

Mobiliteitsvisie Hoorn

Ontwerpend Onderzoek en Enquête

Het visietraject.

Mobiliteitsvisie
besluitvorming
1 juni 2020

Verstaalslag visie naar projecten

Projectplannen
sommige zijn onderdeel van bestaande projecten, anderen starten na vaststelling van het uitvoeringsplan

Raad

Analyse

Ontwerpend Onderzoek + uitkomsten enquête
vandaag - informatieve sessie

Hoofdlijnen visie
maart - consulterende themasessie

Visie
juni - commissie + raad

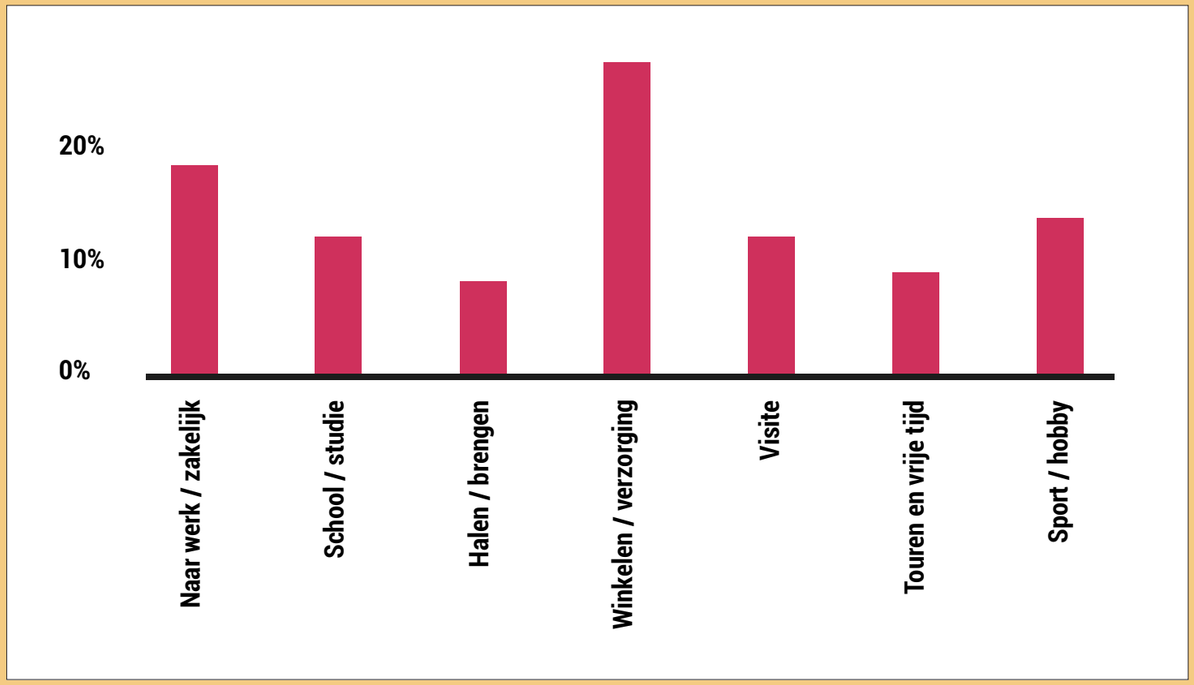
Inwoners en belangengroepen

Enquête bij inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen

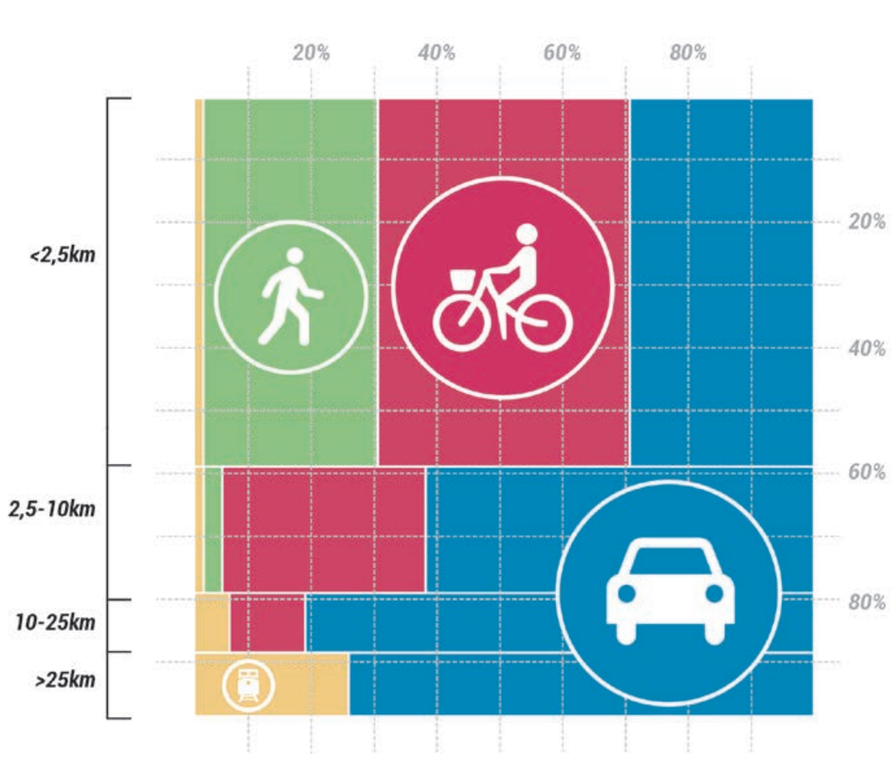
Gesprek met belangengroepen en ondernemers-verenigingen

terugblik

Waarom reist men in Hoorn?

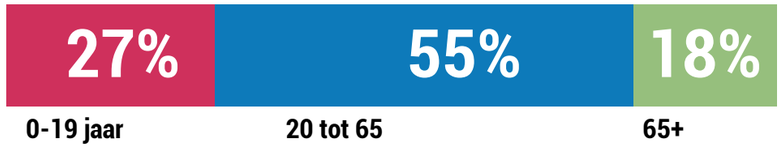


Vervoerswijze en afstandsverdeling



- 69% van het totale aantal verplaatsingen vindt binnen de gemeentegrenzen plaats

'Kwetsbare' mobiliteitsgebruikers



- ***Ongeveer 50% van de bevolking kan of wil zich niet zelfstandig met een auto verplaatsen***. Ze hebben geen rijbewijs of geen voertuig in bezit en moeten dus lopen, fietsen of gehaald en gebracht worden (Molster, 2020).
- Het is voor bijna 6% van de vrouwen en ruim 3% van de mannen van 12 jaar en ouder (vrijwel) onmogelijk om 400 meter aaneengesloten te lopen (De Haas & Hammersma, 2019).
- Deze aantallen groeien als gevolg van vergrijzing.

Autodichtheid

In gemeente Hoorn:

- 0,44 auto's per persoon
- 0,98 auto's per huishouden



Analyse. Wat valt ons op?

- ***Auto wordt ruim gefaciliteerd***. Grote auto-opgaven zijn al opgepakt of worden opgepakt.

- ***Comfort voor lopen, fiets en OV blijft achter***. Veelal functioneel ontworpen, niet op routekwaliteit.

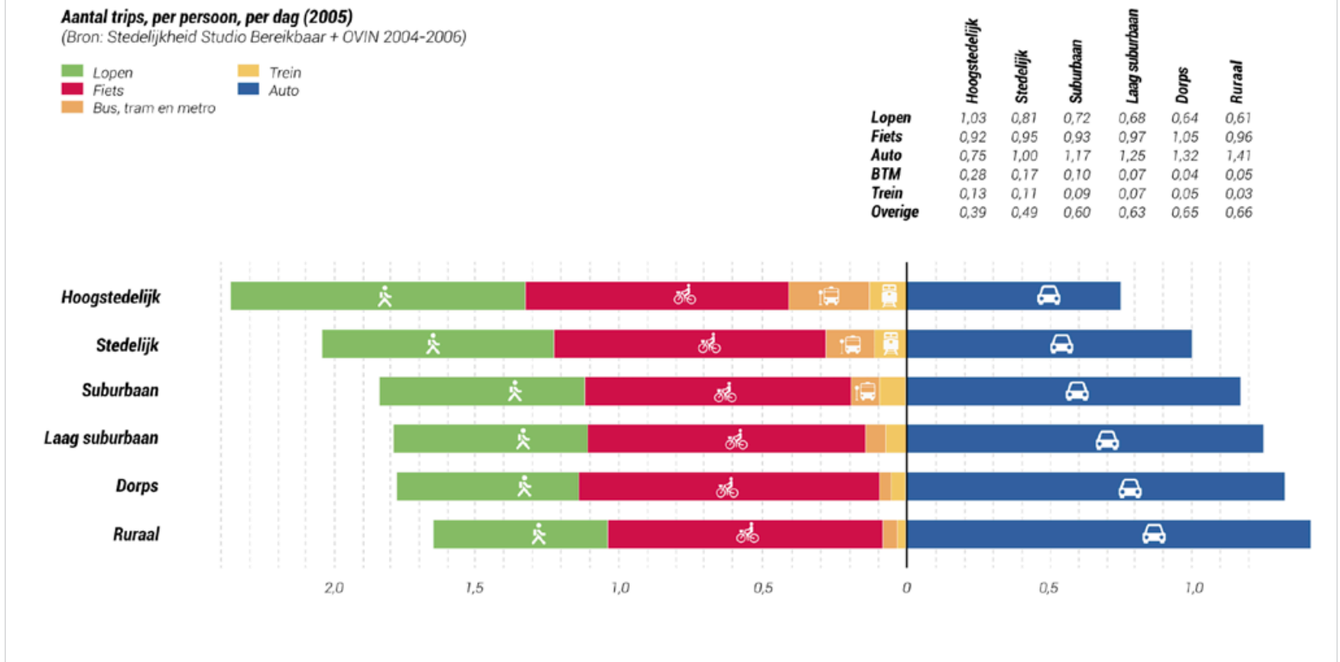
- In de straten van de ***binnenstad*** delen stilstaande auto's de krappe ruimte met rijden, fietsen, lopen en verblijven.

- Trend: ***verslechterde verkeersveiligheid*** en toename van CO2-uitstoot

- Specials met integraal vraagstuk:
    - Spoorovergang ***Keern***
    - ***Dorpslinten*** (fiets, bus, auto en voetganger komen samen op krap profiel)
    - ***Provincialeweg*** (prioriteitsvraagstuk auto en fiets + sociale veiligheid)
    - Verkeerscirculatie ***binnenstad***

Onderzoek: ontwikkeling van automobiliteit in de stad







Ambitie:
Meer stad worden

Inspiratie: veel steden hebben immiddels gebroken met het verband tussen bevolkingsgroei en autogroei.

Stedelijke mobiliteitsgroei zit hier in combinatie OV+fiets.



Mobiliteitsopgave “Meer stad worden"

Schaal NL / regio

- (1) Toegang behouden bij stedelijke kenniseconomie door: (A) Inzetten op ***sterk IC-trein+fietsnetwerk***; (B) Onderzoeken hoe meer nabijheid, verblijfskwaliteit en prioriteit voor wandelaar en fiets kan worden gecreëerd rondom ***stationslocatie***.

In Hoorn

- (2) Waar kansen liggen voor de bereikbaarheid en kwaliteit van de stad ***meer aandacht en prioriteit voor fiets, lopen en OV***. Aandacht voor verblijfskwaliteit en kwaliteit van routes. Opgave zit in details.
- (3) ***Verduurzaming*** mobiliteit.
- (4) Onderzoeken hoe de opgave van 12.000 woningen in te zetten is als ***vliegwiel*** om ‘Meer stad’ te worden. Ontwikkelen voor stedelijke markt /MRA (=verblijven, ontmoeten, lopen, trein + fiets prioriteit boven de auto).

Specifieke locaties

- (5) Centrum: Vergroten ***aantrekkelijkheid centrum*** door beleven, ontmoeten en verblijven centraal te stellen. Onderzoeken op welke wijze de binnenstad voor welke doelgroep bereikbaar moet zijn. Hierin ook kijken naar de verkeerscirculatie in de binnenstad en voor wie aan de rand van de binnenstad de overstap van ‘auto/OV’ naar ‘lopen’ mogelijk is.
- (6) ***Linten***: onderzoeken of de functie van ‘dragers van het fietsnetwerk’ beter tot uiting kan komen in de inrichting.
- (7) ***Barrière Provincialeweg*** voor wandel en fietsverkeer slechten.

Deze presentatie

Presentatie in drie blokken

1. Enquête

2. Ontwerpend onderzoek

3. Keuzes en afhankelijkheden

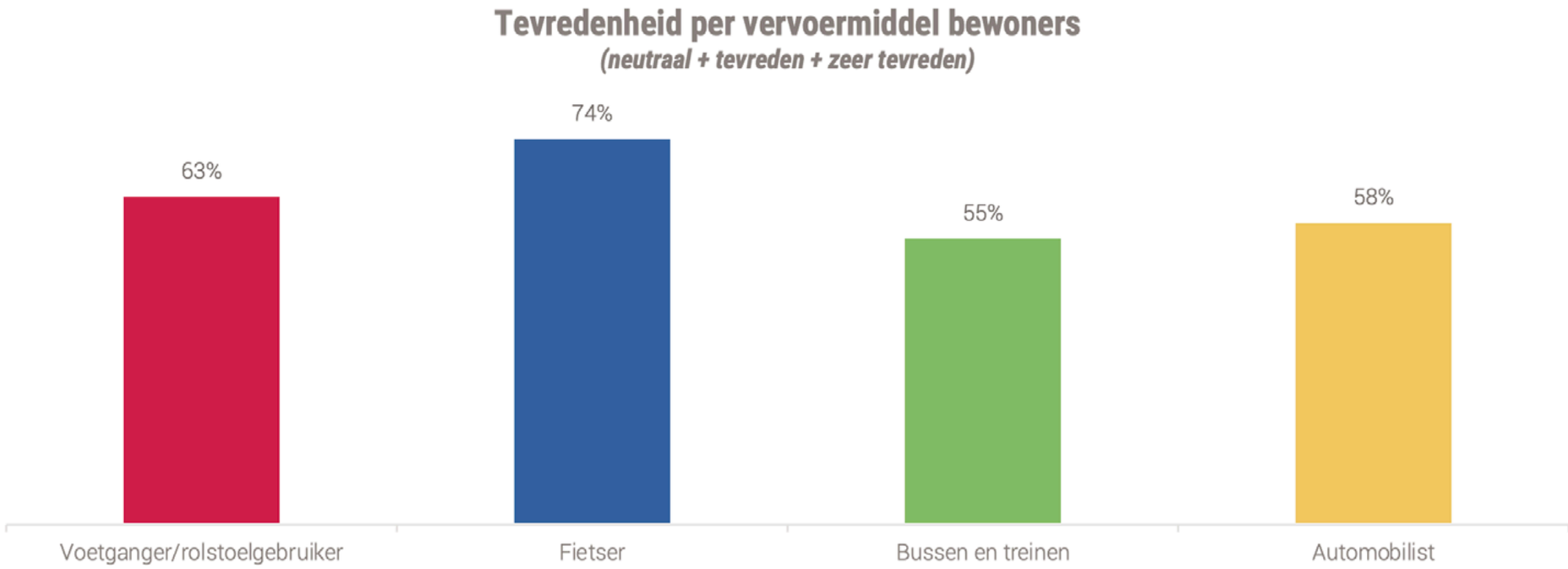
1.

enquête

Opzet van de enquête

- Inwoners
    - Ingevuld door ***1.219 respondenten***
    - 880 unieke volledige enquêtes (dubbel IP adres uitgefilterd)
    - Gecorrigeerd naar leeftijd, wijk en geslacht
- Stakeholders
    - Ingevuld door ***85 stakeholders***
    - 61 unieke volledige enquêtes
    - Zeer divers: winkels, scholen, horeca, sport, musea

Tevredenheid per vervoermiddel

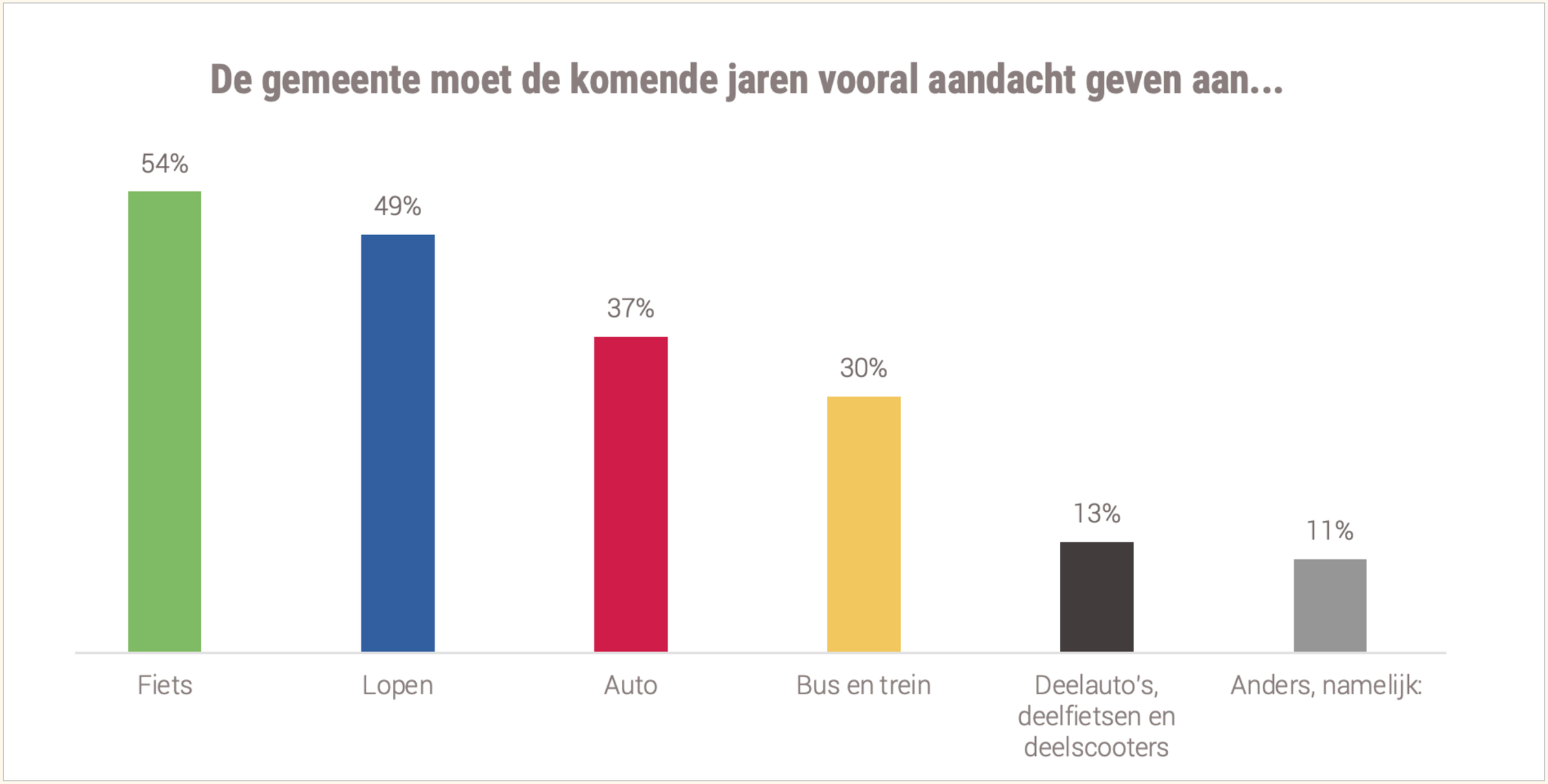


Wat scheelt er aan:

