van het Pelmolenpad aangepast moet worden. (Een Bestemmingsplanwijziging is overigens ook nodig voor de beide H-varianten). Echter de voordelen die **Variant P** met zich meebrengt wegen ruim op tegen dit nadeel. Ook richting de toekomstige bewoners zien wij het als een verplichting om de best haalbare kwaliteit te realiseren. Wij zullen dan ook onze volledige medewerking verlenen aan de aanpassing van het Bestemmingsplan en indien nodig hier ook de nodige tijd en capaciteit voor inzetten indien **voor Variant P** gekozen wordt. Wij adviseren wel om deze wijziging van het Bestemmingsplan direct in gang te zetten indien dit najaar voor **Variant P** wordt gekozen. Op die wijze moet het mogelijk zijn om zonder vertraging de gebiedsontwikkeling van het Pelmolenpad te realiseren.

Het moge duidelijk zijn dat **Variant P** onze voorkeur heeft, niet alleen voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad en haar toekomstige bewoners maar ook voor de toekomstbestendige, kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van de binnenstad.

We hopen met deze uiteenzetting duidelijk te hebben aangegeven waarom **Variant P** onze voorkeur heeft. Indien gewenst, willen wij dit uiteraard ook nog mondeling toelichten. Rest ons nog om een ieder veel wijsheid toe te wensen met de keuze voor de juiste variant.

26 juli 2023

Bijlage 8: Samenvatting afwegingsmatrix drie varianten

VARIANT H1: CARBASIUSTRACE MET OPEN TUNNELBAK

MOBILITEIT
- Snelheid 50km/u (uit oogpunt van snelheid!)
- Ventweg zorgt voor minder aansluitingen dan in huidige situatie
- Verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Pelmolenpad en stationsgebied mogelijk
- Mogelijkheid tot creëren aantrekkelijk stedelijk klimaat rondom stationsgebied
- Grote hoeveelheid verkeer over De Weel

STEDENBOUW

Ruimtelijke doorsnijding met grote barrierewerking voor Pelmolenpad:
- Geplande wandel/fietsroute van Singel naar Grote Waal kan niet doorlopen
- Kinderen uit wijk kunnen vrienden in ander deel niet opzoeken
- Drukke autoweg met geluidsschermen aan beide kanten van 1.2m
- Restruimtes langs de geluidsschermen die kunnen leiden tot sociaal onveilige plekken (druk op leefbaarheid)
- Ambitie om klimaatbestendige wijk te worden moeilijk haalbaar
- Speeltuin-norm wordt niet gehaald
- Bestaande sloot moet worden verlegd
- Alle bestaande bomen moeten worden gekapt en nauwelijks restruimte voor verblijfs-en speelplekken en bomen

PELMOLENPAD
- Deze variant is strijdig met afspraken met BPD en Intermaris en heeft impact op de grondopbrengsten
- Zowel fysiek als in de beleving zal er geen sprake zijn van verbinding vanwege plaatsing geluidsschermen
- Parkeerbalans niet realiseerbaar
- Beschikbare open ruimte komt onder druk te staan; ruimte voor spelen, ontmoeten en sporten verdwijnt

ERFGOED
- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK
- Deze variant voldoet aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK

VAARROUTES
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant met heel hoge kosten mogelijk zijn
- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI
- Gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak van 1,2m boven het plaatselijk maaiveld
- Geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrens maar lager dan de maximale ontheffingswaarde
- Formele reconstructie nodig: voor alle woningen met een berekende geluidsbelasting hoger dan 48dB; hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar binnen niveau moet worden uitgevoerd

KOSTEN

Qua kosten vergelijkbaar met variant P

VARIANT H2: CARBASIUSTRACE MET DICHTE TUNNELBAK

MOBILITEIT

- Snelheid 50km/u (uit oogpunt van snelheid!)
- Ventweg zorgt voor minder aansluitingen dan in huidige situatie
- Mogelijkheid tot creëren aantrekkelijk stedelijk klimaat rondom stationsgebied
- Grote hoeveelheid verkeer over De Weel

STEDENBOUW

Minder grote barrierewerking voor Pelmolenpad dan H1:

