Algemene raadscommissie d.d. 30 maart 2021

Onderwerp: Meningvormende bespreking: Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040
Zaaknr.: 1851534

Conclusie:

De **commissie** heeft naar aanleiding van de Mobiliteitsvisie een groot aantal vragen en opmerkingen over onderwerpen die naar mening van de **commissie** nu (nog) onvoldoende terugkomen in deze visie. Daarnaast wordt in algemeenheid aangedrongen op het zetten van concrete stappen, met name m.b.t. de onveilige knooppunten over de Provinciale weg en de toegangsweg richting het centrum. Aandacht voor wandelaars, fietsers en OV wordt positief ontvangen, waarbij met nadruk gewezen wordt op veilige en aansluitende wandel- en fietsroutes. Ook is de **commissie** positief over de aandacht voor groen en veiligheid voor langzaam verkeer, waarbij de auto niet vergeten mag worden.

Hoofdlijn discussie commissie

Op hoofdlijnen is de **commissie** akkoord met de aandacht voor wandel- fiets- en OV-routes. Hierbij wordt wel aangegeven dat de auto een belangrijk onderdeel van de samenleving is en blijft. Verder wordt aangedrongen op het nemen concrete stappen voor het oplossen van de knooppunten op de Provinciale weg en de toegankelijkheid van het centrum via het Keern e/o een eventuele Carbatiustunnel. Nu de vragen en opmerkingen van de fracties uiteenlopen, worden deze per fractie kort weergegeven.

Fractie **PvdA** is enthousiast, m.n. de aandacht voor wandelen en fietsen, en heeft een aantal vragen:
- Sommige wijken hebben minder dat 10% respons op de enquête, komt hier nog een vervolg op?
- Gaat Hoorn een nieuw verkeersmodel maken om alle ontwikkelingen te toetsen?
- Op pagina 7 staat: “verdeling mobiliteitsgedrag in stedelijkheidsgebieden”: waar valt Hoorn en waar vallen de Hoornse wijken onder?
- Waarom wordt in de visie Hoorn CS wel genoemd, maar station Kersenboogerd niet?
- Cruciale keuzes zijn erg gericht op het centrum, wat zijn de keuzes m.b.t. de dorpslinten? (waarbij opgemerkt wordt dat de Strip ontbreekt)
- Meer openbaar vervoer (OV) wordt omarmt, aandacht wordt gevraagd voor gelijkvloerse bushaltes.
- Station Kersenboogerd heeft een breder station en een goede fietsen-stalvoorziening nodig.
- In de visie mist de verkeerscirculatie in het Venenlaankwartier.
- Kan rondom het centrum ook dosering van verkeer worden toegepast? Bijvoorbeeld door een herintroductie van het tweerichtingsverkeer op de Draafsingel?

Fractie **CDAHoorn** merkt op dat de visie groen gekleurd is, veel open deuren bevat en een bevestiging is van wat als logisch wordt ervaren. Een aantal vragen en opmerkingen:
- Akkoord met aandacht voor de (elektrische) fiets.
- De auto is onterecht een ondergeschikt onderwerp in de visie. Benadrukt dat de (elektrische) auto een behoefte is en blijft in een forensenstad als Hoorn.
- Het OV van en naar de regio kan verbeterd worden.
- Aandacht voor de toegankelijkheid van openbare ruimtes voor mensen met een mobiele beperking.
- In de visie in nog onvoldoende aandacht voor de (veiligheid) van snelle e-bikes en de scooters.
- Er wordt een toelichting gevraagd op zinsnede (Rapport analyse fase: p. 31): “wordt geconcludeerd dat niets doen geen optie is en de huidige situatie niet geoptimaliseerd kan worden.” Dit ziet toe op de toegankelijkheid van het centrum via het Keern e/o een eventuele Carbatiustunnel.
- Minder auto’s in de binnenstad voor bezoekers wordt omarmt, aandacht wordt gevraagd voor de bewoners en bedrijven die afhankelijk zijn van de auto.
- Aangedrongen wordt op concrete stappen om de onveilige punten op de Provinciale op te lossen.
- De visie beslaat de periode ook na 2030: is gedacht aan een treinverbinding over de dijk?