Voetganger/rolstoelgebruiker	Fietser	Bussen en treinen	Automobilist
1. Onveilige oversteekplaatsen	1. Wachttijden bij verkeerslichten	1. Aansluiting bussen – trein	1. Parkeergelegenheid
2. Onderhoud + breedte stoepen	2. Gevaarlijke oversteken	2. Busstations vies / onveilig	2. Er wordt te hard gereden / onveiligheid
3. Onveiligheid bij de Strip	3. Onderhoud fietspaden		3. Verkeerslichten

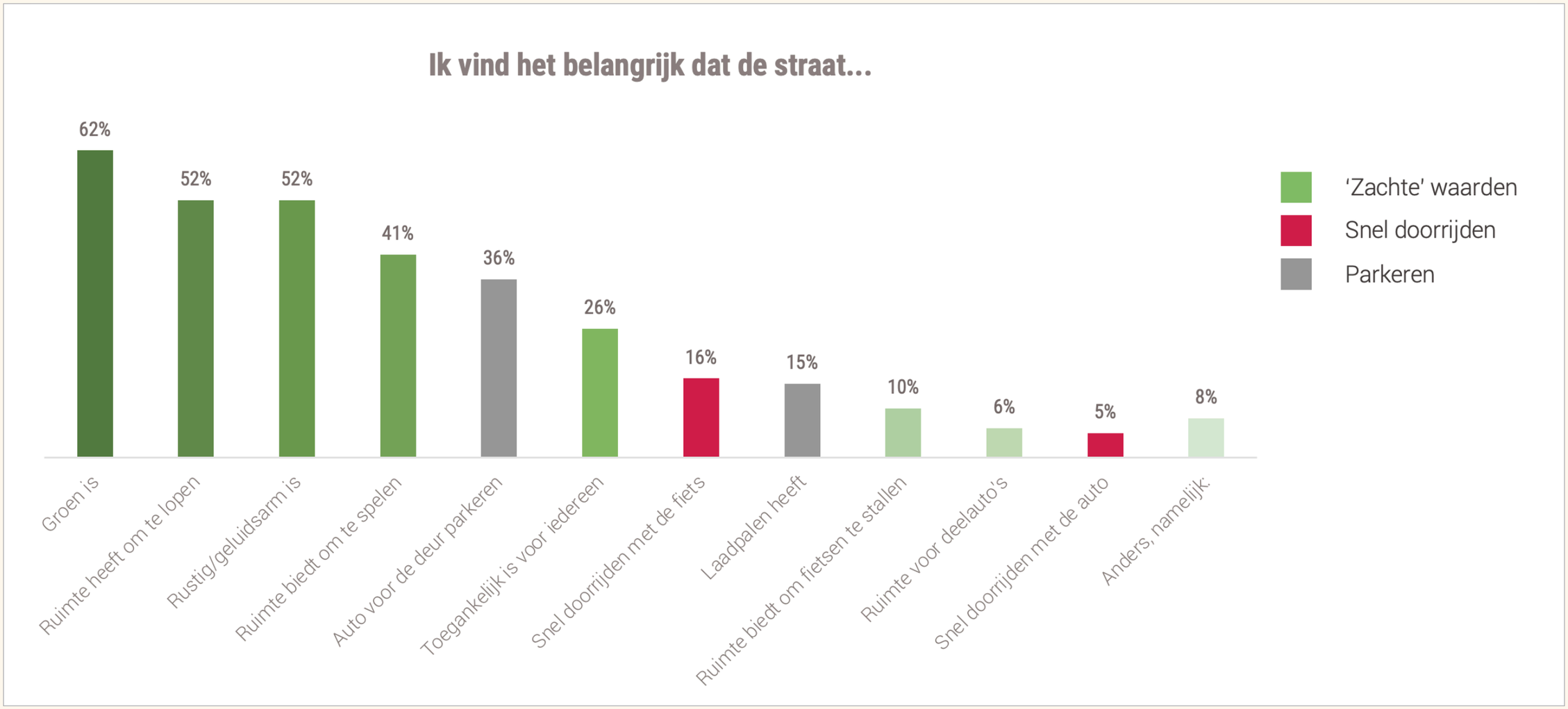
- Stakeholders zijn iets minder tevreden over de fiets en iets meer tevreden over het OV

Focus van de visie: fiets en lopen. Ook auto en OV belangrijk.



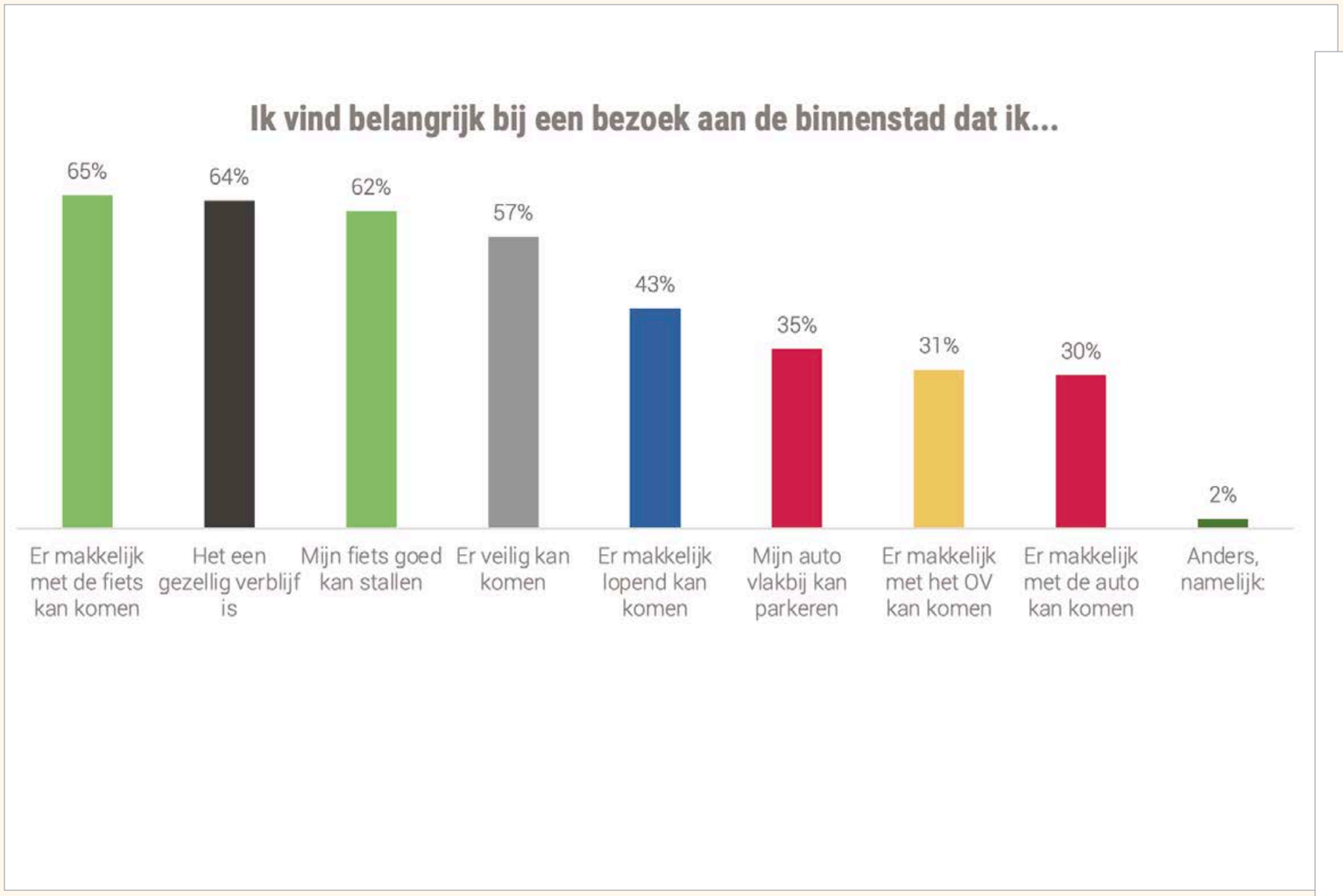
- Stakeholders geven meer aandacht aan de auto (55%) en iets minder aan de fiets (39%) en het OV (11%). Lopen en delen komt overeen.

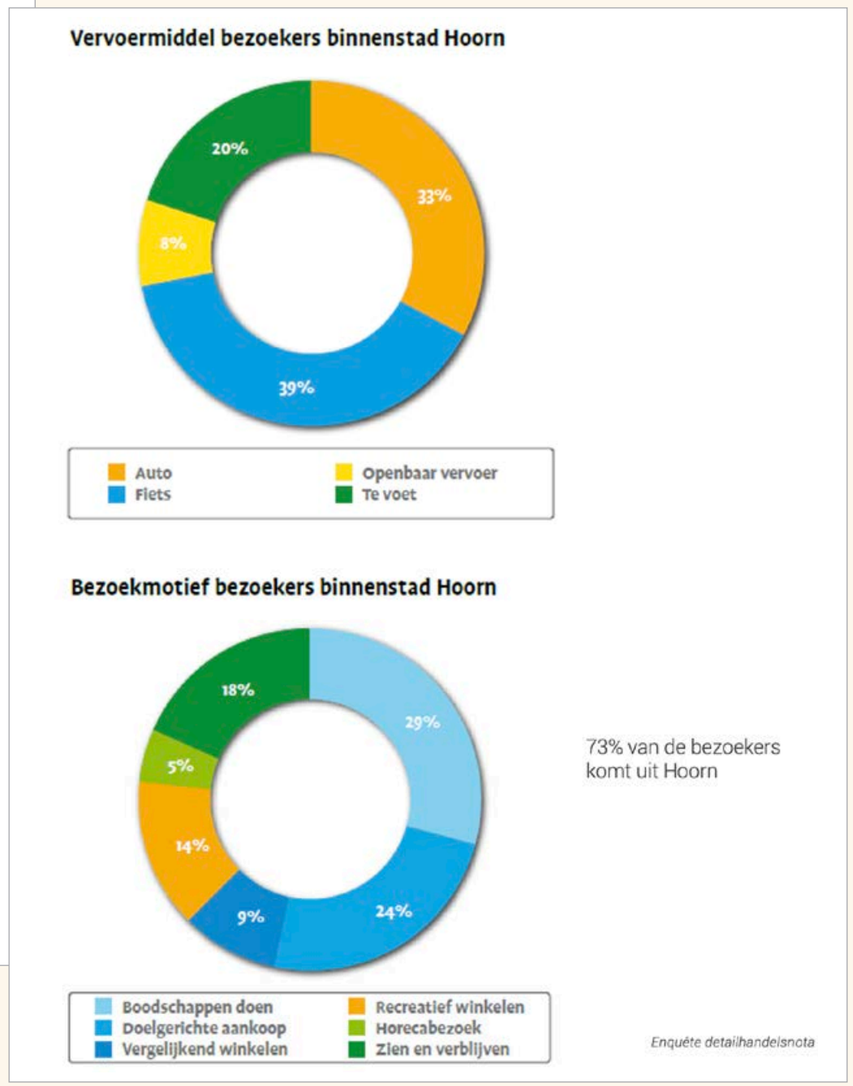
Eigen straat



- Het beeld komt grotendeels overeen met stakeholders. Toegankelijkheid scoort hoger (54%). Voor de deur parkeren, rust, groen zijn minder belangrijk (>10%). Lopen en fietsenstallen is ook voor hen belangrijk (49 en 40%).

De binnenstad





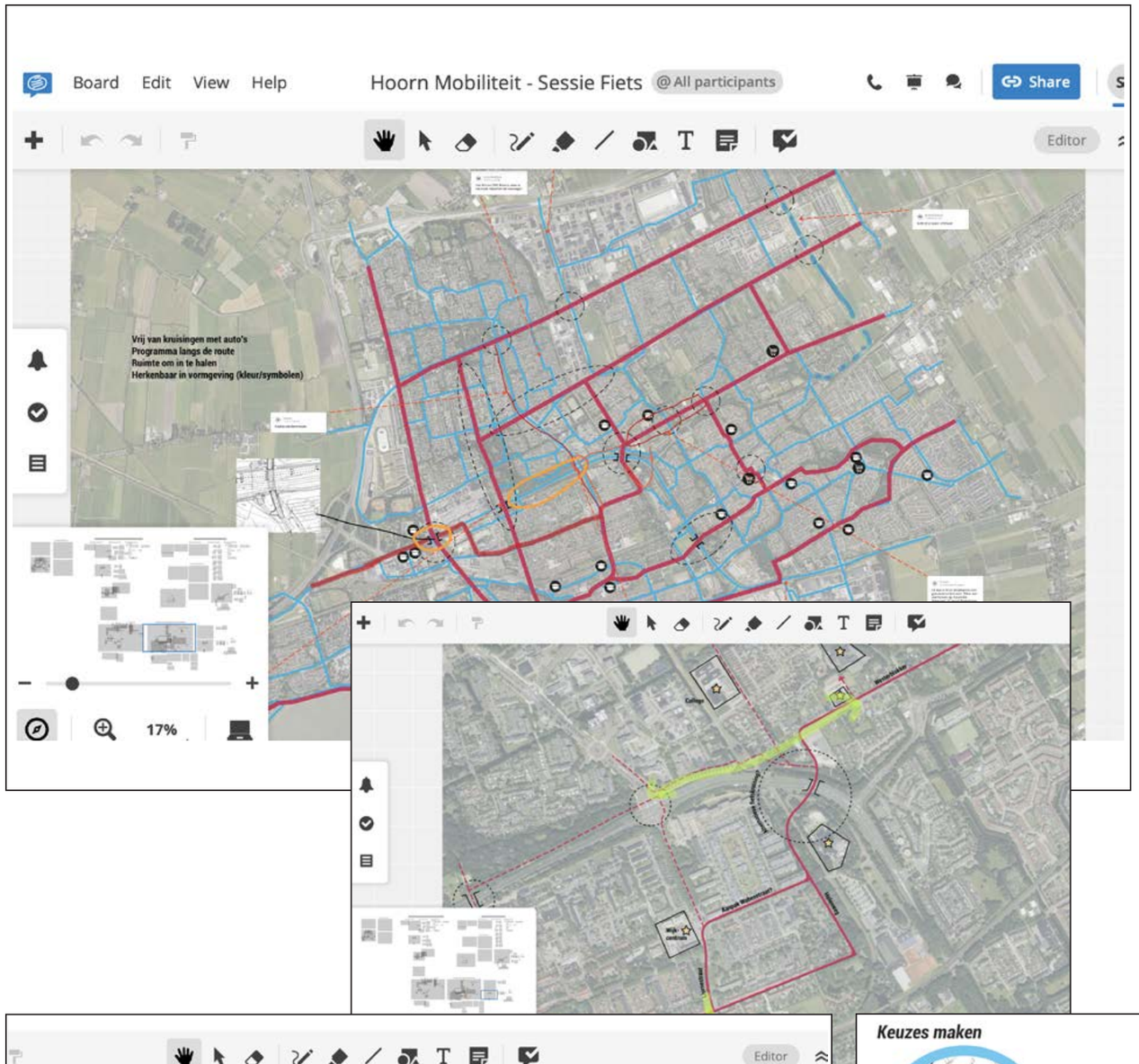
- Veiligheid staat bij stakeholders op één. Stakeholders scoren autobereikbaarheid (40%) hoger dan inwoners. De fiets, ook stallen, en lopen is voor stakeholders minder van belang dan voor inwoners (allen rond de 35%).

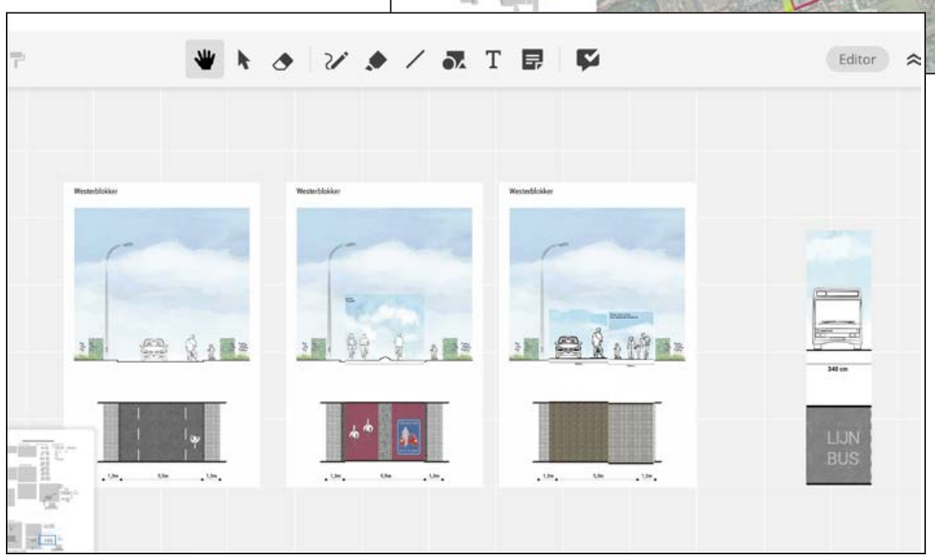
Bevindingen enquête

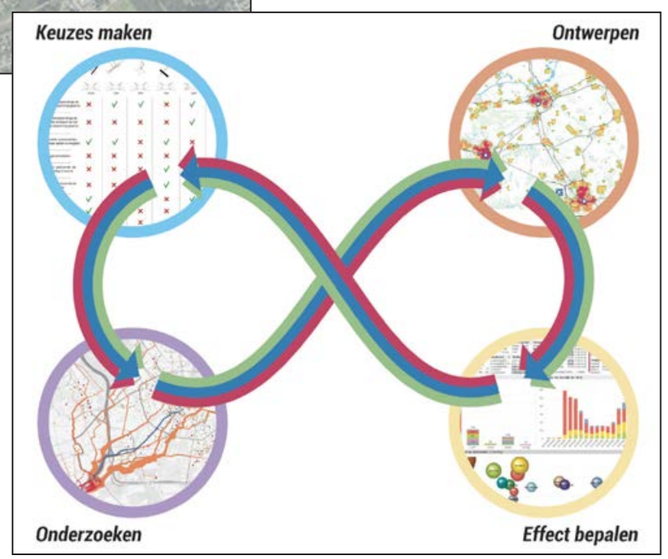
- *Tevredenheid over fiets. Minder over wandelen, auto en OV.*
- *Focus visie: Eerst fiets en lopen. Dan auto en OV.*
- *Stakeholders hechten meer belang aan de auto en minder aan fiets en OV dan bewoners*
- *In eigen straat zijn vooral 'zachte waarden' als groen, lopen en spelen van belang. Stakeholders vinden 'toegankelijkheid voor iedereen' belangrijk.*
- *Bewoners vinden de fiets, veiligheid en gezelligheid belangrijk voor hun bezoek aan de binnenstad. Stakeholders vinden veiligheid het belangrijkst.*

2.

ontwerpend onderzoek







Ontwerpend onderzoek naar effecten en consequenties van keuzes. Welke keuzes moeten worden gemaakt? Zijn keuzes afhankelijk van elkaar?