- Een deel van het park komt terug in het plan
- Ter hoogte van de Kometenstraat kan een langzaam verkeer verbinding gemaakt worden
- Het groene, autoluwe karakter van het Pelmolenpad wordt alsnog verstoord
- Parkeergarage Pelmolenpad West alleen toegankelijk via Zuiderkruislaan
- Eis van HHNK om watergangen aan weerszijden van de weg te realiseren ivm taluds in het trace niet realiseerbaar
- Historische karakter van De Weel wordt aangetast; bestaande bomen moeten wijken en er moet een ventweg worden ingepast
- Autoroute voor het station blijft zoals hij is: dit conflicteert met idee van voetgangersvriendelijke verbinding van station naar binnenstad
- Er ontstaat een vrij rustige fietsstraat door de groene singelstructuur heen

PELMOLENPAD

- Uitgangspunt voor het ontwerptraject voor de ontwikkeling
- Langzaam verkeersroute kan worden gerealiseerd ter hoogte van de Kometenstraat
- Er gaat veel ruimte verloren binnen het plangebied: tunnel ipv groot park en grote verkeersstromen > grote invloed op hoe het gebied beleefd zal worden; sterk en negatief contrast met het autoluwe karakter van de wijk
- Klimaat adaptieve ambitie wordt lastiger uit te voeren
- Oost-west verbinding voor fietsers midden door Pelmolenpad kan niet worden gerealiseerd

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant is niet te maken zonder grote concessies van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant met heel hoge kosten mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Gesloten geluidreflecterende afscherming rond de tunnelbak van 2,0m boven het plaatselijk maaiveld
- Geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrens maar lager dan de maximale ontheffingswaarde
- Formele reconstructie nodig: voor alle woningen met een berekende geluidsbelasting hoger dan 48dB; hogere waarde moet worden verleend en onderzoek naar binnen niveau moet worden uitgevoerd

KOSTEN

Duurder dan variant H1 en P

VARIANT P: KEERN VARIANT

MOBILITEIT

- Verbeterde bereikbaarheid binnenstad
- Snelheid 30km/u: voldoet niet aan verwachting weggebruiker en is niet de meest verkeersveilige oplossing
- Omrijtijd van bussen neemt toe: 2 minuten.
- Bestaande situatie wordt gehandhaafd; geen impact op verblijfsklimaat rondom station

STEDENBOUW

- Deze variant maakt gebruik van huidige barrière: het spoor, waardoor nieuwe barrière wordt voorkomen
- Ruimtelijk inpasbaar en biedt de mogelijkheid entree naar de stad representatief vorm te geven
- Voldoende groen en afstand voor het creëren van prettig leefklimaat
- Voor nieuwe wijk Pelmolenpad kansen op goede stedenbouw: voetgangers- en fietsroute van oost naar west kan gerealiseerd worden en ambities voor klimaatbestendige wijk kunnen worden waargemaakt
- Waterstructuur goed inpasbaar
- Beide parkeergarages kunnen goed worden ontsloten
- Profiel van De Weel hoeft niet worden aangepast en bomen kunnen behouden blijven
- Huidige barriere tussen westelijk en oostelijk deel van de singel blijft bestaan
- Autoroute station ongewijzigd en daarmee barrière voor route naar binnenstad
- Aanpassing bestemmingsplan nodig

PELMOLENPAD

- Er blijft lucht behouden in Pelmolenpad; bijv voor realisatie park en realiseren klimaatambities
- Bewoners westelijk deel Pelmolenpad kunnen via De Weel de westelijke parkeergarage bereiken
- Autoluwe karakter van wijk wordt versterkt
- Huidige verkaveling oostelijk deel plangebied zal moeten worden herzien

!! Indien er geen variant wordt gekozen, wordt de realisatie van variant P wordt met de tijd onmogelijk omdat realisatie Pelmolenpad gewoon doorgaat

ERFGOED

- In alle drie de varianten wordt een belangrijke verkeerstructuur over de monumentale begraafplaats getekend
- Groenstructuur wordt verkleind ipv vergroot
- In alle varianten wordt de singelstructuur niet hersteld
- Geen van de varianten biedt een verbetering van de relatie tussen ontwikkelgebied en met het rijksbeschermd stadsgebied

WATER/HHNK

- Deze variant voldoet aan de meeste en belangrijkste eisen van HHNK

VAARROUTES

- Doorvaarbaarheid is bij alle varianten niet mogelijk/ wenselijk
- Het doorvaarbaar maken van het gebied tussen de Provinciale weg en de zuidzijde van het spoor zou in deze variant niet mogelijk zijn