Fractie **Tonnaer** is zeer kritisch en spreekt teleurstelling uit over de inhoud van de visie. Daarnaast zijn er een aantal aanvullingen en opmerkingen over de mobiliteitsvisie:
- De bouw van een parkeergarage aan de noordkant station en de aanleg van een tunnel mist in de visie.
- Het succes van de transformatie turborotonde en de doorstroom van het verkeer op Provinciale weg is nog niet aangetoond.
- Er wordt voorgesteld om rondom de Beurs een winkelstraat te realiseren. Er bestaat twijfel of dit gewenst is, nu dit juist een rustige 30 km zone is.
- Het ontbreekt aan plannen om de verwijderde zebrapaden in Westerblokker terug te leggen.
- Er wordt meer aandacht gevraagd voor 30 km-zones en aan alleen kleine OV bussen in de binnenstad.
- Een parkeergarage aan de noordkant van het station is voorwaarde voor het autoluw maken van de binnenstad.
- Voorstellen voor dubbelparkeren en voorstellen om het voor binnenstadbewoners aantrekkelijk te maken in 1 van de 2 garages te parkeren worden gemist.
- Aandacht wordt gevraagd voor het doortrekken stoepen en fietspaden die soms zomaar ophouden en het ontbreken daarvan op bedrijventerreinen.
- De verkeersnorm kan niet naar beneden, nu deelmobilitiet niet als oplossing wordt gezien.
- Het autobezit is zal toenemen en de noodzaak laadpalen te plaatsen steeds groter.
- Scholieren zullen minder gebruik maken van het OV en vaker de elektrische fiets.
- Een combinatie van een fietsenstalling en openbare toiletten in de binnenstad wordt geopperd.
- In de visie wordt gesproken over een dubbel spoor tussen Hoorn en Heerhugowaard, terwijl unaniem een motie is aangenomen voor een dubbelspoor tussen Hoorn en Enkhuizen.
- Aangedrongen wordt op veiligere kruispunten over de Provinciale weg.

Fractie **VVD** ziet met waardering veel inzet op de kwaliteit van wandelen, fietsen en OV. Voor de auto dienen nog wel knelpunten opgelost te worden:
- Aandacht wordt gevraagd voor de nieuwe toegangsweg en de relatie met de tunnel en Carbatiustracé.
- Aangedrongen wordt op het met urgentie oppakken van de verkeersknooppunten Provinciale weg.
- Door de visie te koppelen aan de Omgevingswet, wordt onnodige vertraging voorzien.
- In de huidige woonerven zijn de bedoelde groene binnenplaatsen parkeer plekken geworden. Aandacht wordt gevraagd dit te vorkomen in volgende projecten.
- Er moet ruimte blijven voor de auto: Hoorn is een forensenstad, daarnaast komt het stadsstrand en er worden vele woningen gebouwd. Een veilige doorstroom is noodzakelijk.
- De 30 km-zone kan bijdrage aan de veiligheid, mits de weg zich hiervoor leent.
- Uitgekeken wordt naar het uitvoeringsprogramma en de financiële paragraaf.

Fractie **Sociaal Hoorn** wijst erop dat de visie niet overal in Helder Hoorns is geschreven. Verder wordt het volgende opgemerkt:
- In de stukken staat impliciete besluitvorming opgenomen.
- De volgorde van besluitvorming: eerst besluiten over infrastructuur, daarna kan gebouwd worden.
- Aandacht wordt gevraagd voor beter OV de wijken van Hoorn in en richting de regio.
- Op de Provinciale weg zijn een aantal knooppunten niet benoemd.
- Binnen de visie wordt ruimte voor innovatie gemist.
- Inzet op logische en veilige routes, voor zowel fiets-, wandel- als autoverkeer, is gewenst.

Fractie **GroenLinks** ziet de aanzet voor een visie als goed politiek discussiedocument om juiste keuzes in het belang van de stad te maken. In deze discussie komen de aanvullende wensen. Voor nu wordt aandacht gevraagd voor het volgende:
- Naast lunchwandelroutes, ook veilige fiets- en wandelroutes op de bedrijventerreinen realiseren.
- Er worden 5 knooppunten op de Provinciale weg genoemd. Opgeroepen wordt hier een beslissing over te nemen, op basis van kosten en volgordelijkheid.

Fractie **Christen Unie** kan zich grotendeels vinden in visie zoals voorgesteld.
- Aandacht wordt gevraagd voor de afhankelijkheid van de auto in combinatie met werk.