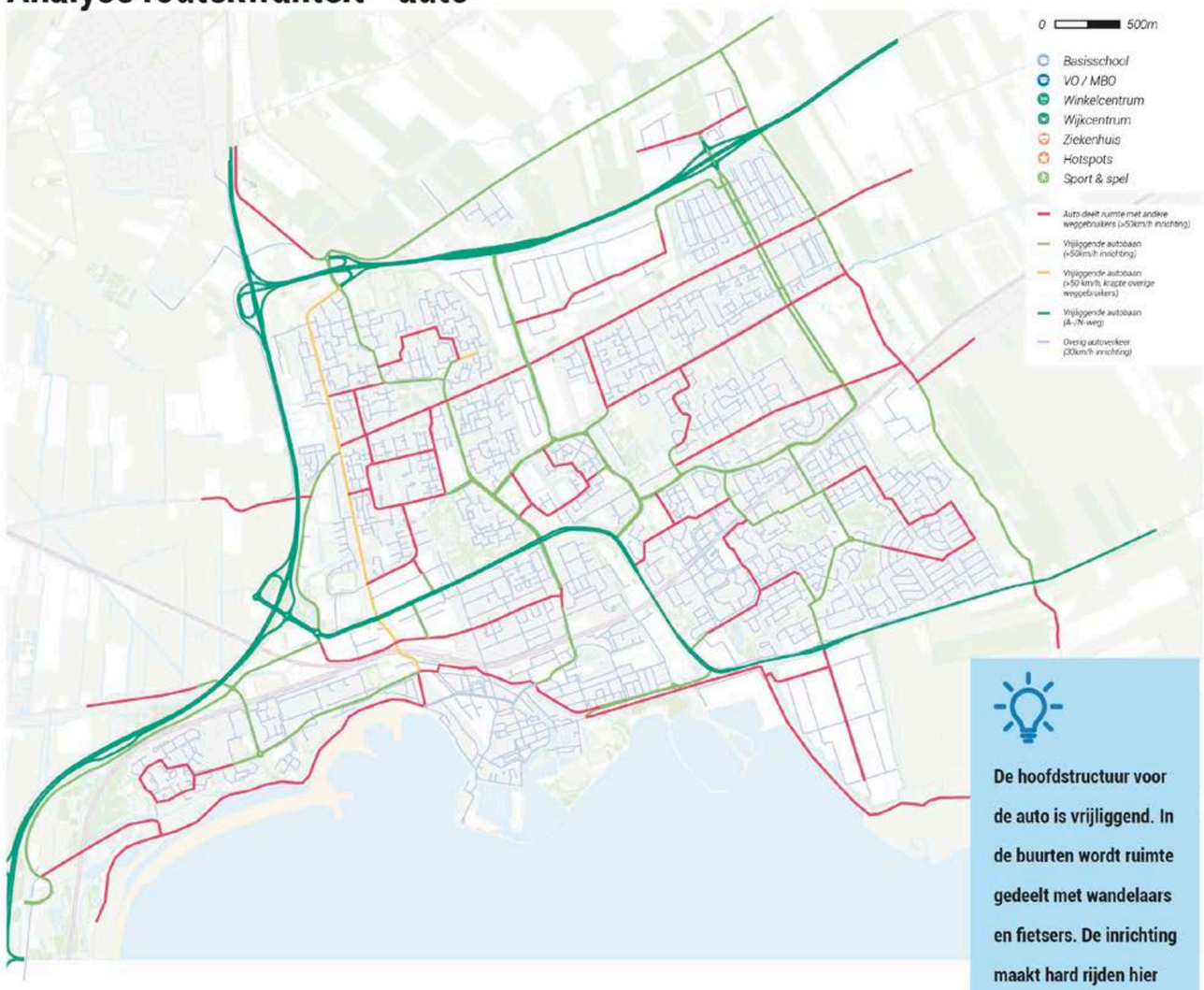
Wat aan bod komt is:

- Autonetwerk
- Spoorwegkruising
- Verblijfkwaliteit binnenstad
- OV netwerk
- Fietsnetwerk
- Loopnetwerk
- Verduurzaming
- Mobiliteit en verstedelijking

Auto. ***De hoofdstructuur voor de auto is groen ingebed en vrijliggend. Afgelopen jaren zijn de grote opgaven al opgepakt en uitgevoerd (Westfrisaweg) of zijn er oplossingen in zicht (Turborotondes, A7).***



Analyse routekwaliteit - auto



De hoofdstructuur voor de auto is vrijliggend. In de buurten wordt ruimte gedeelt met wandelaars en fietsers. De inrichting maakt hard rijden hier mogelijk (>50km/h).

Straatprofiel. Wogmergouw



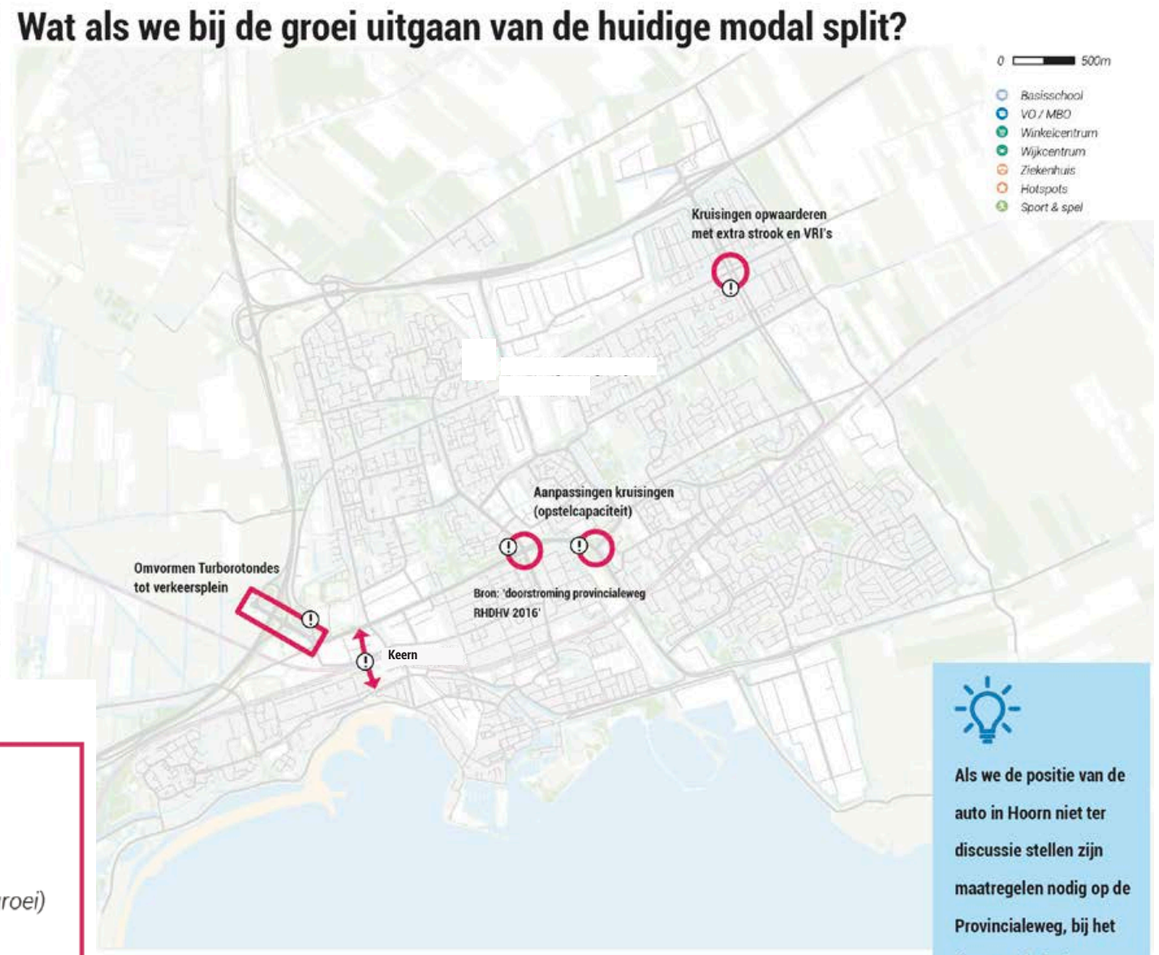


De hoofdstructuur voor de auto is vrijliggend. Voor eventuele groei in de toekomst is nog veel ruimte beschikbaar.

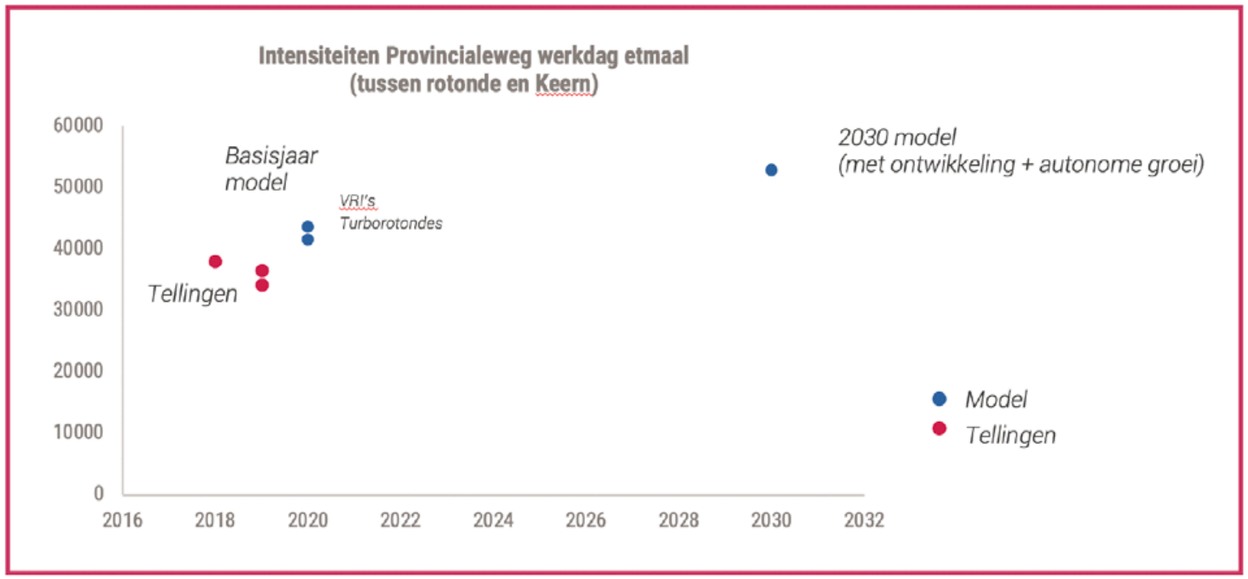
Auto. Knelpunten zitten vooral aan het begin van de Provincialeweg. Daar is er samenhang met gebiedsontwikkeling

- Doorstromingsknelpunten zijn het grootst aan de westkant van de Provincialeweg. Meer naar het oosten worden ze kleiner.
- In het westen hangen ze samen met woningbouw, in het oosten minder.



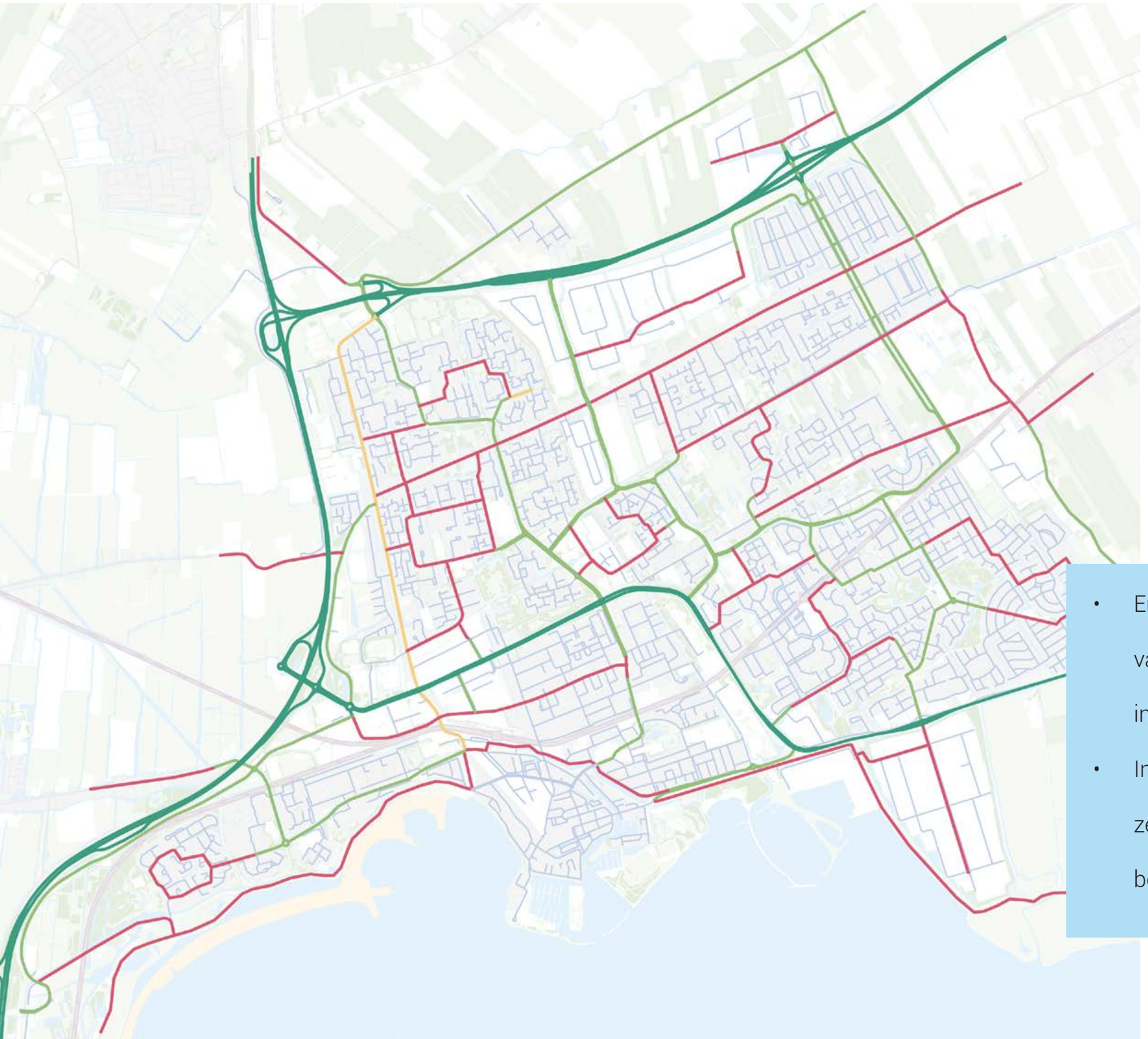


Prognose verkeersmodel versus tellingen



- Verbetering voor andere vervoermiddelen geeft ook ruimte voor autoritten die lastig te maken zijn met andere vervoermiddelen

Auto. ***Als er bij de Provincialeweg wordt gekozen voor ongelijkvloerse kruisingen met de fiets wordt een groot deel van de autoknelpunten opgelost. Grote structuuringrepen zijn niet nodig voor de doorstroming.***

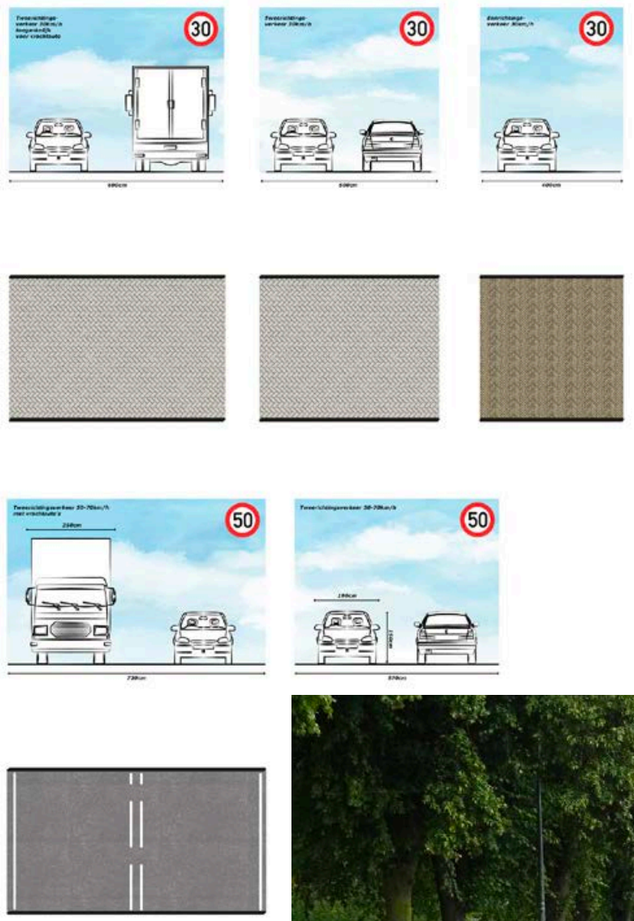


Mogelijke strategie

- Functie Provincialeweg behouden zoals nu
- Op enkele plekken hoogwaardig ongelijkvloers kruisen voor fietsers en wandelaars.

- Er moeten forse aantallen van het verkeer van de Provincialeweg af om de weg anders in te kunnen richten.
- Ingrepen om dat te realiseren leiden zijn zeer kostbaar, hebben fors verlies in bereikbaarheid en zijn lastig inpasbaar.