KABELS, LEIDINGEN EN RIOOL

Geen verschillen tussen de varianten

WEGVERKEERSLAWAAI

- Vanwege 30 km/u regime geen sprake meer van geluidgezoneerde weg en daarmee hoeft toetsing van de geluidsgrenswaarde niet meer plaats te vinden

KOSTEN

Vergelijkbaar met H1

Bijlage 9: Reactie Intermaris

Gemeente Hoorn
Postbus 603
1620 AR Hoorn

datum
26-07-2023

onderwerp
Keuze ontsluitingsvariant binnenstad Hoorn

Geachte heer, mevrouw,

Intermaris heeft samen met BPD Ontwikkeling BV en de Gemeente Hoorn de afgelopen jaren hard gewerkt om de ontwikkeling van het Pelmolenpad mogelijk te maken. Eén en ander heeft geleid tot de ondertekening van de Anterieure overeenkomst tussen partijen in het najaar van 2022. Daarnaast is het Bestemmingsplan Pelmolenpad inmiddels vastgesteld en onherroepelijk. Inmiddels is gestart met het ontwerptraject van de woongebouwen voor de eerste deelfase. Als partner bij de ontwikkeling van het plan Pelmolenpad en als sociale huisvester in Grote Waal, willen wij graag reageren op de gevolgen die de keuze voor de ontsluiting van de binnenstad van Hoorn (toegangsopties via Carbasiustracé/Carbasius Keern variant) heeft voor de ontwikkeling en de kwaliteit van het nieuwe woongebied. Waarmee wij tevens een stem willen geven aan de toekomstige bewoners van het gebied.

Allereerst onze complimenten voor de wijze waarop dit proces door de Gemeente Hoorn wordt opgepakt. Het uitgebreide rapport en de afwegingsmatrix (bijlage 4) geven een duidelijk beeld van de voor- en nadelen van de verschillende varianten. Uiteraard ligt het uiteindelijke oordeel bij het College en de Gemeenteraad, maar willen wij graag onze reactie geven op en voorkeur uitspreken over de drie uitgewerkte tunnelvarianten.

Tijdens de uitwerking van het Definitieve Ontwerp van het Stedenbouwkundig plan en het opstellen van het Bestemmingsplan Pelmolenpad, was bekend dat er mogelijk een ontsluitingsroute dwars door het plan zou lopen. Hiervoor is in het Bestemmingsplan een ruimtereservering opgenomen. Het was verder niet bekend hoe de ontsluiting eruit zou gaan zien. Voor deze ruimtereservering is overigens de bestemming Verkeer-Verblijf (gericht op de afwikkeling van bestemmingsverkeer) in het huidige Bestemmingsplan opgenomen. De bestemming zal dus nog aangepast moeten worden indien de ontsluiting hier daadwerkelijk gaat komen.
In het door de Gemeenteraad goedgekeurde Definitieve Ontwerp van het Stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van een sterke oost-west verbinding, teneinde ook de naastgelegen wijk Grote Waal een betere verbinding te geven met de binnenstad en het station. Dit is volgens ons alleen te

realiseren indien de ontsluiting (voorzover deze het plangebied doorkruist –> Carbasiustracé variant) overdekt uitgevoerd wordt. Tevens wordt hiermee voorkomen dat een groot deel van de nieuw te bouwen woningen in het plangebied een geluid belaste gevel krijgt. Dit uitgangspunt is dan ook in samenspraak met de Gemeente opgenomen in de Anterieure Overeenkomst voor het Pelmolenpad (Artikel 13). Momenteel vormt dit uitgangspunt ook de basis voor het ontwerptraject van de woningen dat reeds is ingezet en waarvan in 2024 de bouw moet starten.
Voor ons valt **Variant H-1** dan ook af. Wij sluiten ons aan bij het commentaar van de afdeling Stedenbouw in de afwegingsmatrix (bijlage 4 – onderzoek ontsluitingsvarianten) waar het de kwaliteit van het gebied betreft.