- Door toename verkeer (meer woningen, stadsstrand) is een ontvlechting van de toegangsweg richting centrum wenselijk en is aandacht voor de veiligheid Provinciale weg met ongelijke kruisingen nodig.
- OV keuze is een lastige, stadsbussen, goed OV tussen huis en werk, goed borgen. Verstedelijking: vanwege meer stad, eigen jonge inwoners verdreven: sociale woningen, bereikbaar werk..

Fractie **DRP** mist met name de aandacht voor de auto.
- Aandacht wordt gevraagd voor onderbouwde besluitvorming, met name m.b.t. de infrastructuur.

Fractie **D66** kan zich goed vinden in discussiepunten, het is een mooie eerste aanzet.
- De focus dient te liggen op comfort voor de deelnemers van het verkeer.
- De openbare ruimte mag vrijgegeven worden aan de bezoekers van de stad.
- Het OV beperkt zich niet tot Hoorn, dit is een regionale discussie.
- De Provinciale weg dient de eerste prioriteit te krijgen, wat knooppunten voor zowel langzaam als snel verkeer oplost.
- Meer aandacht wordt gevraagd voor innovatie en toekomstige ontwikkelingen.
- Verzocht wordt om het waterbedeffect in kaart te brengen: Wat gebeurd er op de ene plek als er op een andere plek gedrukt wordt.

Fractie **EénHoorn** ziet een goede opzet van een visie in ontwikkeling, nog niet in detail.
- Aandacht wordt gevraagd voor het fietsparkeren en de integraliteit met andere dossiers, waaronder het oude Sint Jansziekenhuis en de bijbehorende zorgfuncties.
- Als er meer gebouwd wordt voor jongeren in het stationsgebied, kan de parkeernorm naar beneden.
- Aangedrongen wordt besluiten te nemen m.b.t. de Carbatiustunnelen de Provinciale weg. Doorstroom en veiligheid staan bovenaan.
- In het verleden is gesproken over spoorboekloos rijden, wat is de status?
- Aandacht wordt gevraagd voor de ontsluiting van de Grote Waal, wellicht met een extra afslag A7.

Fractie **Hoorn Lokaal** ziet in de visie een opsomming van een heleboel reeds bekende wensen met daarin de hand van de wethouder. Daarnaast wordt voor een aantal punten extra aandacht gevraagd.
- Aangedrongen wordt dat het tijd is de visie ook uit te voeren en een uitvoeringsagenda op te stellen.
- Gevraagd wordt op bij de reorganisatie van de buslijnen de provincie betrokken moet worden.
- De discussie over de 30 km zones in dorpslinten heeft niet veel prioriteit t.o.v. andere grote onderwerpen.

Reactie wethouder
Wethouder **Bashara** geeft aan dat op detailniveau vragen zijn gesteld, die hij deels schriftelijk zal beantwoorden. In het algemeen wordt gesteld dat de Mobiliteitsvisie een visie op hoofdlijnen is, niet alle uitvoeringdetails zijn al bekend. De richtinggevende keuzes worden in juni aan de raad voorgelegd, binnen een besluitvormend raadsvoorstel, waarbij ook een uitvoeringsparagraaf is toegevoegd met een financiële doorkijk. Daarna volgt een verdere uitwerking van deze keuzes. Vraag is nu of dit meningvormende voorstel voldoende basis biedt voor een goede politieke discussie om deze keuzes te kunnen maken, o.a. voor de toegankelijkheid van het centrum en het oplossen van de knooppunten op de Provinciale weg.

Wethouder **Bashara** geeft aan dat de visie is opgesteld vanuit de behoefte aan een nieuw en breder masterplan hoofdinfrastructuur, omdat Hoorn niet langer toekan met een uitwerking op deelgebieden. Vandaar de overkoepelende analyse van de stedelijke mobiliteit in Hoorn, uitgevoerd door bureau Bereikbaar. Hierbij benadrukt wethouder **Bashara** dat hij hier geen hand in heeft gehad. De suggestie dat het voorstel niet gedragen wordt door het college, verwerpt wethouder **Bashara**.