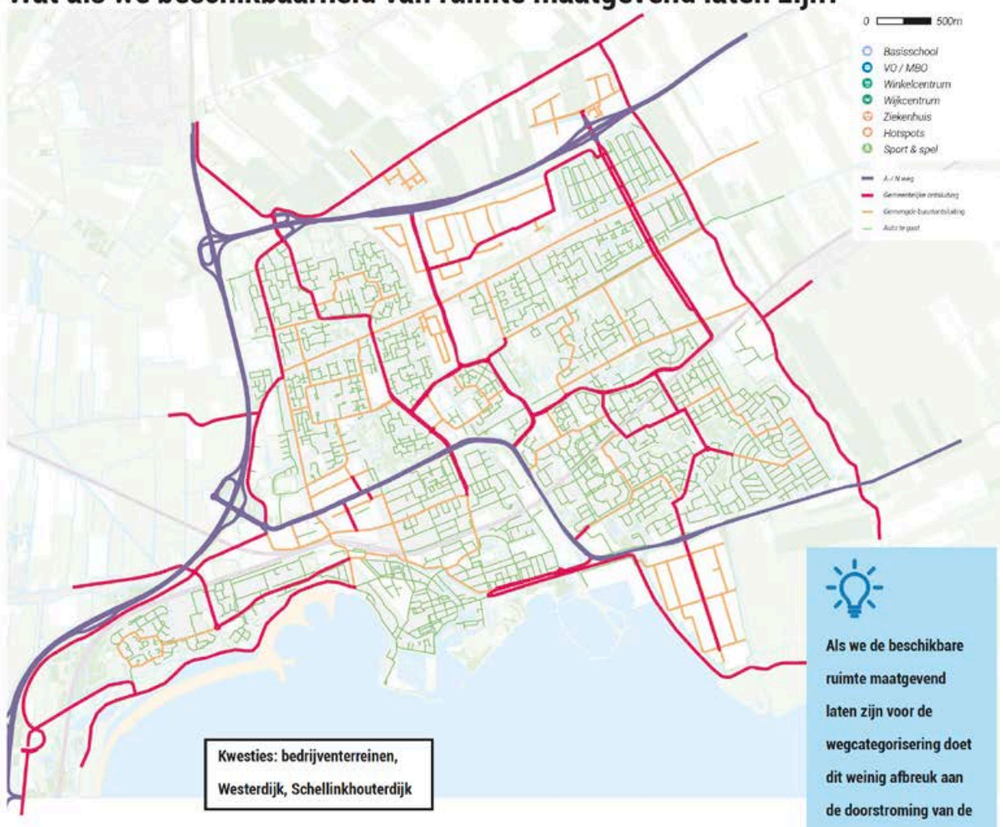
Auto. ***Veiligheidsknelpunten treden op bij de buurtontsluitingswegen waar auto, (bus), fiets en wandelaars een krap profiel delen. Een eventuele 30 km/u inrichting kan prima samen gaan met autodoorstroming.***



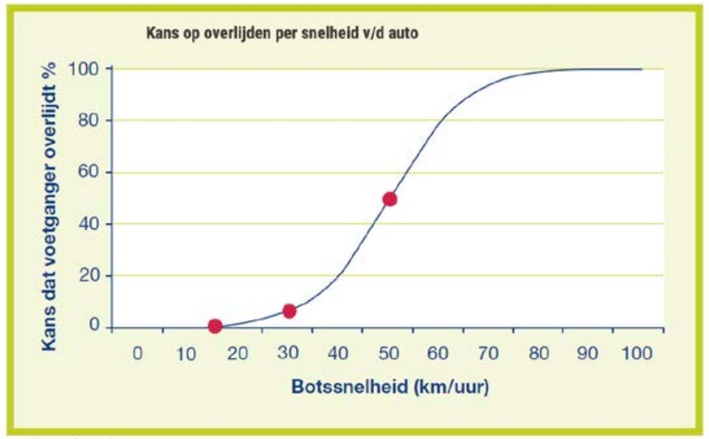




Wat als we beschikbaarheid van ruimte maatgevend laten zijn?



Als we de beschikbare ruimte maatgevend laten zijn voor de wegcategorisering doet dit weinig afbreuk aan de doorstroming van de auto.

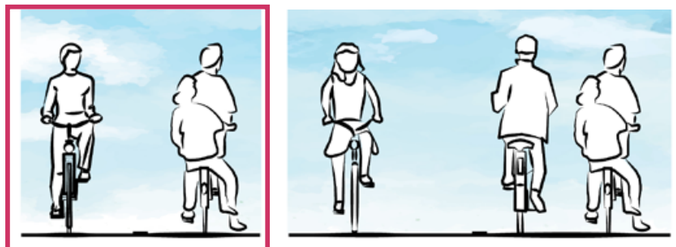


SWOV (2005)

Keern. ***Het Keern is de plek waar alle vervoersmiddelen samenkomen: wandelaars, fietsers, bussen, auto en treinen. Dit knelt door de krappe beschikbaarheid van ruimte.***



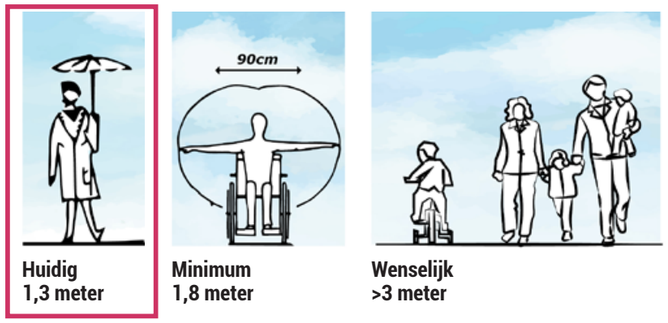
Met circa 4.500 fietsers per dag een van de drukste fietsschakels in Hoorn



Huidig
2,5 meter

Wenselijk
>4 meter

Belangrijke verbindende voetgangersschakel in stations-/centrumgebied



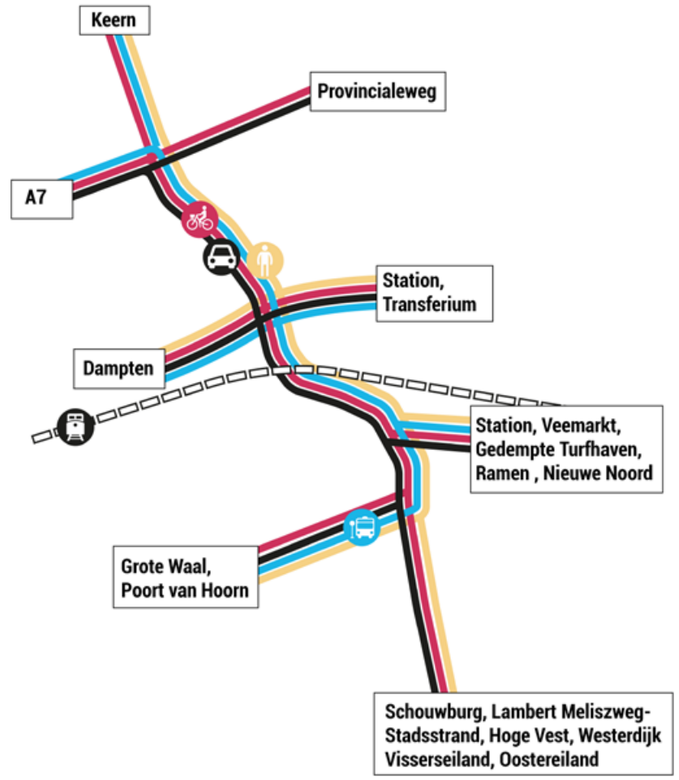
Huidig
1,3 meter

Minimum
1,8 meter

Wenselijk
>3 meter

Stadsentree voor gemotoriseerd verkeer





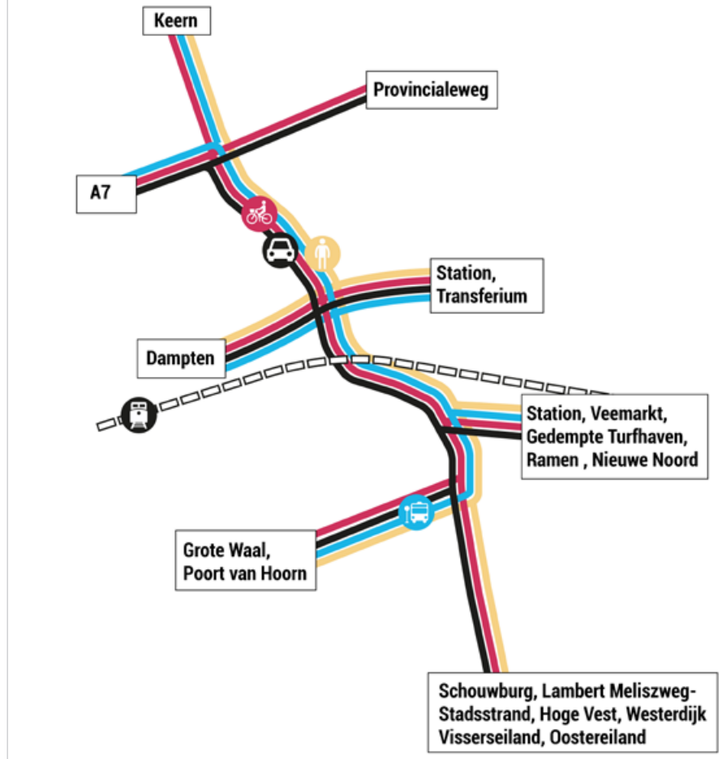
De stationsovergang bij het Keern is de plek waar alle vervoersmodaliteiten samenkomen. Bus, auto, fiets en wandelaar maken allen gebruik van deze entree richting de binnenstad, Grote Waal en het stadsstrand. Tegelijkertijd kruist ook de trein hier. Dit knelt. Logisch: voor het veilig en comfortabel inrichten van alle modaliteiten en functies is meer ruimte nodig.

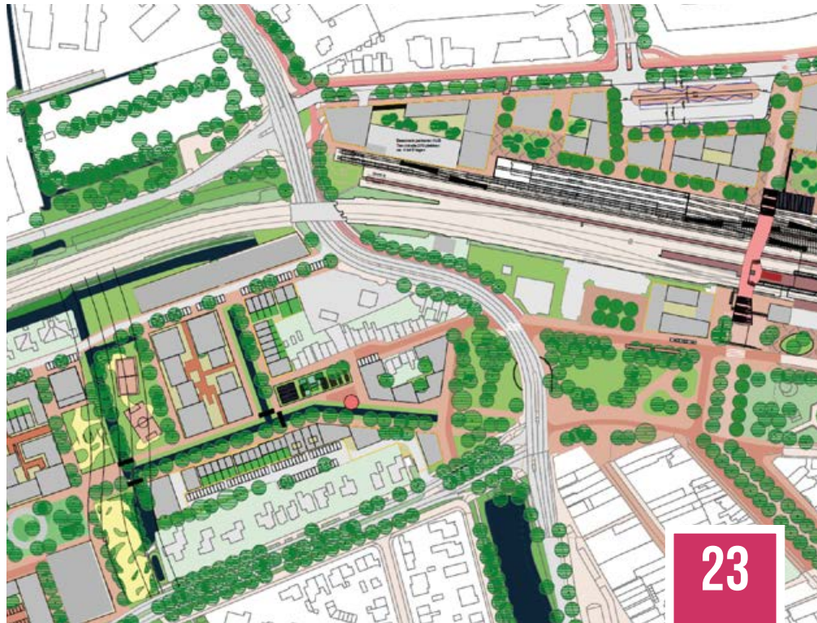
Keern. ***Een alternatieve route voor gemotoriseerd verkeer is een manier om ruimte te creëren voor de fietser, voetganger, voor stedelijke aanhechting en verblijfskwaliteit (Poort van Hoorn).***



Uit: Stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn

Huidige situatie





Voorliggende keuze

Optimaliseren huidige situatie



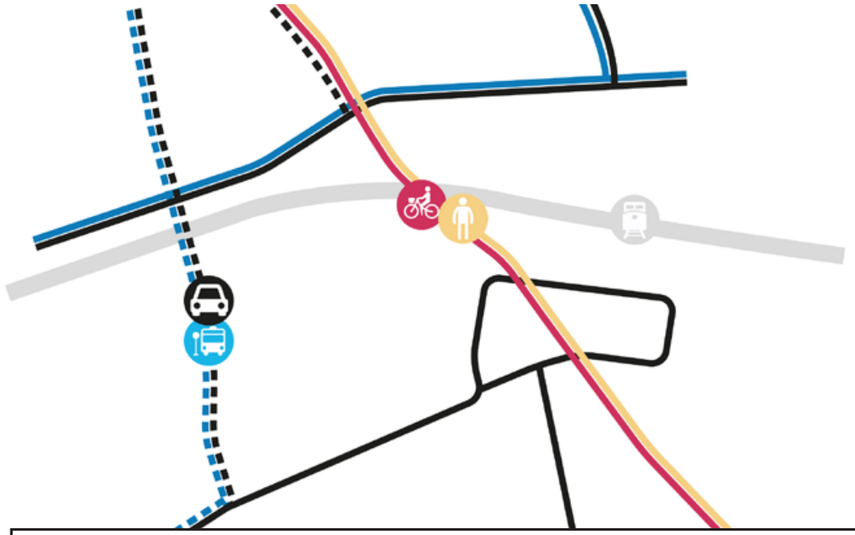


Optimaliseren huidige situatie

1. Krappe ruimte voor zowel fiets, wandelaar, auto als bus
2. Verkeersbarrière met stedenbouwkundige restruimten
3. Spoorveiligheidsrisico
4. Bushalte nodig aan zuidzijde (voor bus 314)
5. Verkeersbeperkend
6. Relaief beperkte middelen

Ontvlechten en aanhechten





Ontvlechten en aanhechten

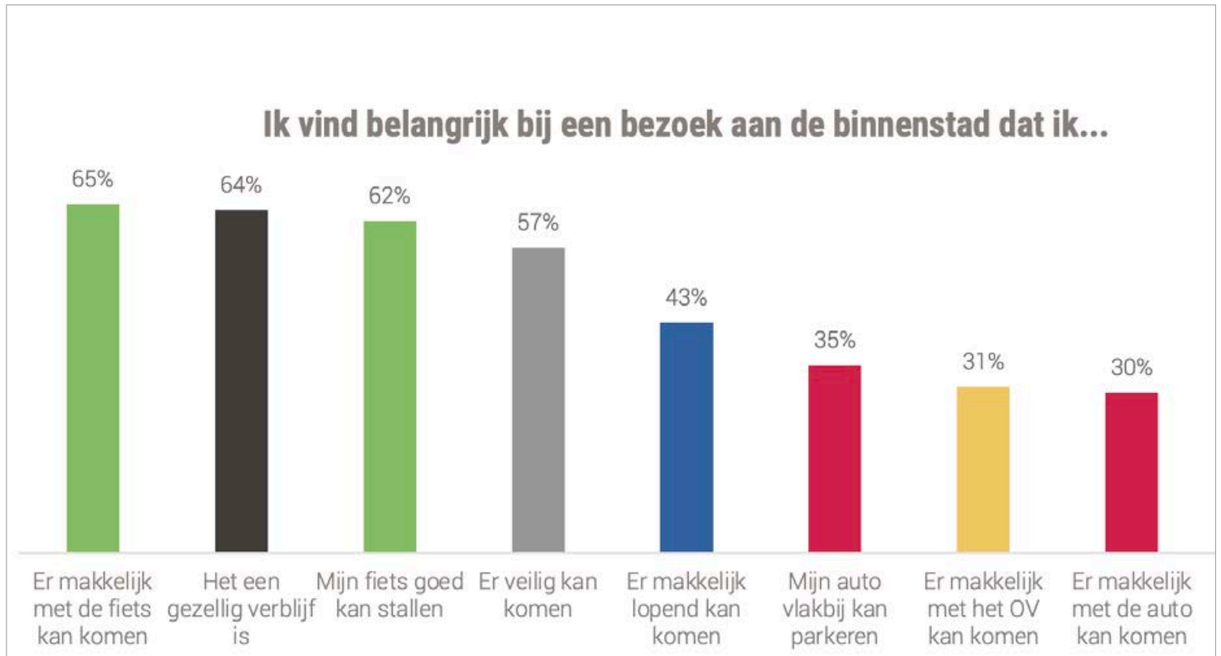
1. Mogelijkheid tot kwalitiatief hoogstaande wandel- en fietsentree binnenstad
2. Mogelijkheid tot stedenbouwkundig aanhechten van de stad (ruimte voor verblijven, interactie en ontmoeten)
3. Veilige (al dan niet ongelijkvloerse) kruising
4. Alleen busstation aan noordzijde
5. Risico op aanzuigende werking (te beinvloeden door inrichtingskeuzes en keuzes binnenstad)
6. Forse investering

Special Binnenstad. ***Hoornse binnenstad kan sterker worden als verblijven centraal wordt gezet.***

Autotoegankelijkheid vooral van belang voor bezoekers buiten Hoorn.

Alkmaar, Leiden, Haarlem





Hoorn



Veel van de verbeterpunten zitten in inrichtingsdetails,

denk aan: beperking ruimte voor auto in rijloper, opruimen

hoogteverschillen in het straatprofiel, heldere afbakening

drempelruimtes en vergroening.

***Binnenstad.** De troeven van Hoorn liggen relatief geïsoleerd. Quick win: niet alle straten waar nu auto's rijden zijn nodig om het huidige niveau van autotoegankelijkheid te waarborgen.*



De troeven van Hoorn liggen relatief geïsoleerd *(discontinuïteit in voetgangersgebied)*

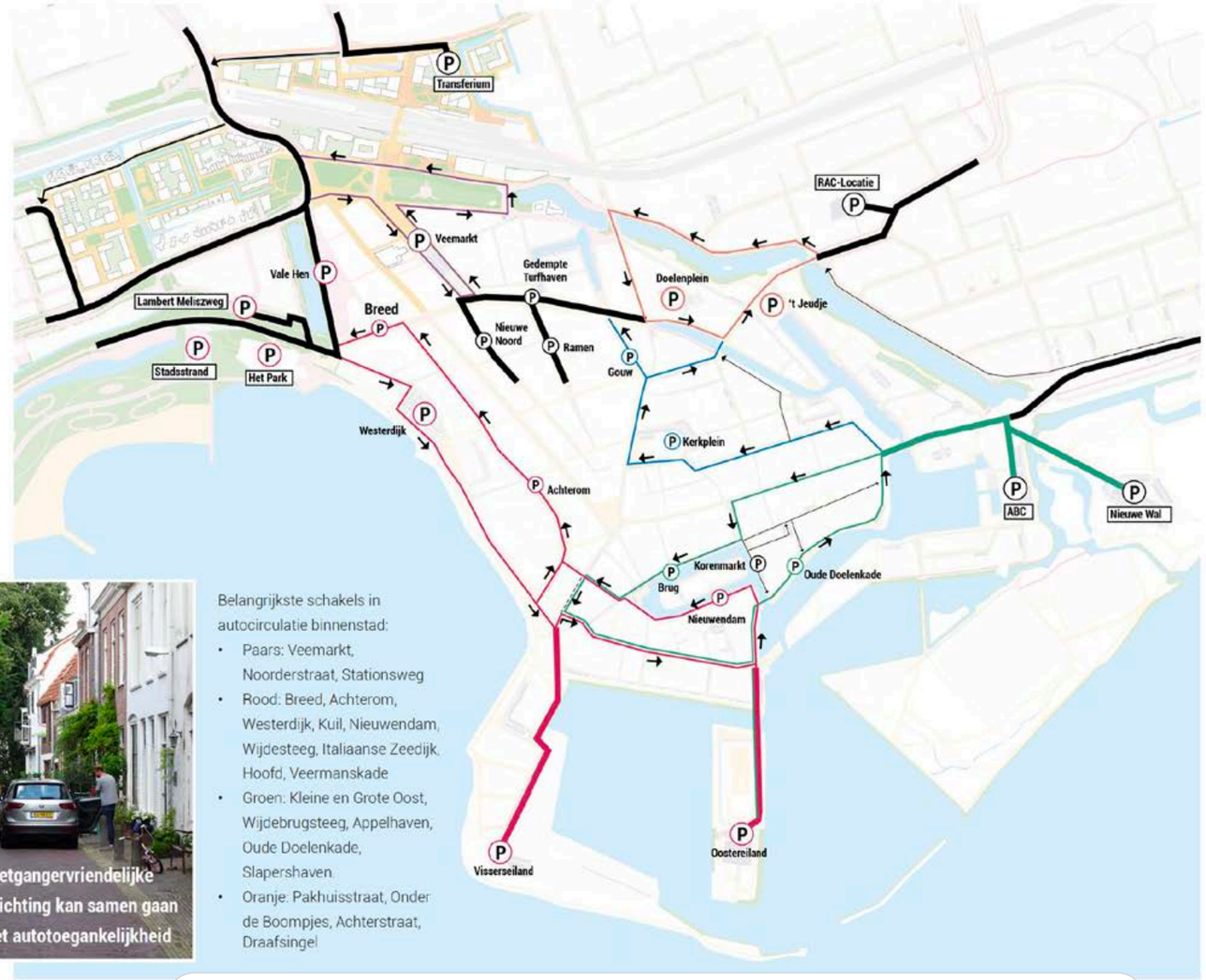
Niet alles is afhankelijk van elkaar. Veel straten in de binnenstad van Hoorn zijn anders in te richten zonder dat het de autotoegankelijkheid van het totale centrum aantast.