Variant H-2 voldoet in ieder geval voor het grootste deel aan de uitganspunten die ook opgenomen zijn in de Anterieure Overeenkomst voor het Pelmolenpad. In de uitgangspunten is de ontsluiting nog voor een groter deel overdekt (tot aan Veld P1 - Parkeergarage) waardoor het aantal extra woningen dat een geluid belaste gevel moet krijgen, beperkt is. In deze variant krijgt dus een deel van de woningen nog steeds een geluid belaste gevel maar is het wel mogelijk om een wijk te ontwikkelen met een kwalitatieve oost-west verbinding (geen tweedeling in het plangebied) en is er ruimte voor een groene inrichting boven de tunnelbak.

Bij **Variant H-2** schrokken wij echter wel van het ruimtebeslag dat binnen het plangebied Pelmolenpad nodig is voor inpassing van de aansluiting (T kruising met dubbele opstelstroken autoverkeer en fiets-/voetgangersoversteekplaatsen etc.) op De Weel en voor de effecten die deze variant heeft op De Weel (dit geldt overigens ook voor **Variant H-1**). Het feit dat langs De Weel veel van de bomen moeten verdwijnen en de weg verandert van een lommerrijke laan in een drukke verkeersader, is een behoorlijke aderlating voor de kwaliteit van het stadcentrum en de Grote Waal. In het kader van klimaatbestendigheid en het voorkomen van hittestress, is deze variant eveneens ongewenst.
Deelfase 1 van de ontwikkeling van het Pelmolenpad sluit aan op De Weel en daar ligt naast de kwaliteit van De Weel nog een tweede zorgpunt. Momenteel wordt voor deelfase 1 bij het ontwerpen van de woongebouwen qua geluidsbelasting rekening gehouden met de uitgangspunten zoals vastgelegd in het nu geldende Bestemmingsplan. Mocht blijken dat de verkeersbelasting op De Weel of bij de aansluiting op De Weel dusdanig toeneemt dat er dove gevels nodig zijn, dan heeft dit tot gevolg dat een deel van de woningen (o.a. de woningen tegen de parkeergarage) niet gerealiseerd kan worden en we opnieuw moeten starten met ontwerpen. Een start bouw in 2024 is dan niet meer mogelijk en dat kan vervolgens consequenties hebben voor de door de Gemeente verkregen versnellingssubsidie voor de Poort van Hoorn waar Pelmolenpad onderdeel van is. Wij raden u dan ook aan dit nog te onderzoeken alvorens er een keuze wordt gemaakt. Dit geldt voor beide H-varianten.
Concluderend kunnen we dus stellen dat de **Variant H-2** beter is als de **Variant H-1**, echter deze beide varianten hebben niet onze voorkeur.

Variant P verraste ons positief en getuigt van de creativiteit van het team dat bezig is met de ontwikkeling van de nieuwe ontsluiting van de binnenstad. Deze variant voorkomt dat er een nieuw 'litteken' ontstaat in het stedelijk weefsel ten zuiden van het spoor. Doordat de snelheid gereduceerd wordt tot 30 km/uur ontstaat er ten zuiden van het spoor vrijwel geen extra geluidsoverlast. Sterker nog, de belasting qua geluid maar ook qua uitstoot zal lager worden. De woon-/leefkwaliteit van het nieuwe Pelmolenpad is met deze variant gewaarborgd (geen tweedeling in het gebied) en bestaande kwaliteiten zoals de groene Weel blijven behouden.
Variant P sluit aan bij de trend van de grote steden om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen uit te gaan van een leefbare stad waar de auto te gast is en niet de dienst uitmaakt. Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn in deze variant geoptimaliseerd.
Feit is wel dat het Bestemmingsplan voor het oostelijk deel van het Pelmolenpad aangepast moet worden. (Een Bestemmingsplanwijziging is overigens ook nodig voor de beide H-varianten). Echter de voordelen die **Variant P** met zich meebrengt wegen ruim op tegen dit nadeel. Ook richting de toekomstige bewoners zien wij het als een verplichting om de best haalbare kwaliteit te realiseren. Wij zullen dan ook onze volledige medewerking verlenen aan de aanpassing van het Bestemmingsplan en indien nodig hier ook de nodige tijd en capaciteit voor inzetten indien voor **Variant P** gekozen wordt. Wij adviseren wel om deze wijziging van het Bestemmingsplan direct in gang te zetten indien dit najaar voor **Variant P** wordt gekozen. Op die wijze moet het mogelijk zijn om zonder vertraging de gebiedsontwikkeling van het Pelmolenpad te realiseren.