Aandacht voor de auto
Uit de analyse is gekomen dat de basiskwaliteit voor de auto in afgelopen jaren beter is geregeld dan de basiskwaliteit voor de fietser en wandelaar. Dit heeft wethouder **Bashara** ook verbaast. Aandacht voor

het langzame verkeer is noodzakelijk. Benadrukt wordt dat er ook in de toekomst aandacht zal zijn voor de auto, zeker omdat Hoorn een forensenstad is.

Toegangsweg naar het centrum – tunnel of optimaliseren spoorwegovergang
De discussie over de toegangsweg naar het centrum via een Carbatiustunnel of het Keern wil wethouder **Bashara** zo goed en neutraal mogelijk faciliteren. Beide opties zijn mogelijk, kunnen gelijk- en ongelijkvloers en hebben voor- en nadelen. Alle cijfers m.b.t. de planontwikkeling zijn door de wethouder binnen de haalbaarheid van deze opties meegenomen. Er is nu nog geen richting bepaald. De Spoorse partijen hebben wel een duidelijke voorkeur voor een ongelijkvloerse oplossing en kunnen wellicht ook financieel bijdragen. Hierover zal nog met de raad gesproken worden.

Overige vragen: reactie wethouder per fractie
Fractie **PvdA**: een verdere concretisering van de visie volgt, waarbij ook aandacht zal zijn voor de opmerkingen m.b.t. de linten, station Kersenboogerd, het OV, meerrichtingsverkeer e.d. Wethouder **Bashara** zal kijken naar de respondenten in bepaalde postcodegebieden. Verder is met name het centrum benoemd voor cruciale keuzes, nu dit het meest complexe deel van de stad is. Er is zeker aandacht voor de andere wijken.
Fractie **CDA**: de suggestie meer aandacht te hebben voor de snelle fiets en scooter wordt ter harte genomen. Voor het OV heeft wethouder **Bashara** oog voor de regio en de verbinding via de dijk met het oosten, al is deze visie wel over de stad Hoorn. Het autoluw maken van de binnenstad zal gebeuren met een zachte knip, met een onderscheid tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.
Fractie **Tonnaer**: de wens voor een parkeergarage aan de Noordzijde hoort thuis in de Poort van Hoorn, daar is recent door de raad een besluit over genomen. Het autoluw maken van de binnenstad hangt samen met deze parkeergarage. Voorts geeft wethouder **Bashara** aan dat de suggestie om in het centrum enkel toegang te bieden aan kleine OV bussen recent is gerealiseerd. Het motie m.b.t. het dubbele spoor richting de Kersenboogerd is volgens de wethouder een onderwerp voor de lange termijn.
Fractie **VVD**: de koppeling aan omgevingswet ziet wethouder **Bashara** als evident. Dit betekent echter niet dat alle ontwikkelingen onnodig vertraging oplopen.
Fractie **Sociaal Hoorn**: wethouder **Bashara** geeft aan aandacht te hebben voor Helder Hoorns en het niet opnemen van impliciete besluitvorming. Ook de suggesties oog te hebben voor innovatie en logische routes van zowel auto, fiets als wandelaar wordt ter harte genomen. Wethouder **Bashara** bevestigt dat het college eerst de infrastructuur ter besluitvorming voorlegt, alvorens te bouwen in de Poort van Hoorn.
Fractie **GroenLinks**: de wethouder omarmt de suggestie voor fiets- en voetpaden op bedrijventerreinen.
Fractie **PvdA**: het waterbedeffect waarbij door een betere toegang naar de binnenstad de stad overlast zal ervaren, ziet ook wethouder **Bashara** nog onvoldoende terug is de visie en neemt dit mee.
Fractie **EénHoorn**: voor de geopperde doelgroepstruring heeft wethouder **Bashara** aandacht, al is dat wellicht niet in deze visie. Het spoorboekloos rijden is voor Hoorn niet aan de orde en wethouder **Bashara** ziet dat ook niet in nabije toekomst gebeuren nu de aantallen en reisbewegingen ver onder de norm liggen. Voor een extra afslag op de A7 ziet de wethouder weinig mogelijkheden voor een lobby richting het Rijk, nu dat een 3e afslag op een korte weg zal betekenen en de doorstroom op de A7 net is afgerond.

Toezeggingen
Wethouder **Bashara** zegt toe de vragen die nu nog niet beantwoord zijn, schriftelijk te beantwoorden.

Bert van Dijkhuizen, voorzitter Judith van Kwawegen, commissiegriffier