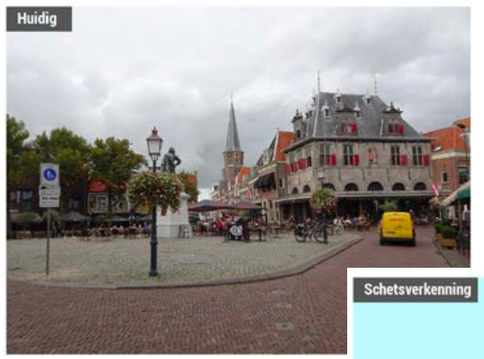


Belangrijkste schakels in autocirculatie binnenstad:

- Paars: Veemarkt, Noorderstraat, Stationsweg
- Rood: Breed, Achterom, Westerdijk, Kuil, Nieuwendam, Wijdesteeg, Italiaanse Zeedijk, Hoofd, Veermanskade
- Groen: Kleine en Grote Oost, Wijdebrugsteeg, Appelhaven, Oude Doelenkade, Slapershaven
- Oranje: Pakhuisstraat, Onder de Boompjes, Achterstraat, Draafsingel

Parkeerplaatsen en aanrijroutes centrum Hoorn (situatie met Poort van Hoorn)





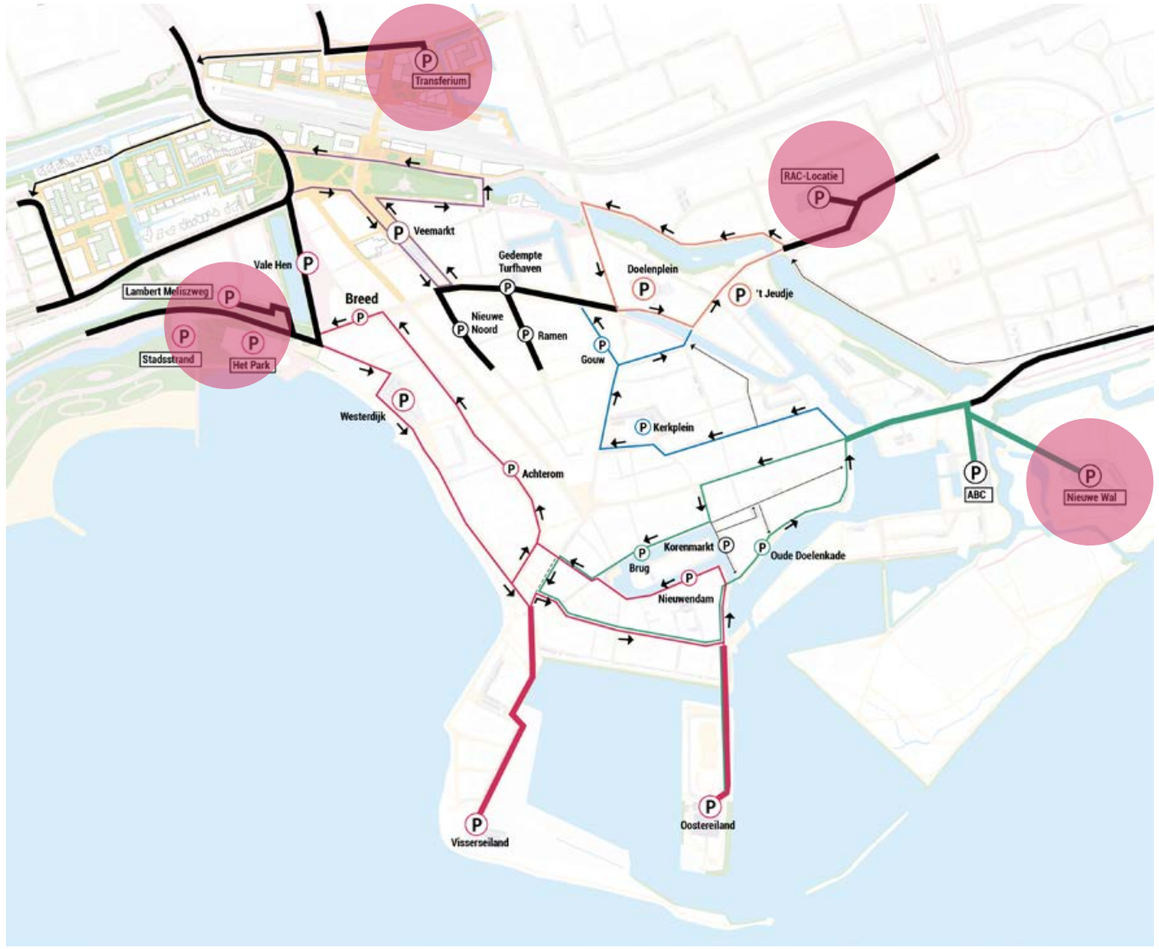
Kans Roode Steen



Kansen:

- ***Inrichting overeen laten komen met circulatie.***
- ***Circulatie afdwingen met knip en inrichting (bijv. knip Roode Steen)***
- ***Parkeerplaatsen bezoekers naar de rand verplaatsen. Cameratoegang voor bewoners, bevoorrading en mensen met een beperking***

Binnenstad. ***Als we nog meer kwaliteit willen in de Hoornse binnenstad (denk bijvoorbeeld aan: continue strandboulevard, rode loper, rondje vesting) dan nodig om in te grijpen in het parkeerregime***







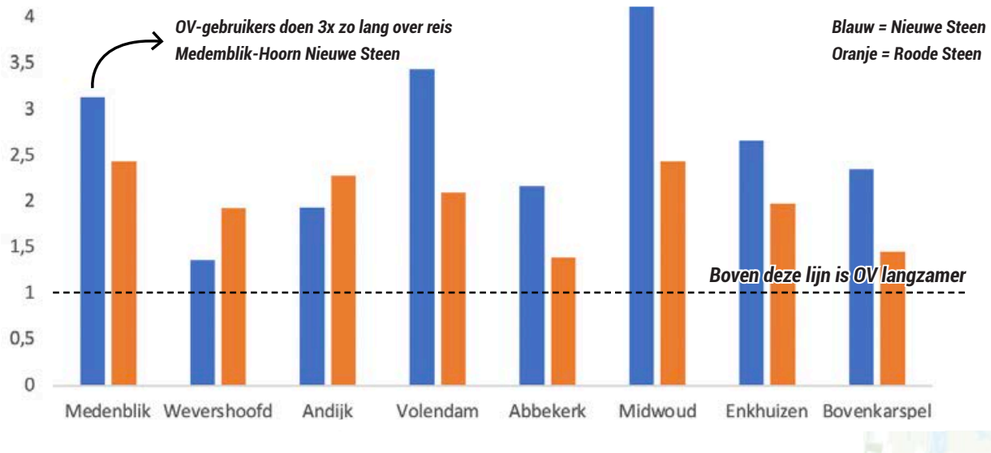
Wat als we ontwerpen vanuit de potentiële kwaliteit van de plek?

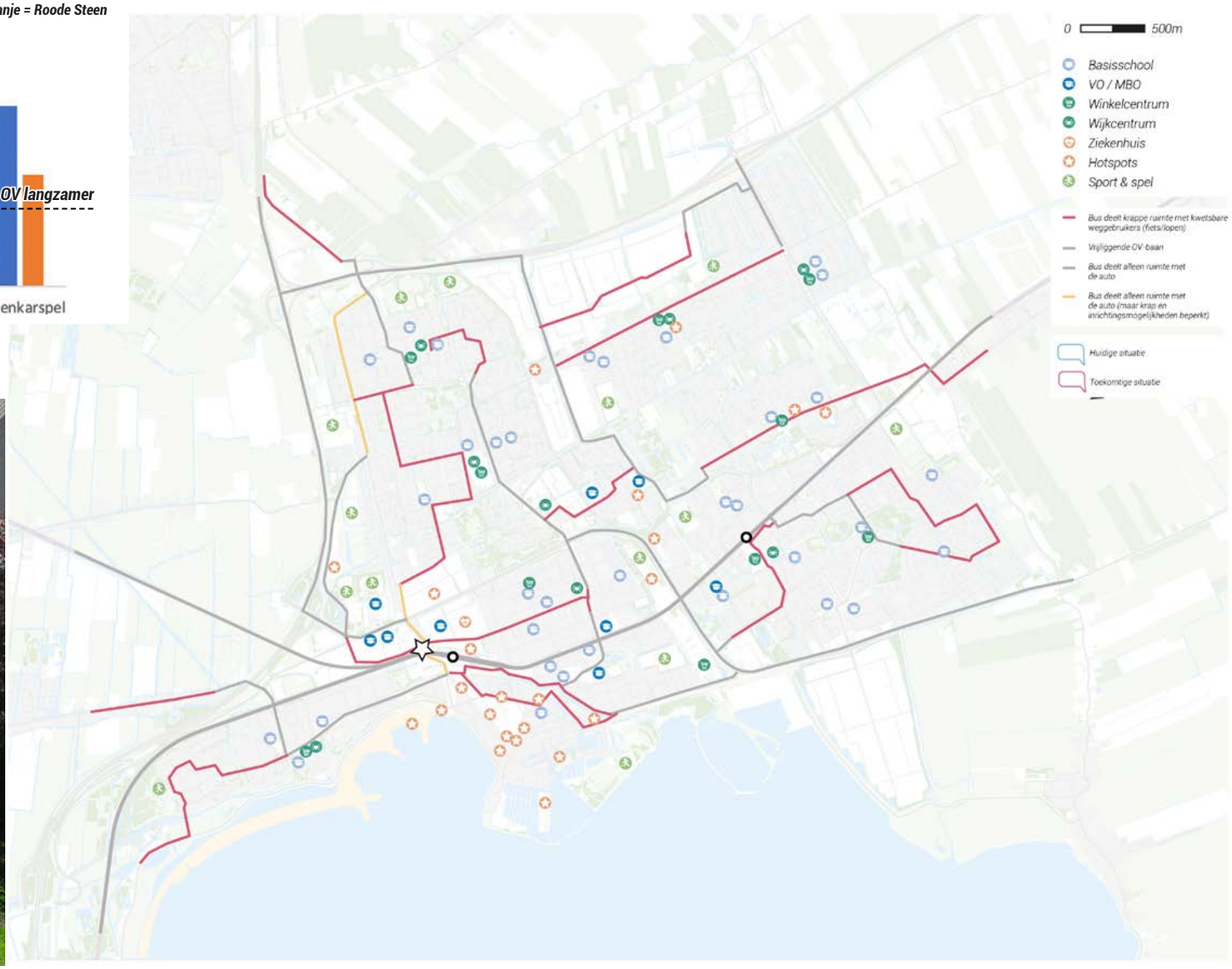


Fasering: Parkeerplaatsen per lusje naar de rand verplaatsen ?

Kansen intensiveren aantal plekken door gebouwd / gestapeld parkeren: ABC-locatie (oost), Nieuwe Wal (zuid), Lambert Meliszweg / Vale Hen (west), Transferium / Station (noord)

***Bus.** Vooral scholieren maken gebruik van de bus. Verder is het gebruik laag, dit is logisch aangezien reistijden en comfort ongunstig uitpakken in vergelijking met de auto.*





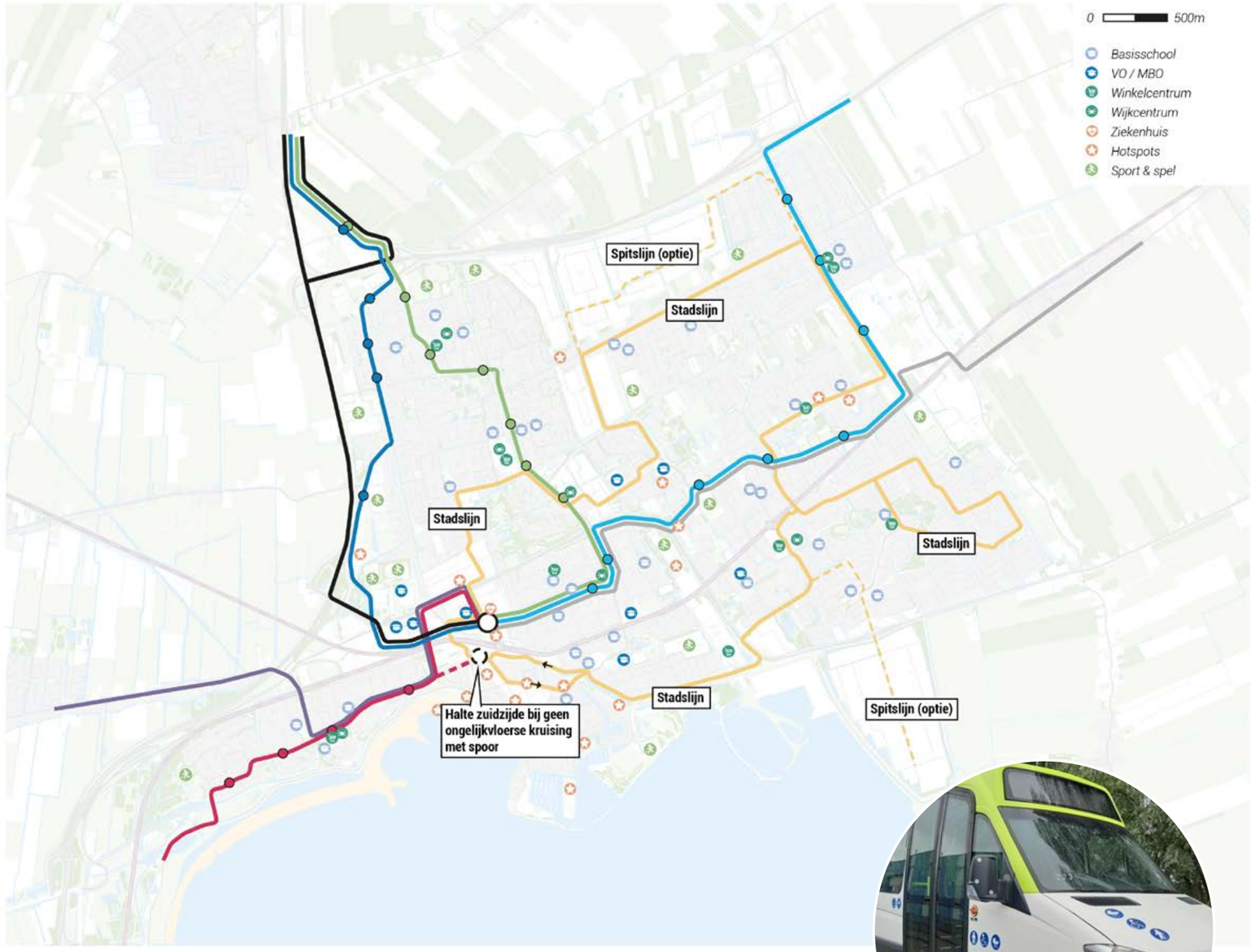


Bus deelt de weg met kwetsbare verkeersdeelnemers

***Bus.** Een scheiding in stads- en streeklijnen maakt het mogelijk om snelheid te maken in de regio en daarmee de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te verbeteren.*



Optie 1: huidige net minimaal aanpassen



Optie 2: snelle streekbussen en een stadslijn

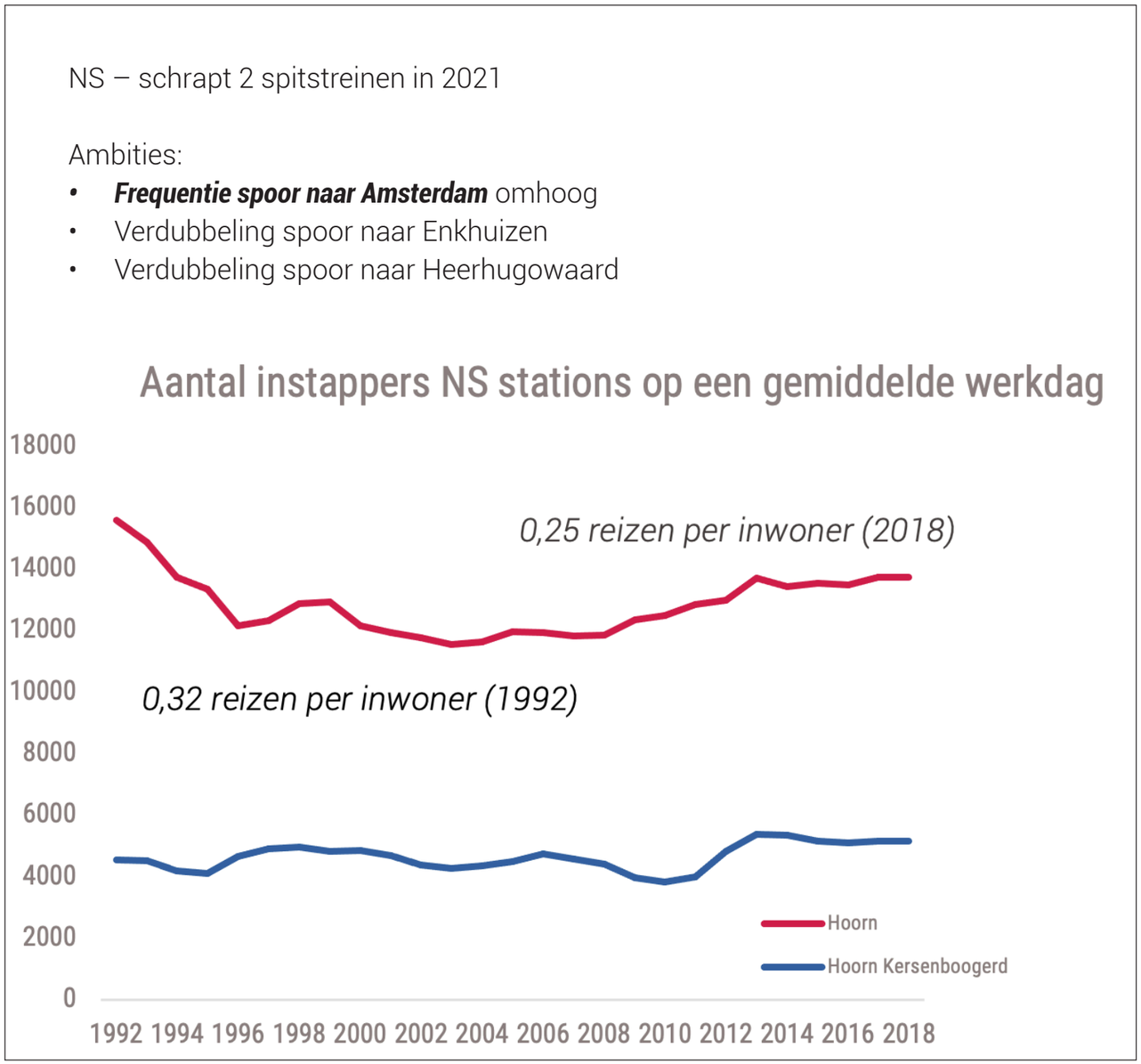
Stadslijn

Trein. ***Treinbediening Hoorn staat onder druk door gebrek aan 'tegenspits' en stagnerende groei aan gebruikers. Programmeren voor een stedelijke markt (trein+fietsers) kan als vliegwiel dienen voor transitie.***

NS – schrapt 2 spitstreinen in 2021

Ambities:

- ***Frequentie spoor naar Amsterdam*** omhoog
- Verdubbeling spoor naar Enkhuizen
- Verdubbeling spoor naar Heerhugowaard



De trein (icm de fiets) is bij uitstek een (sterk) stedelijk vervoersmiddel. Programmeren voor een stedelijke markt kan als vliegwiel dienen.