Het moge duidelijk zijn dat **Variant P** onze voorkeur heeft, niet alleen voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad en haar toekomstige bewoners maar ook voor de toekomstbestendige, kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van de binnenstad en de Grote Waal. We hopen met deze uiteenzetting duidelijk te hebben aangegeven waarom **Variant P** onze voorkeur heeft. Indien gewenst, willen wij dit uiteraard ook nog mondeling toelichten.

veel wijsheid toe te wensen voor de juiste variantkeuze!

Met vriendelijke groet,

Bijlage 10: Bewoners Keern Noord

College van B&W en raadsleden
Nieuwe Steen 1
Postbus 603
HOORN

CC: De heren Haring, Baudet, Koldewijn, mevrouw Klier

Hoorn, 11 november 2022

Betreft: onduidelijkheid fietstunnel Keern-Provinciale weg

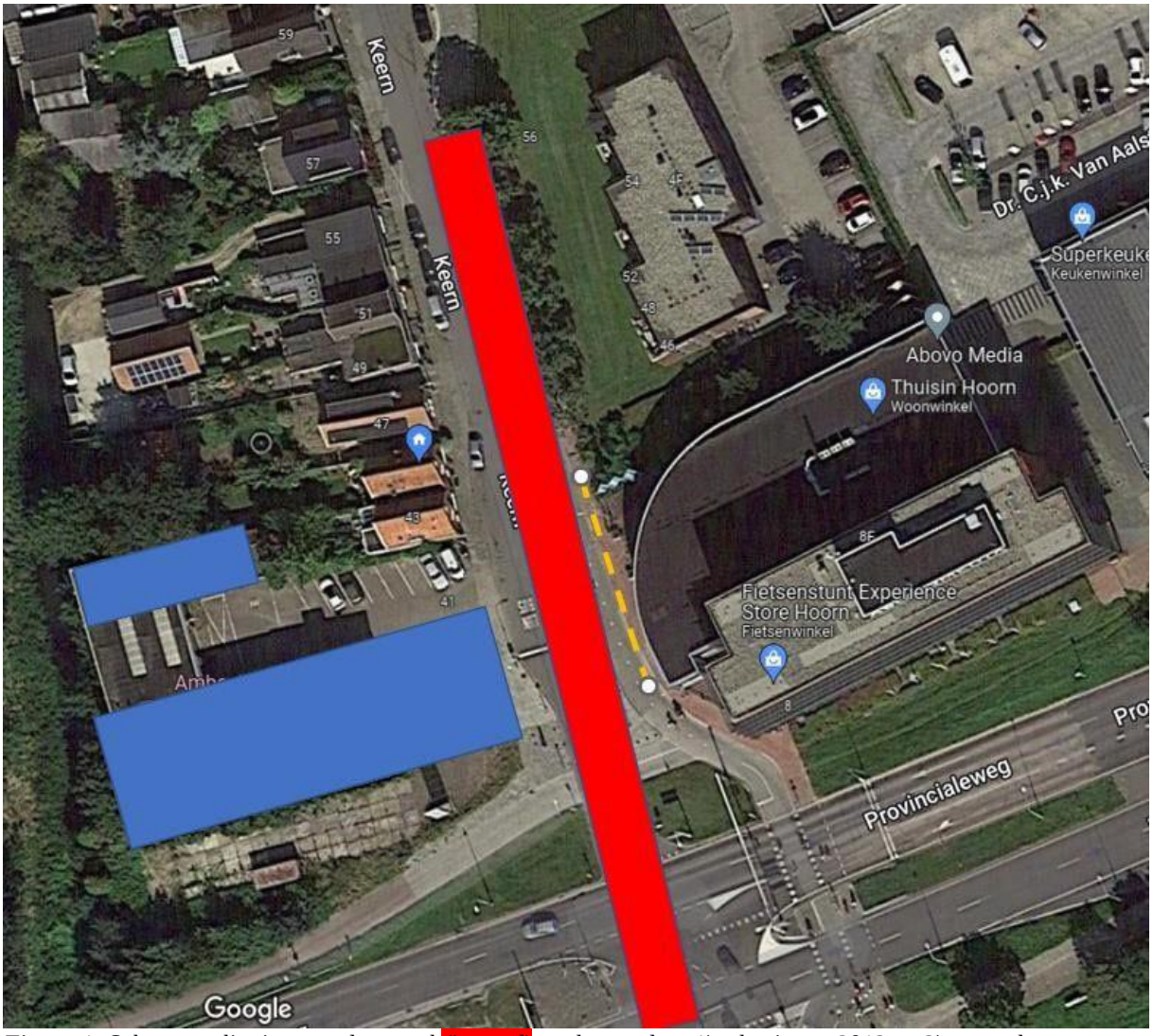
Geacht College en geachte raadsleden,

In september van dit jaar hebben we, bewoners Keern-Noord, tot onze verbazing kunnen zien dat in de presentatie “Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern Resultaat inventarisatie en beoordeling varianten 21 september 2022”, als basis-eis een fietstunnel Keern-Provinciale weg voor alle varianten wordt gesteld. Middels deze brief willen we aangeven waarom we een tunnel die erg dicht bij de woningen komt te liggen en een enorme impact gaat krijgen, geen juiste oplossing vinden zowel als omwonenden als ook toekomstige gebruikers. Daarnaast willen we aangeven dat we afgelopen jaren niet op de hoogte gesteld zijn en ook nooit benaderd zijn over dit onderwerp. Ten slotte is ons inmiddels duidelijk geworden dat de verschillende afdelingen en medewerkers van de gemeente geen overzicht hebben over het geheel en de projecten ieder apart worden beschouwd. We hebben niet ondervonden dat er onwil is, maar dat het overzicht ontbreekt.

Zoals meerdere malen eerder aangeven in het verleden door bewoners aan het college en raadsleden, o.a. in 2013, vinden we de ruimte op het Keern veel te krap voor een ongelijkvloerse doorgang. In de afgelopen jaren is geconcludeerd dat een brug ook om die reden niet past. Ook in 2013 toen de plannen voor een tunnel werden besproken, hebben we aangegeven dat de ruimte te beperkt is en dat we een tunnel als onveilig zien voor voetgangers en fietsers die geen ander alternatief hebben om de stad in te komen.

De ruimte is zeer beperkt aan het begin van het Keern, nabij de Provinciale weg. Het Kopgebouw staat dicht aan het Keern en de kelder van het gebouw loopt nog verder door richting het Keern. Hierdoor komt een toekomstige tunnel ruim op het huidige Keern te lopen en erg dicht bij de woningen. Bewoners komen aan een tunnel te wonen. We vinden dit echt niet acceptabel. Jammer genoeg is met ons geen contact opgenomen en hebben wij zelf de gemeente benaderd nav bovengenoemde presentatie (van 21 september jl).