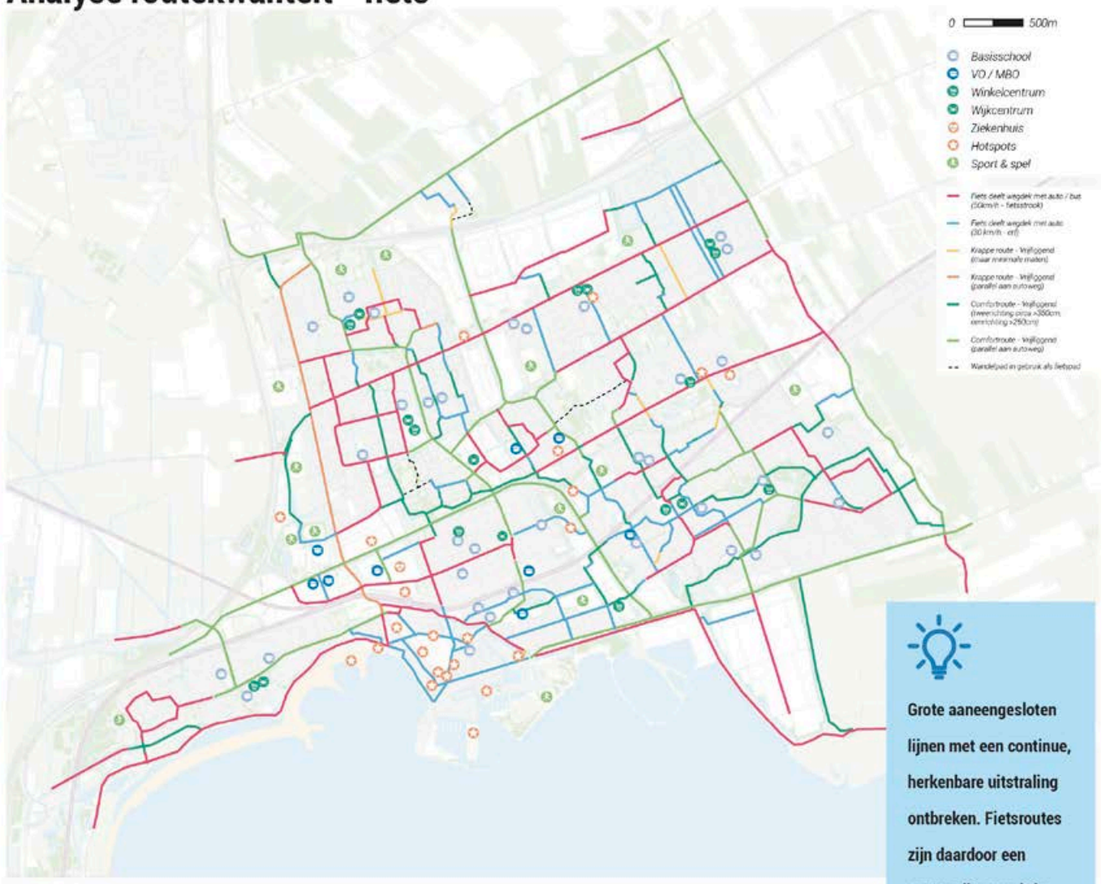
Groenstedelijk

GWL-terrein (95 woningen/ha)
0,3 auto's per huishouden

Fietsen. ***Het netwerk is bijna compleet, maar vrijwel uitsluitend ultilitair. Aaneengesloten lijnen met een continue, herkenbare uitstraling ontbreken. Netwerk is een opstapeling van kris-kras routes.***



Analyse routekwaliteit - fiets



Grote aaneengesloten lijnen met een continue, herkenbare uitstraling ontbreken. Fietsroutes zijn daardoor een opstapeling van kris-kras routes.

Een willekeurige fietsroute door Hoorn



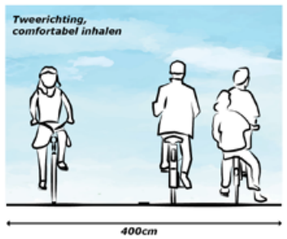
Fietsen is functioneel mogelijk gemaakt maar een herkenbare routing / continue uitstraling ontbreekt. Afmetingen van paden zijn smal waardoor inhalen onmogelijk is. Bij kruisingen met de auto wordt de fiets omgeleid. Snelle routes gaan over voetpaden / via sociaal onveilige paden.

Grootte en snelheidsverschillen nemen toe, dit zorgt voor een nieuwe ruimtevraag



Situatie Bangert en Oosterpolder. Ruimte voor comfortabel fietsen.





Momenteel vaak gekozen minimale afmetingen

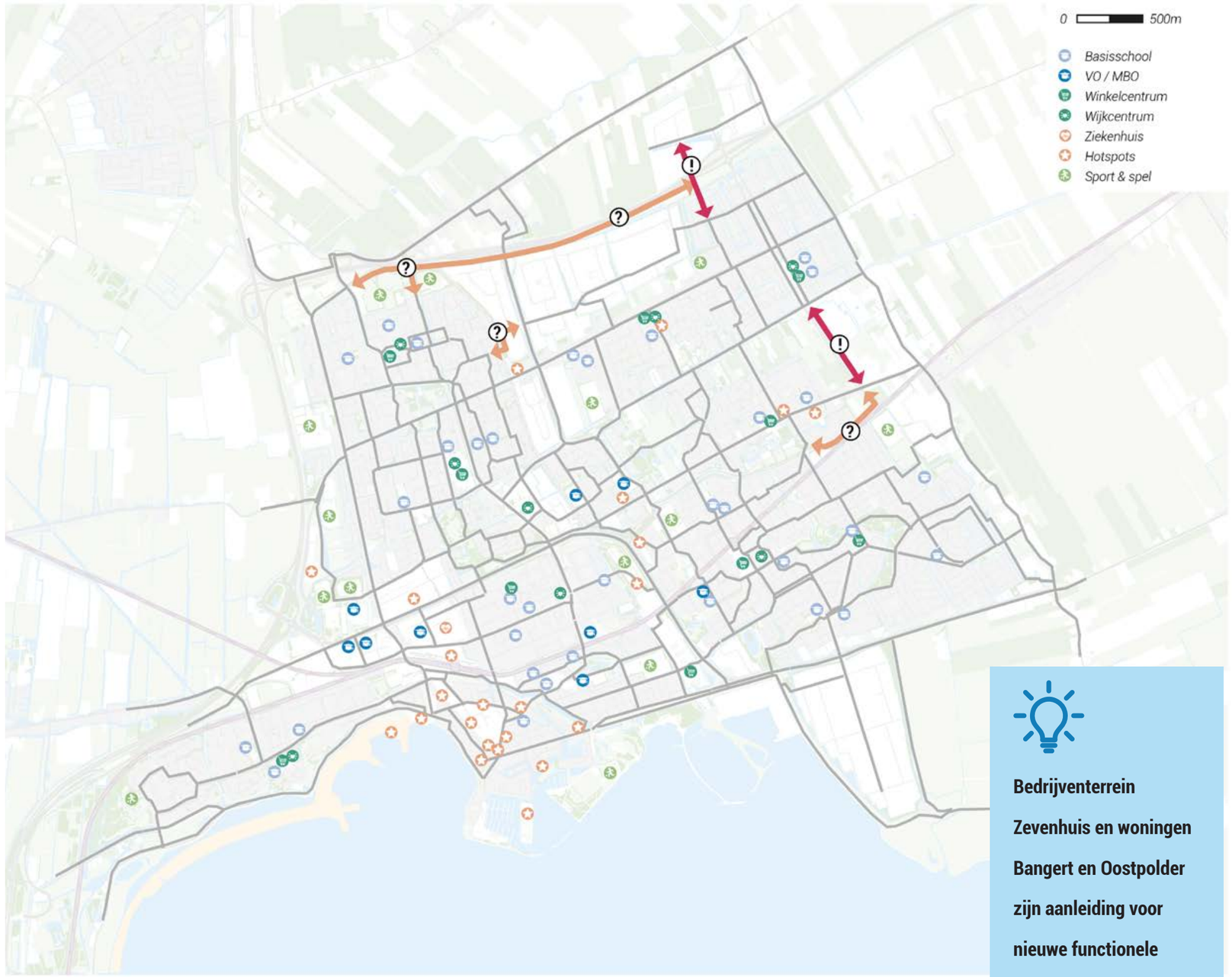
Fietsen. ***Het netwerk is bijna compleet. Ontwikkelingen 'Bangert en Oosterpolder' en 'Zevenhuis' aanleiding voor toevoegen nieuwe fietsschakels.***







Wat als we alleen ontbrekende schakels realiseren?



Bedrijventerrein Zevenhuis en woningen Bangert en Oostpolder zijn aanleiding voor nieuwe functionele schakels in het netwerk

***Fietsen.** Als we gaan voor herkenbare, comfortabele ruimtelijke dragers liggen er uitdagingen op de linten en op de oversteken met de Provincialeweg.*



Wat als we gaan voor herkenbare ruimtelijke dragers?



Succesfactoren geleerd in andere steden:

- Herkenbare en continue routes (beplanting, kleur, materialisatie, bewegwijzering)
- Voorzieningen op de route (van huis naar station, fiets als luie optie: scholen, supermarkt, werk)
- Voorrang in materialisatie (niet de fiets om het autokruispunt heen leiden, maar fietspad continue)
- Comfortabel (ruimte om in te halen)
- Fietsenstalling op herkomst en bestemmingslocaties

- *Route kwaliteit en comfort op hoofdroutes*
- *Verbindingen onder/over Provincialeweg*
  - *Keern*
  - *Liornestraat*
  - *Koepoortseweg*
  - *Holenweg/Mandelapark*
- *Verlengde route Koewijzend - Poortwachter*
- *Aandachtspunt: Ruimte op de linten*
- *Aandachtspunt: kruisingen met sneller verkeer*
- *Fietsenstallingen bij stations, binnenstad en OV haltes.*

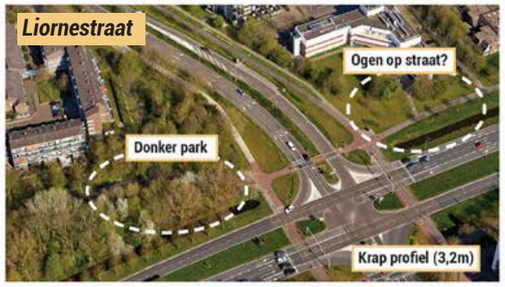


Fietsen. ***Bij herkenbare, comfortabele ruimtelijke dragers is het programmeren van de routes een belangrijk aandachtspunt. Extra aandacht nodig bij kruisingen Provincialeweg.***





Fietskruisingen met de Provincialeweg







Comfortabel inhalen in twee richtingen =>4,0m

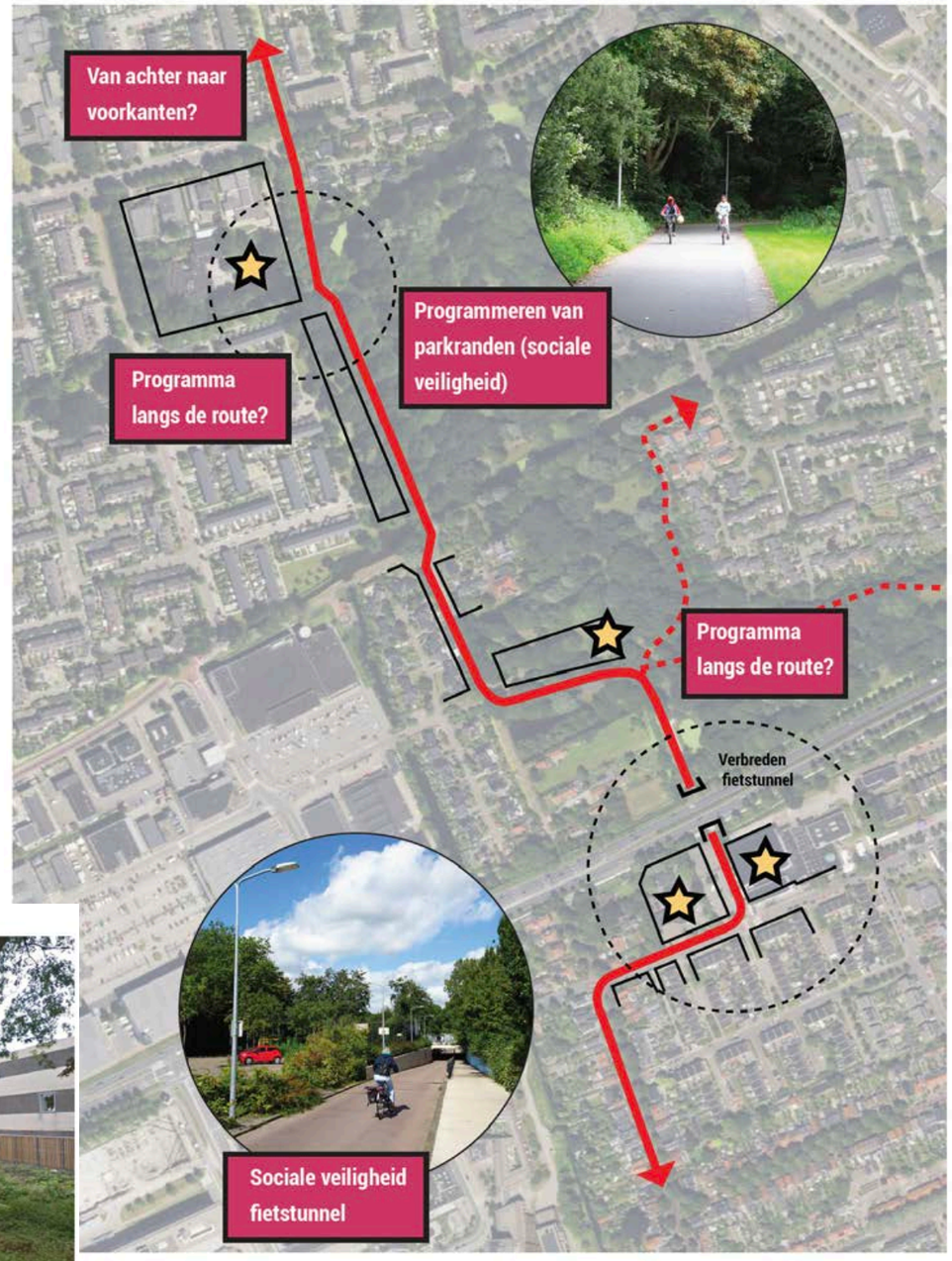


Voor fietsers spelen er bij de kruisingen met de Provincialeweg drie belangrijke thema's:

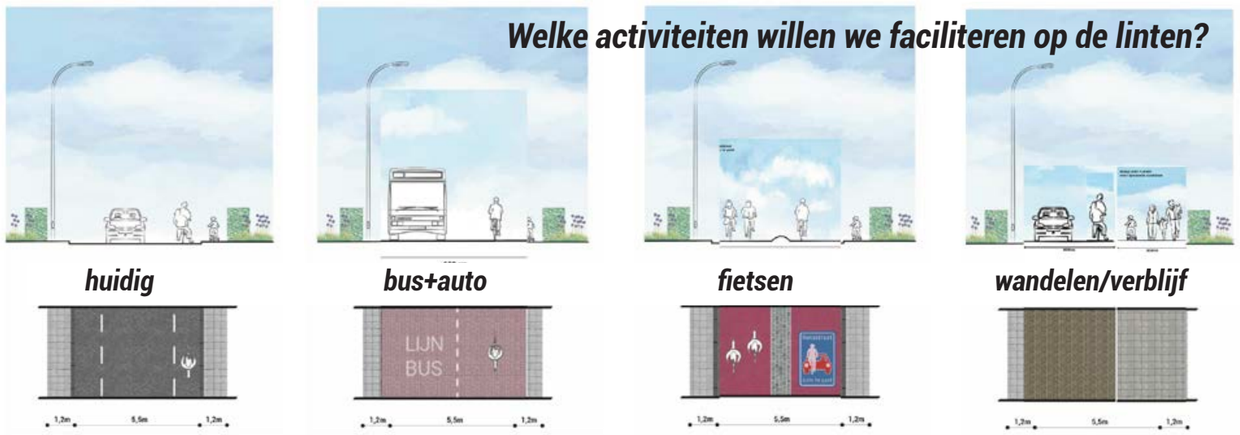
- Ruimte voor fietsers is beperkt. Minimale maten zijn aangehouden.
- Sociale veiligheid. Vrijwel alle kruisingen komen uit op ('s-avonds) desolate en donkere plekken
- Prioriteitsvraag. De Provincialeweg heeft een belangrijke functie in de doorstroming van de auto. Tegelijkertijd zijn er kruisingen met de belangrijkste fietsschakels. Het beter faciliteren van het ene (denk aan: afstelling stoplichten) gaat ten koste van het andere. Alternatief is ongelijkvloers kruisen.







Linten. ***Als we meer fietscomfort willen op de dorpslinten vraagt dit een 30km/h inrichting en een omleiding voor grote bussen. Bij wens meer verblijfskwaliteit shared space nodig.***



Westerblokker kan ingericht worden als fietsstraat. Aandachtspunten: inrichting 'geloofwaardig' maken voor 30 km/u.

Dorpsstraat en Koewijzend-Bangert hebben nu minder fietsers en zijn aanrijroutes voor de brandweer en ambulance. Desondanks comfort-opgave voor fiets en voetganger.

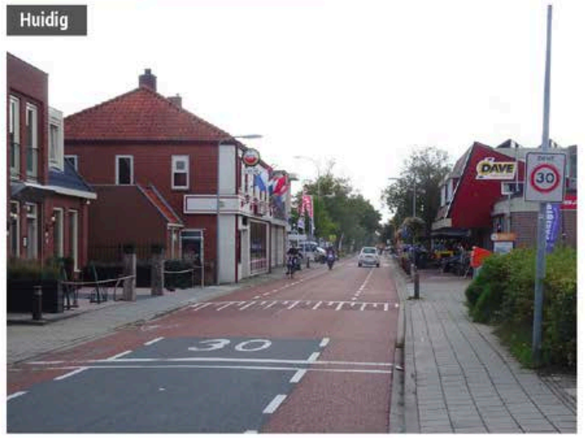


In een scenario met lange lijnen als ruimtelijke structuurdragers voor het fietsnetwerk spelen de dorpslinten een cruciale rol. Dit vraagt om een herinrichting naar een situatie waarbij de fietser centraal staat in het wegbeeld en waarbij de auto te gast is.

De linten zullen als lange lijnen ook altijd een belangrijke rol blijven vervullen in het voetgangernetwerk. De ruimte hiervoor is echter beperkt. Op strategische plekken - bij voorzieningen en monumenten- kan de wens tot wandelen en verblijven leiden tot een shared space achtig principe.

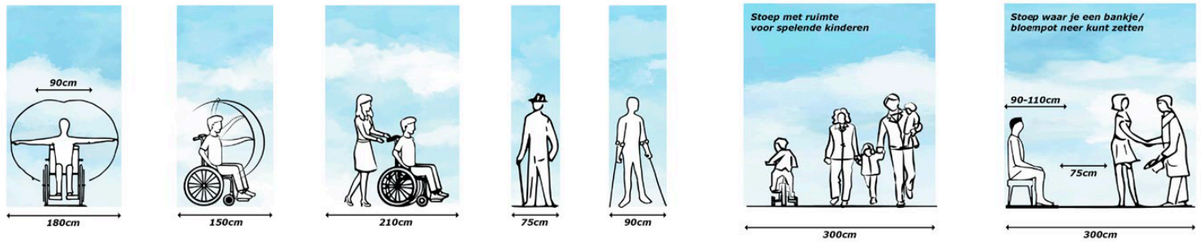








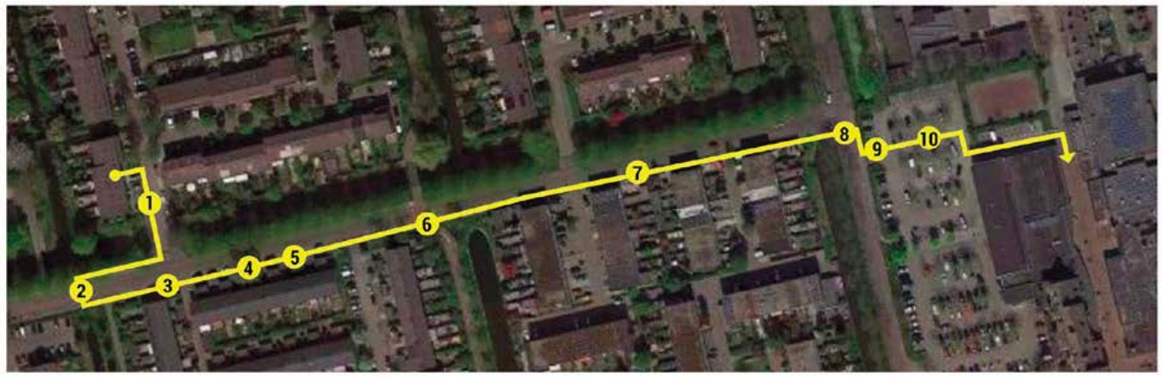
***Wandelen.** Veel te winnen in comfort voor voetgangers. Verbindende schakels tussen buurten zijn er zeer beperkt. Een eventuele aanpak gaat over details en over het programmeren van de hoofdroutes.*



Activiteiten hebben ruimte nodig

Onder andere geparkeerde auto's, kliko's, uit de route liggende zebrapaden en bomen maken wandelen / rollen in Hoorn een grote uitdaging.

Inzoom op een willekeurige wandeling in Hoorn (afstand hemelsbreed 350 meter)




Voetpad voor de deur: ontwijken van geparkeerde auto


Oversteek: 8 meter asfaltvlakte, drempels en obstakels (vuilcontainers en auto's)


Zebrapad ligt 30 meter verderop niks met niks te verbinden


Jezelf op 40cm stoep tussen muur en boom wurmen. Rolstoel / rollator?


Indrukken onderweg: Herhaling van steeds dezelfde dode gevel


Voetpad onderbroken voor doorgang fietspad en hoogteverschil / versmalling bushalte overwinnen


200 meter wandelen langs een Hoornse schuttingmuur


Oversteken van zebrapad, uitkomend op groene muur


Jezelf het hoekje omwurmen op 60cm voetpad


Welkom op de parkeervlakte. Zoek zelf maar uit waar de entree is.

***Wandelen.** Een voetgangeraanpak gaat over details en over het programmeren van de hoofdroutes. Voetganger volwaardig meenemen bij gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen.*









Onderzoek:

- *Schouw looproutes Hoorn. Focus op station(s), OV haltes, scholen en buurtvoorzieningen*

Straten en Linten:

- *Brede obstakelvrije stoepen*
- *Aandachtspunt: verbindingen tussen wijken*
- *Integrale koppeling met opgave fiets (kruisingen met Provincialeweg bij Keern, Koepoortseweg, Liornestraat, Holenweg/Mandelapark + linten).*
- *'Lunchwandelingen' mogelijk maken op bedrijventerreinen.*

Jaren 70-80 wijken

- *Met bewoners in gesprek om woonerven aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld door auto verderop te parkeren, icm opgave mobiliteitstransitie en elektrificatie)*

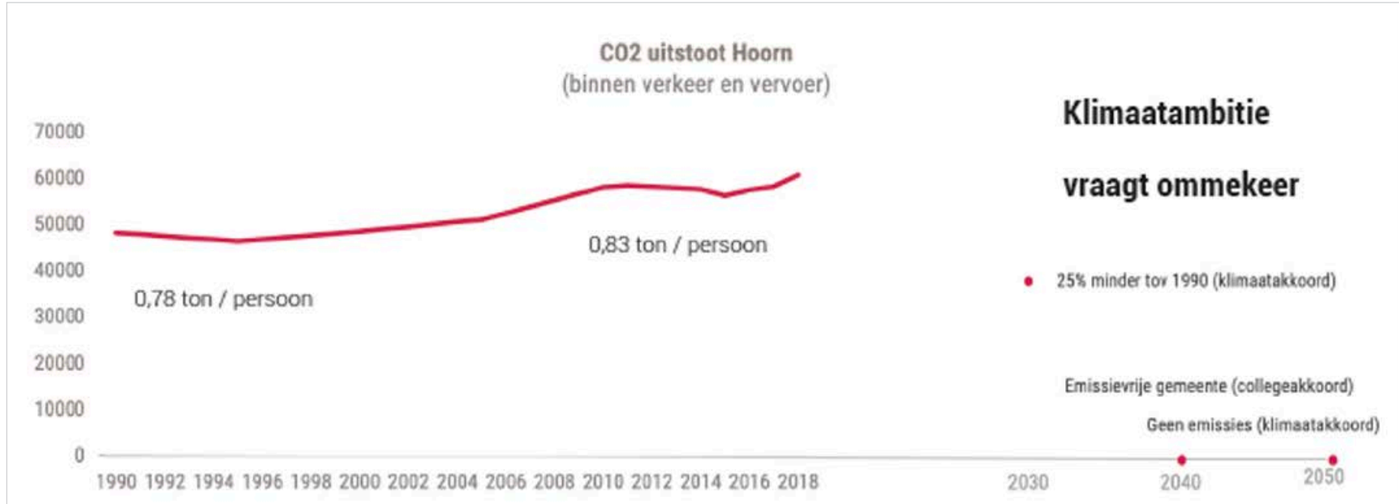
Gebiedsontwikkeling

- *Voetganger volwaardig meenemen in ontwerp*
- *Levendige plinten*

Verduurzaming mobiliteit. ***Naast verminderen en veranderen zal de auto altijd een plek houden.***

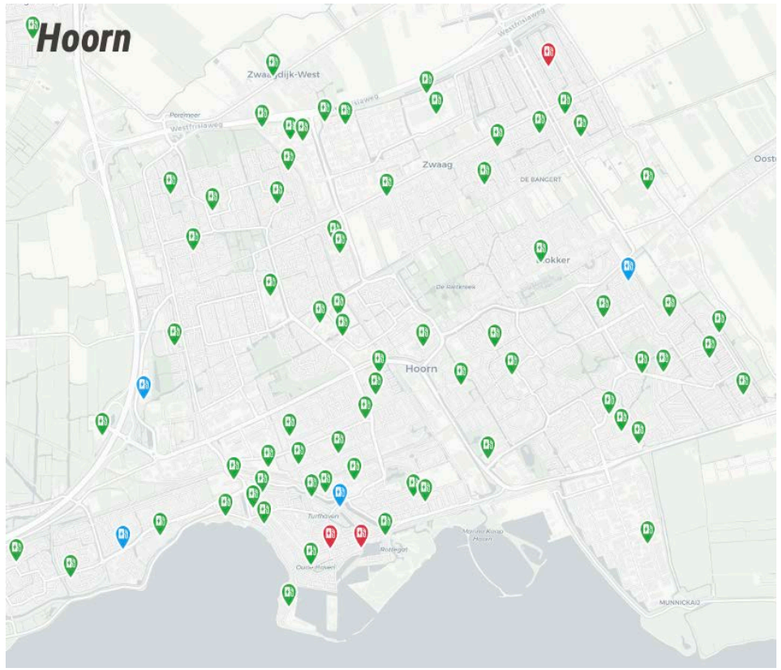
Elektrificatie is de meest logische optie.

1. Verminderen	• Minder verplaatsingen (thuiswerken)
2. Veranderen	• Meer schone verplaatsingen (lopen, fietsen, OV)
3. Verschonen	• Schonere verplaatsingen (elektrificatie)



Van 'afwachten' naar 'actief bijplaatsen'

'Huidig aantal laadpalen is 2,45. Ambitie Nederland is 100 per 1000 inwoners in 2030.'



Zero emissie zone voor de binnenstad'

Woonmilieu. ***Woningbouw kan een vliegwiel zijn om meer stad te worden, innovaties van de grond te krijgen en om een mobiliteitstransitie richting meer fietsen en lopen in te zetten***

Locatie: rondom stations + combineren met opgave voetganger+fiets om knelpunten in sociale veiligheid aan te pakken

- *Lage parkeernorm*
- *Deelmobiliteit*
- *Levendige plinten (ontwerpen op ooghoogte, vanuit gezichtspunt voetganger en fietser)*

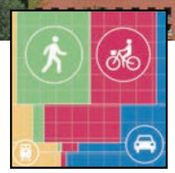












Groenstedelijk

GWL-terrein (95 woningen/ha)
0,3 auto's per huishouden

Verschuiving kwalitatieve woningvraag

Opvallende bevindingen uit onderzoek over wensen woonconsument van CHOICE Insights + Strategy (BPD Magazine, voorjaar 2020). Wat wil de woonconsument?

- Ideaal is een woning op tien (hoogwaardige) OV-reisminuten van het stedelijke centrum. Bereid 5-10 minuten te lopen voor autovrije straat.
- Levendige stadswijk (horeca, dagelijkse boodschappen, werkplekken, huisarts, apotheek en afhaalpunt nabij)
- Stadspark met parkachtig groen als standaard, ruimte om te spelen en te recreëren. Collectieve tuinen, parken, pleinen en hofjes als vervanging voor de eigen tuin.
- Niet alleen 'ons type mensen' maar gemengde samenstelling qua inwoners, opleidings- en inkomensniveaus
- Afwisselende en verrassende architectuur. Maximaal 5-10 lagen.
- Duurzaam qua energiegebruik en bereikbaarheid.

keuzes en afhankelijkheden

Menukaart. Hoe werkt deze menukaart?

Deze Menukaart bevat dezelfde informatie als bij de BOT-sessie is getoond. Het staat hier verkort weergegeven per thema.

Per thema worden de keuzes weergegeven. Omdat het een visie betreft gaat het hier altijd om keuzes op hoofdlijnen.

Samenhangend product
Deze menukaart is geen los product. Hij hangt sterk samen met de conceptvisie die is meegezonden. Op basis van het gesprek over deze menukaart wordt de conceptvisie aangescherpt en wordt er een hoofdstuk per vervoermiddel en per gebied toegevoegd aan het concept.

Type keuzes
Er zijn verschillende type keuzes te maken. Soms is dit een heldere optie A of optie B keuze, zoals bijvoorbeeld bij het bussysteem of het Keern.

Vaak gaat het echter om een voorstel waarop prioriteringen of aandachtspunten op kunnen worden aangegeven. Voorbeeld hierbij is het fietsnetwerk. Hierbij is vanuit expertise een hoofdnetwerk aangegeven, u kunt dan aangeven of er nog aandachtspunten of specifieke prioriteiten zijn.

Bij de binnenstad staan verschillende opties waar verschillende opties in oplopende mate van ingrijpen. Hier gaat het om het samenstellen van een maatregelenpakket.

Afhankelijkheden
Per onderdeel staat in het geel de afhankelijkheden weergegeven

Uitleg en effecten
In blauw staat wat extra toelichting met eventueel de gevolgen van een keuze uitgelegd.





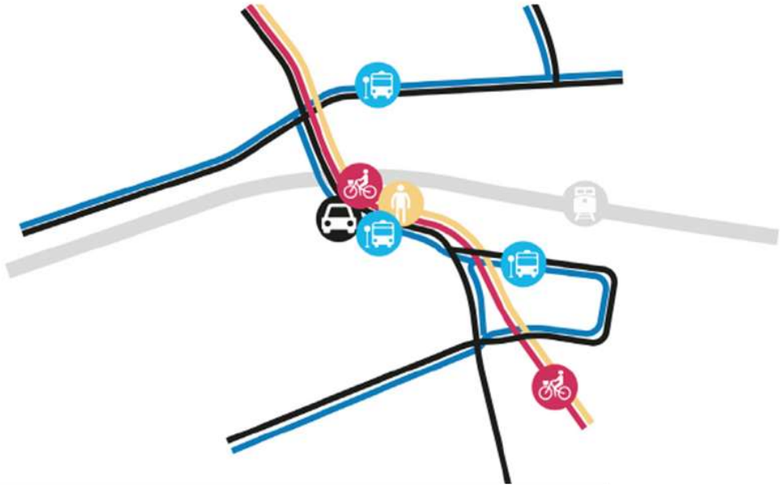




Toegang binnenstad. Twee mogelijke ontwikkelrichtingen

Optimaliseren huidige situatie



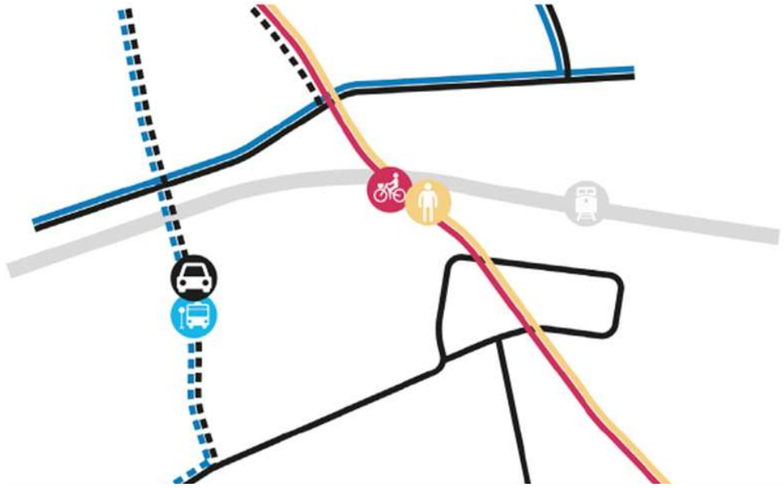


Optimaliseren huidige situatie

1. Krappe ruimte voor zowel fiets, wandelaar auto als bus
2. Verkeersbarriere met stedenbouwkundige restruimte
3. Spoorveiligheidsrisico
4. Bushalte aan zuidzijde (voor bus 314)
5. Verkeersbeperkend
6. Relatief beperkte middelen

Ontvlechten en aanhechten





Ontvlechten en aanhechten

1. Mogelijkheid tot kwalitatief hoogstaande wandel- en fietsroute
2. Mogelijkheid tot stedenbouwkundig aanhechten van de stad (ruimte voor verblijven, interactie en ontmoeten)
3. Veilige (al dan niet ongelijkvloerse) kruising
4. Alleen busstation aan noordzijde
5. Risico op aanzuigende werking (te beïnvloeden door inrichtingskeuzes en keuzes binnenstad)\
6. Forse investering

Afhankelijkheden:

- Inrichting binnenstad
- Netwerk fiets, voetganger en auto

Zie volgende pagina

Binnenstad. Verblijfskwaliteit verbeteren hangt samen met anders omgaan met autoverkeer. Hiervoor zijn verschillende opties:

Afhankelijkheden:
- Keern
- Voetgangerskwaliteit

1. Inrichting overeen laten komen met circulatie



Detailaanpak: vergroenen, stoep gelijk met profiel, versmallen

Wat doet het:
- Verbeteringsslag in het profiel. In netwerk verandert er weinig.

2. Circulatie afdwingen met een of enkele knips



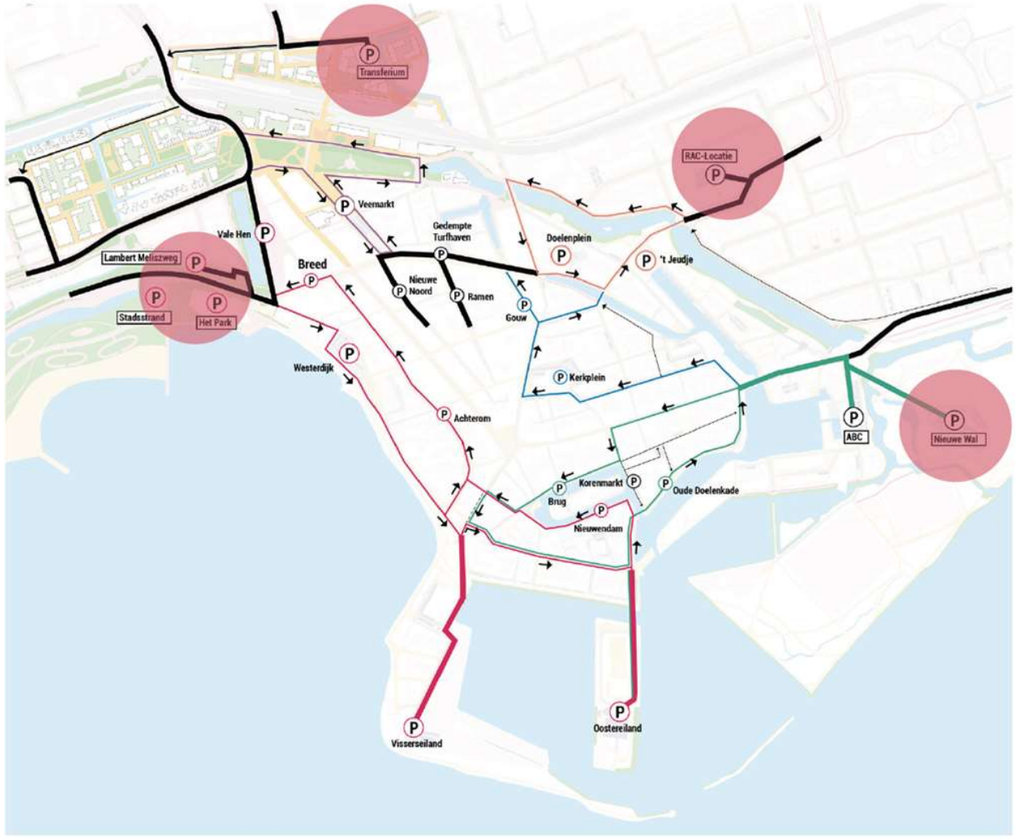
Knip Roode Steen is relatief eenvoudig en heeft weinig ingrepen op de circulatie. Gevolg: extra verkeer door de haven. Een (zachte) knip kan dit doorkomen. Doorgaand verkeer door de binnenstad is dan onmogelijk

Knip Roode Steen + onderzoek naar eventuele extra knip Havenkwartier

3. Parkeerplaatsen bezoekers naar de rand verplaatsen. Cameratoegang voor bewoners, bevoorrading en mensen met een beperking



Hierdoor ontstaat veel extra ruimte in de binnenstad. Kan gefaseerd worden aangepakt per lusje. Bijvoorbeeld door te beginnen met het paarse lusje bij de Veemarkt. Parkeerplaatsen worden naar buiten geplaats.
Voorbeelden: Delft, enkele lussen in de binnenstad. Amersfoort: gehele binnenstad.