Na overleg met de heren Baudet en Haring en mevrouw Klier en later met de wethouders van Assendelft en Helling is gebleken dat alles nog niet duidelijk is en er gewacht wordt op een uitwerking. We vinden het erg vreemd dat er nog niets is besproken intern bij de gemeente en met ons, terwijl de tunnel als een basiseis voor elke uitwerking is gedefinieerd door de ontwerpers. Er zijn niet zoveel smaken voor de locatie van de tunnel er is nagenoeg geen ruimte om te schuiven met de tunnel en daarom zijn de tekeningen van 2013 redelijk actueel (Figuur 1). De lengte van de uitloop van de tunnel in het Keern is besproken met de ontwerpers onlangs en komt overeen met die van de Vredehoftunnel (Figuur 2) waarvan in het mobiliteitsplan (Figuur 3 en Figuur 4) deze als te krap wordt aangegeven.



Figuur 1: Schets van ligging van de tunnel (in rood) , gebaseerd op 1) tekeningen 2013 en 2) gesprek met gemeente op 28 oktober (ontwerp nog niet klaar maar ligging komt overeen met tekening 2013). De blauwe vlakken geven de bouwmassa aan van nieuw plan bij Egelbanden. De tunnel ligt redelijk in het midden van het Keern omdat het Kopgebouw een kelder heeft die tot aan het fietspad loopt. De oranje stippellijn geeft ongeveer de grens aan van de kelder (verificatie nodig). De breedte van de tunnel is ongeveer 6 meter op deze tekening. Ter vergelijking (zie ook figuur 2) de Vredehoftunnel: deze is 6 meter breed (3.7 m voor fietsers en 2.3 m voor voetgangers). In 2013 is 3,5 meter voor fietsers en 2 meter voor voetgangers voorgesteld voor een tunnel bij het Keern,. De breedte voor fietsers dient volgens de mobiliteitsvisie (zie figuur 3) breder te zijn, tenminste 4 meter. ***Met een een breedte van 2 meter voor voetgangers, zou dit vergelijkbaar zijn met de breedte van de Vredehof tunnel van 6 meter.*** *De minimale lengte van de tunnel naar het Noorden van het Keern in de figuur 1 (tot nr 57) is gebaseerd op lengte van de Vredehoftunnel en de gesprekken die we onlangs met de heren Haring en Baudet hebben gehad, opgemerkt wordt dat de Vredehoftunnel tunnel slechts 2.25 m diep is. De onderdoorgang van de Provinciale weg bij de Vredehof is ongeveer 30 meter. Bij een onderdoorgang bij het Keern, zal 30-35 meter nodig zijn. Dit is het gedeelte dat voetgangers en fietsers zich werkelijk in de tunnel (overdekt) begeven.*