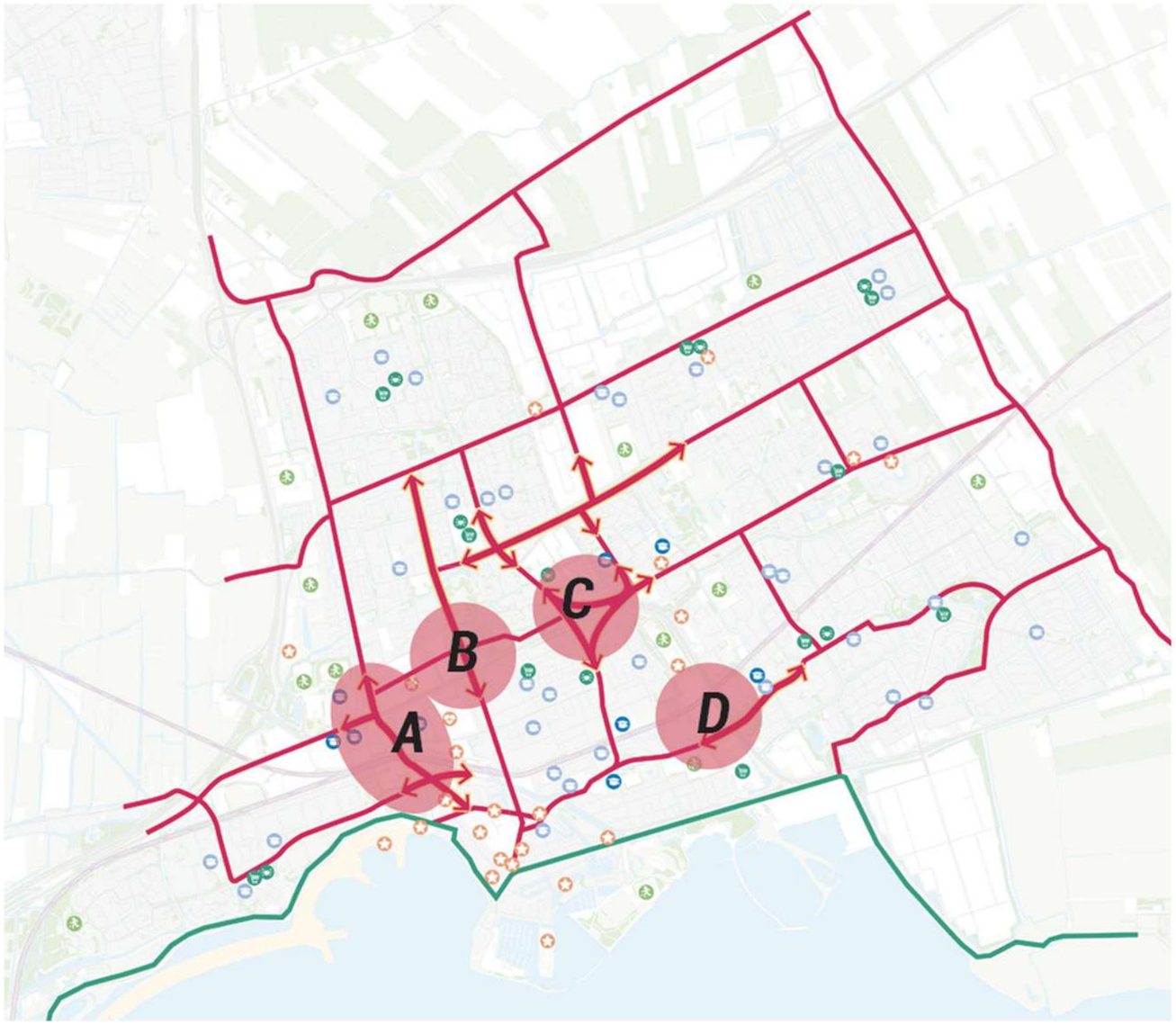


Voorbeeld van mogelijkheden





Provincialeweg. Rondom de Provincialeweg komen op vier plekken multidisciplinaire vraagstukken naar voren. Hiervoor zijn integrale projecten nodig (mobiliteit+…).



Functie Provincialeweg behouden zoals nu. Doorstromingsknelpunten die samenhangen met gebiedsontwikkeling aanpakken. Enkele integrale projecten opstarten:

A. **Keern:** *zie pagina over toegang tot de binnenstad*
B. **Koepoortsweg** : Integraal project gebiedsontwikkeling (sociale veiligheid) en ontwerp (krappe tunnel / alternatieve weg)
C. **Liornestraat:** integraal project auto (doorstroming), fiets (kwaliteit oversteek) . Kan gelijkvloers of ongelijkvloers.
D. **Holenweg/Mandelapark:** Integraal project gebiedsontwikkeling (sociale veiligheid) en fiets (kwaliteit route)

Afhankelijkheden:
- Ambities fietsnetwerk
- Doorstroming auto (A en C)
- Locatie woningbouw

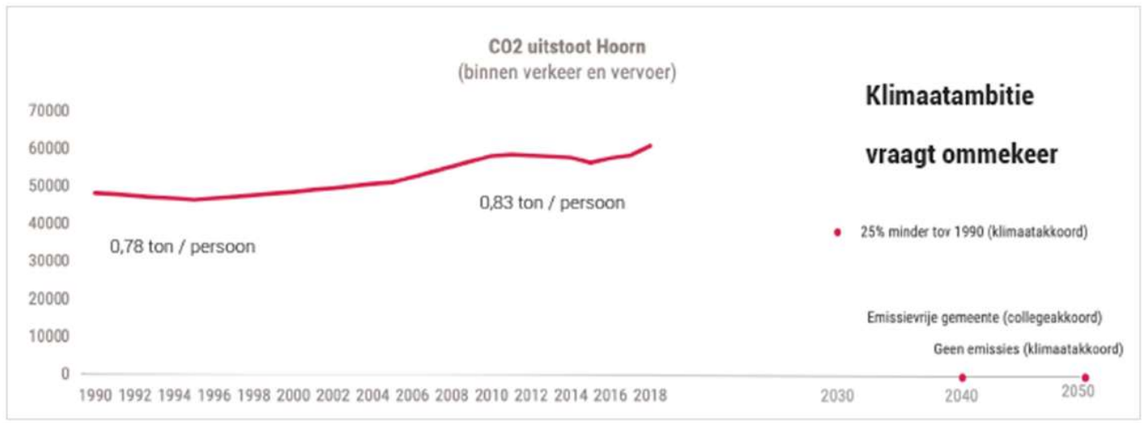
Auto. Verbetering veiligheid: 50 naar 30 km/u



Op gele wegen.
- Bij onderhoud van de weg. Bijv. bij aanleg riool / warmtenet
- Proactief: losse projecten van maken (bijv. Westerblokker)

Afhankelijkheden:
- Keuzes OV (30 past beter in scenario 2)
- Per weg afhankelijkheid met aanrijroutes hulpdiensten meewegen (bijv. dorpsstraat)

Auto. Verduurzaming automobiliteit



- Gecombineerde aanpak: Inzetten op verandering van vervoerwijze (naar lopen, fiets en OV), rest automobiliteit elektrificeren.
- Uitgangspunt: beschikbaarheid laadinfra moet geen belemmering zijn om elektrische auto aan te schaffen

- Onderzoek binnenstad en rand eromheen: zero emission bevoorradingszone

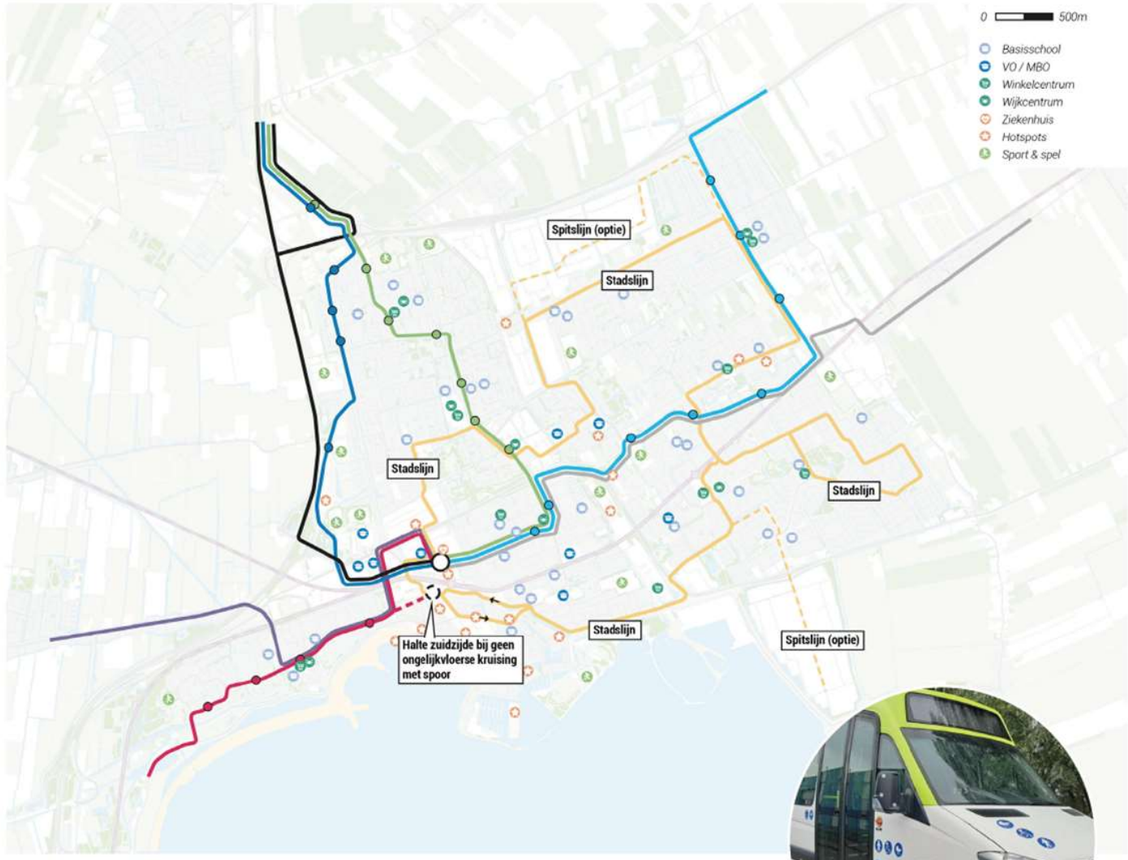
Afhankelijkheden:
- Relatief onafhankelijk (link met verbetering voor wandelen, fiets en OV)

Bus. Er zijn twee mogelijke netwerkontwikkelingen mogelijk



Optie 1: huidige net minimaal aanpassen

- Menging stads en streekvervoer
- Fijnmazig aanbod, minder snel
- Snelheid lastig concurrerend te krijgen met autoreizen
- Grote bussen op kleine wegen
- Exploitatiekosten gelijk



Optie 2: snelle streekbussen en een stadslijn

- Gescheiden verbindende stadsdienst en snelle hoofdhaltes en streekdienst
- Sneller aanbod, minder fijnmazig (fijnmazigheid wordt geboden door stadslijn)
- Streeklijnen worden concurrerender qua snelheid met autoreizen
- Grote bussen op hoofdwegen.
- In lijn met toekomstbeeld OV en voorkeur van Provincie NH
- Exploitatiekosten gelijk

Afhankelijkheden:

- Keuzes 30 km/u. Optie 2 maakt het mogelijk meer wegen 30 km/u te maken
- Inrichting linten. Optie 2 maakt het mogelijk linten anders in te richten.
- Keern. Keuze voor binnenstadstoegang staat los van de twee opties. Dit is verbonden met halte van bus 314. Bij ontvlechten kan er een busstation aan de noordzijde zijn, bij huidige situatie optimaliseren is er een halte aan de zuidzijde nodig.

Fiets | Algemeen. Een aanpak gaat over comfort toevoegen en enkele verbindingen realiseren. Keuze zit vooral in locatie en focus.

- *Route kwaliteit en comfort op hoofdroutes*
- *Verbindingen onder/over Provincialeweg*
  - *Keern*
  - *Liornestraat*
  - *Koepoortseweg*
  - *Holenweg/Mandelapark*
- *Verlengde route Koewijzend - Poortwachter*
- *Aandachtspunt: Ruimte op de linten*
- *Aandachtspunt: kruisingen met sneller verkeer*
- *Fietsenstallingen bij stations, binnenstad en OV haltes.*



Mogelijkheden:
- Werken vanuit het station/ binnenstad (focus op trein-fiets gebruik)
- Werken vanuit gebiedsontwikkeling (logisch voor ontwikkeling schakels)
- Werken vanuit enkele wijken

Afhankelijkheden:
- Keuzes 30 km/u / Linten. Voor een goede fietsroute / fietsstraat zal de Westerblokker 30 km/u moeten worden.
- Keern. Bij optimaliseren huidige situatie zal de toegang tot de binnenstad lastig kwalitatief te maken zijn.
- Gebiedsontwikkeling: Toevoegen programma bij Holenweg en Koepoortsweg kan sociale veiligheid verbeteren

Fiets | verdieping. Prioritering in aanpak schakels nodig





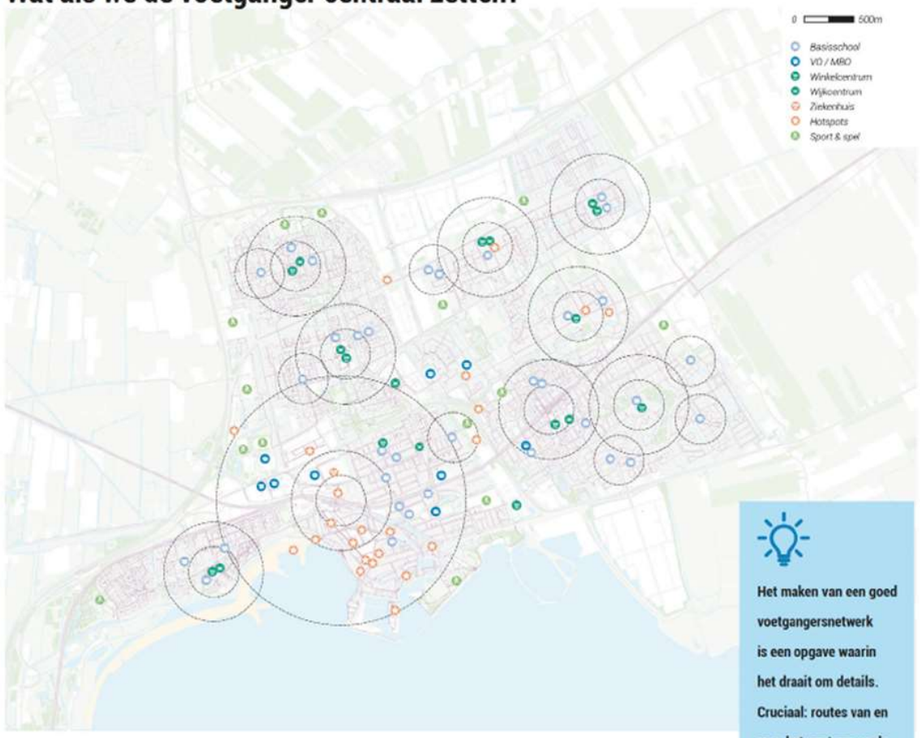


Mogelijkheden:
- Mee met onderhoud wegen (bijv. Westerblokker)
- Mee met andere projecten (bijv. Keern)
- Losstaand uitvoeren (bijv. Liornestraat, Koepoortsweg en Holenweg)

Voetganger. Een aanpak voor voetgangers gaat altijd over details. De vraag is vooral in welke mate en op welke locaties er focus wordt gelegd.



Wat als we de voetganger centraal zetten?



Het maken van een goed voetgangersnetwerk is een opgave waarin het draait om details. Cruciaal: routes van en naar het centrum en de voorzieningencentra.

Kan relatief onafhankelijk. Keuzes in de binnenstad, kruisingen Provincialeweg en inrichting van de linten helpen de aanpak





Onderzoek:

- ***Schouw looproutes Hoorn. Focus op station(s), OV haltes, scholen en buurtvoorzieningen***

Straten en Linten:

- ***Brede obstakelvrije stoepen***
- ***Aandachtspunt: verbindingen tussen wijken***
- ***Integrale koppeling met opgave fiets (kruisingen met Provincialeweg bij Keern, Koepoortseweg, Liornestraat, Holenweg/Mandelapark + linten).***
- ***'Lunchwandelingen' mogelijk maken op bedrijventerreinen.***

Jaren 70-80 wijken

- ***Met bewoners in gesprek om woonerven aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld door auto verderop te parkeren, icm opgave mobiliteitstransitie en elektrificatie)***

Gebiedsontwikkeling

- ***Voetganger volwaardig meenemen in ontwerp***
- ***Levendige plinten***

Mogelijkheden:

- Werken vanuit het station/ binnenstad
- Werken vanuit gebiedsontwikkeling
- Werken vanuit de wijken

Woonmilieus. **Woningbouw kan een vliegwiel zijn om meer stad te worden, innovaties van de grond te krijgen en om een mobiliteitstransitie richting meer fietsen en lopen in te zetten**






Locatie: rondom stations + combineren met opgave voetganger+fiets om knelpunten in sociale veiligheid aan te pakken

- ***Lage parkeernorm***
- ***Deelmobiliteit***
- ***Levendige plinten (ontwerpen op ooghoogte, vanuit gezichtspunt voetganger en fietser)***

Op gele wegen.
- Bij onderhoud van de weg. Bijv. bij aanleg riool / warmtenet
- Proactief: losse projecten van maken (bijv. Westerblokker)

Afhankelijkheden:
- Fietsnetwerk (locatie woningbouw)
- Ambities trein: ambities trein makkelijker te verwezenlijken met gebiedsontwikkeling rondom stations in gemengd woon-werk milieu)
- Verduurzaming

STUDIO BEREIKBAAR