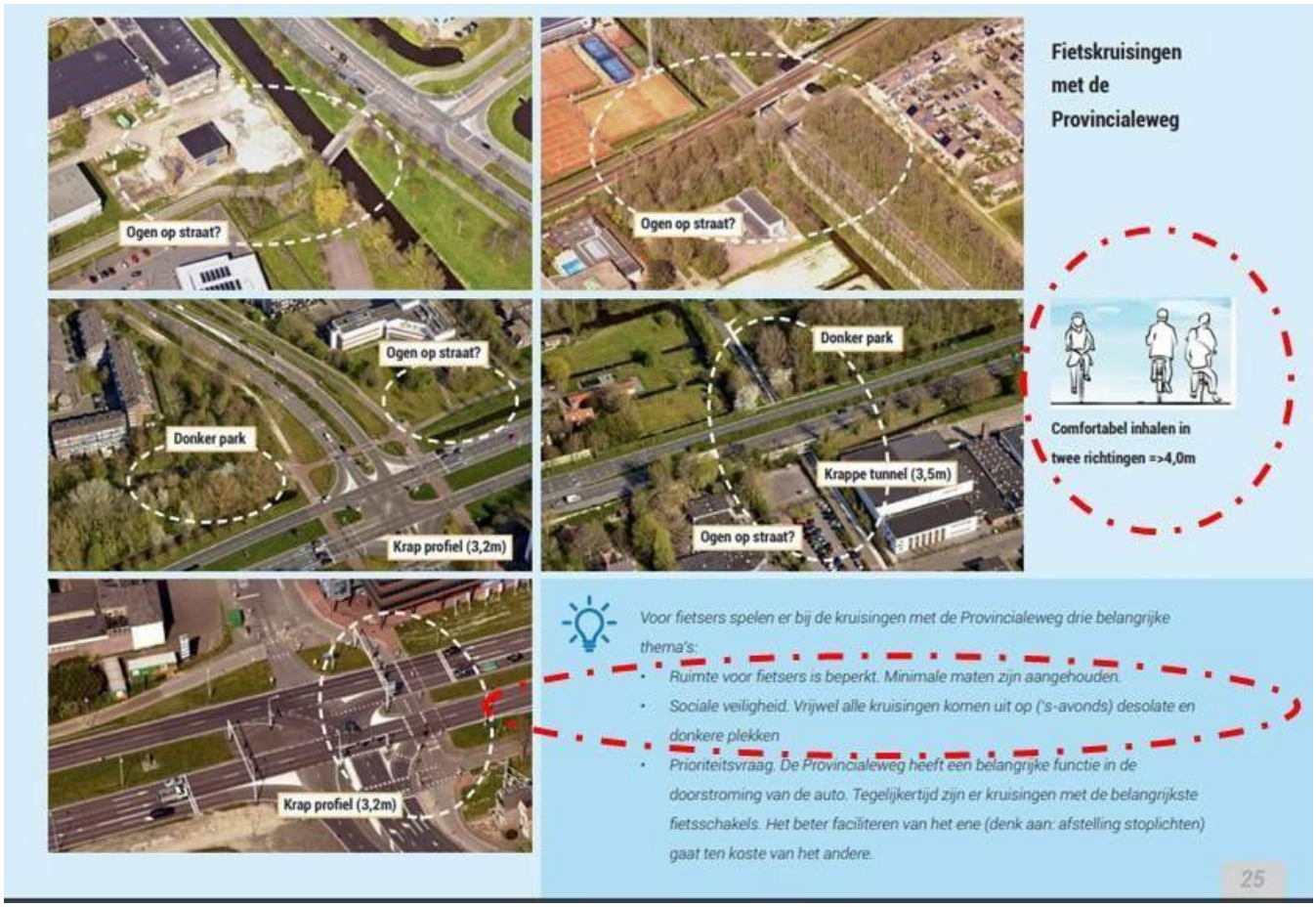
Wat duidelijk is geworden is dat de ontwerpers van het plan uitgaan van de noodzaak van een tunnel onder de Provinciale weg om de Carbasiusweg te kunnen realiseren. Deze koppeling werd in 2013 niet gemaakt, destijds werd dat niet als uitgangspunt genomen! Daarom vragen bewoners zeer sterk af of dit juist is. Met het aanleggen van de Carbasiusweg is er veel ruimte om de opstelplaats voor fietsers en de breedte van het fietspad aan te passen, deze is nu

3.2 meter (zie Figuur 3), maar deze kan dan veel ruimer worden opgezet. In het mobiliteitsplan wordt gesproken (zie ook Figuur 3) dat de overgangen voor fietsers vaak op onveilige en desolate plekken zijn gerealiseerd. Dit is voor de huidige oversteek bij het Keern in elk geval niet het geval. Met het verbreden van de opstelplaats is er voor gebruikers een prima route om in de binnenstad te komen, de ontvlechting is wel gerealiseerd maar een ondertunneling is ons inziens daar niet voor nodig. Een tunnel, hoe goed verlicht ook eventueel met camera's, is niet prettig en zal veel mensen, die niet een alternatief hebben om de stad in te komen (de Vredehoftunnel is geen goed alternatief) een veel onveiliger gevoel geven.



Figuur 2: Vredehoftunnel , 6 meter breed, 30 meter onder Provinciale weg, 3,7 meter fietsers, 2.3 meter voor voetgangers. Hoogte tunnel, ongeveer 2,3 meter.

Tot slot willen een aantal bewoners, van Keern 43 en 45, aangeven zeer teleurgesteld te zijn in het achterweg laten van het bespreken van de tunnel bij het uitwerken van de plannen bij Egelbanden. Beiden plannen worden als aparte plannen van elkaar gezien, dat wordt waarschijnlijk nodig geacht voor de werkwijze en realisatie van plannen, maar daar hebben wij helaas niets aan.
Het participatieplan dat met de gemeente met een deel van de bewoners van Keern-Noord (Keern 43 en 45) is opgezet voor de nieuwe bestemming Egelbanden 39. Daarbij is nooit de implementatie van een tunnel naast dit nieuwe gebouw gesproken. Bewoners waren niet op de hoogte van deze concrete plannen. Als dit was besproken waren bewoners niet akkoord gegaan met bestemming wonen op deze plek en hadden we ook niet voorgesteld om het gebouw tot aan het trottoir van het Keern te laten doorlopen. Dit laatste omdat wij als omwonenden geheel door gebouwen en nu een tunnel worden ingesloten. (Figuur 1) en waarschijnlijk de Provinciale weg niet wordt verhoogd door de woonbestemming (na tel. overleg met de heer Haring). In eerdere plannen was dit wel het geval en vormden aansluitingen met omliggende paden geen probleem.



Figuur 3: Figuur overgangen met Provinciale weg. Referentie Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, mei 2021; op het 4de plaatje is de Vredehoftunnel ("desolaat en te krap") en 5 de plaatje is de huidige oversteek bij Keern-Provinciale weg ("te krap") te zien.



Figuur 4: Het Vredehoftunnel aangeduid als krap en verlaten. Referentie "Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, mei 2021".

We hopen dat u onze visie op het plan voor het realiseren van een tunnel bij Keern- Provinciale weg meeneemt voor de beoordeling van de plannen die nu worden gemaakt voor “Ontvlechting Binnenstadstoegang Keern”.

Met vriendelijke groeten

Bewoners Keern 43,
Bewoners Keern 45
Bewoners Keern 47
Bewoners Keern 49
Bewoners Keern 51
Bewoners Keern 53
Bewoners Keern 55
Bewoners Keern 57
Bewoners Keern 59
Bewoners Keern 61
Bewoners Keern 63
Bewoners Keern 65
Bewoners Keern 77
Bewoners Keern 81
Bewoners Keern 83