GEMEENTE HOORN

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

Contactpersoon
J. Balla

Zaaknummer: 3078200
Bijlage: Rapport Beoordeling toekomstige parkeercapaciteit winkelpleinen

Fractie Hart van Hoorn
R. van Houten

Hoorn, 13-11-2026

Onderwerp: Beantwoording overige vragen van fractie Hart van Hoorn over gevolgen verkeersknip en parkeergelegenheid Kersenboogerd

Beste meneer Van Houten,

U heeft vragen gesteld over gevolgen verkeersknip en parkeergelegenheid Kersenboogerd. In deze brief leest u de antwoorden op uw vragen.

Vraag 1 Wanneer neemt het college een definitief besluit over de verkeersknip op de Rijnweg en wanneer worden ondernemers en direct betrokken bewoners hierover geïnformeerd en geraadpleegd? Kan worden toegezegd dat dit gebeurt voordat het verkeersbesluit wordt genomen?

Antwoord
De verkeersknip op de Rijnweg maakt onderdeel uit van het voorlopig ontwerp voor het stations- en winkelgebied Kersenboogerd. De verkeerskundige effecten zijn inmiddels nader onderzocht door mobiliteitsadviesbureau Goudappel. Voor de verkeersmaatregelen waarvoor een verkeersbesluit nodig is, volgt afzonderlijke besluitvorming. Een definitieve datum hiervoor is nog niet vastgesteld.

Bewoners, ondernemers en andere gebruikers van het gebied zijn gedurende het ontwerpproces op verschillende momenten betrokken, onder andere via participatiebijeenkomsten, straatgesprekken, interviews en individuele gesprekken. De opgehaalde aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Ook voorafgaand aan de besluitvorming blijven belanghebbenden betrokken. Zo hebben in september en oktober 2026 individuele gesprekken met ondernemers plaatsgevonden over onder meer bereikbaarheid, laden en lossen, fietsparkeren en de inrichting van de openbare ruimte rondom hun vestiging. De resultaten hiervan worden meegenomen in de verdere ontwerpuitwerking.

Zodra de planning voor het verkeersbesluit bekend is, worden belanghebbenden hierover geïnformeerd via de projectwebsite en nieuwsbrief. Na bekendmaking van het verkeersbesluit bestaat de mogelijkheid om daartegen bezwaar te maken.

Goudappel heeft de verkeerskundige effecten van twee varianten voor de verkeersknip onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat met de variant 'Knip Midden' het doorgaande autoverkeer op de Rijnweg aanzienlijk afneemt, terwijl beide parkeerterreinen vanuit zowel noordelijke als zuidelijke richting bereikbaar blijven. Het doorgaande verkeer verschuift voornamelijk naar de omliggende gebiedsontsluitingswegen. Om sluipverkeer via omliggende woonstraten te voorkomen, is een aanvullende verkeersmaatregel in het ontwerp opgenomen. De resultaten van het onderzoek worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp betrokken. In de antwoorden op vragen 2 tot en met 4 wordt hier nader op ingegaan.

Vraag 2 Welke gevolgen heeft de verkeersknip naar verwachting voor de verkeersintensiteit in de Sophie Vitringastraat, Mathilde Wibautstraat, Brederodegracht en andere omliggende woonstraten? Kan het college de verwachte aantallen verkeersbewegingen vóór en na invoering inzichtelijk maken en aangeven of deze straten daarvoor verkeerskundig en qua veiligheid geschikt zijn?

Antwoord
De effecten van de verkeersknip op de Rijnweg zijn door Goudappel onderzocht met het verkeersmodel van de gemeente Hoorn. Daarbij is gekeken naar de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen en de mogelijke verschuiving van verkeersstromen.

Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersknip leidt tot een aanzienlijke afname van het autoverkeer op de Rijnweg en de noordelijke Maasweg. Het doorgaande verkeer verschuift voornamelijk naar de omliggende gebiedsontsluitingswegen. Aan de westzijde gaat het om de Oostergouw en Provincialeweg en aan de oostzijde om de Scheldeweg, Oosterscheldeweg, Grevelingenweg en Dinkelweg. Deze wegen zijn in beginsel ingericht om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken.

Om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer een alternatieve route zoekt via de Sophie Vitringastraat, Mathilde Wibautstraat en Brederodegracht, is in het ontwerp een aanvullende verkeersmaatregel op deze route opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat deze woonstraten als doorgaande verbinding gaan functioneren, terwijl woningen en nabijgelegen parkeerplaatsen bereikbaar blijven.

Voor de overige omliggende woonstraten worden volgens het onderzoek van Goudappel geen noemenswaardige veranderingen in de verkeersintensiteiten verwacht. De verkeerskundige inpassing en verkeersveiligheid worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp betrokken.

Vraag 3 Welke alternatieven voor een volledige verkeersknip zijn onderzocht? Wij ontvangen graag de onderzochte varianten, waaronder oplossingen waarbij doorgaand verkeer wordt beperkt zonder de Rijnweg volledig te knippen, en de argumenten waarom deze alternatieven wel of niet haalbaar zijn.

Antwoord
Het masterplan voor het stations- en winkelgebied Kersenboogerd vormt het kader voor de herinrichting, met als ambitie een aantrekkelijk, veilig en toekomstbestendig centrumgebied. Tijdens de participatie met bewoners, ondernemers en andere gebruikers is onder meer aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van de Rijnweg en de samenhang tussen de beide winkelpleinen en omliggende voorzieningen. Deze inzichten zijn meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp. Daarbij is onderzocht hoe de verbinding tussen beide zijden van de Rijnweg kan worden versterkt, de oversteekbaarheid kan worden verbeterd en meer samenhang in het centrumgebied kan ontstaan.

De Rijnweg heeft momenteel naast een ontsluitende functie voor het winkelcentrum ook een functie voor doorgaand autoverkeer. Dit zorgt voor verkeersbewegingen door het centrumgebied zonder dat het winkelcentrum de bestemming is. Maatregelen waarbij de Rijnweg openblijft voor doorgaand autoverkeer kunnen bijdragen aan een betere oversteekbaarheid, maar nemen de doorgaande verkeersfunctie van

de Rijnweg niet weg. De verkeersintensiteit zal daar nauwelijks mee afnemen. Verkeersremmende maatregelen kunnen daarnaast het verkeer dusdanig vertragen, dat de bus last heeft van de vertragingen. Doordat de verkeersintensiteit naar verwachting aanwezig blijft bij deze variant, blijft de weg een scheidende werking houden tussen beide zijden van het centrumgebied. Deze variant is daardoor intern met verschillende afdelingen besproken en niet nader onderzocht door Goudappel.

Vanuit de wens om juist de samenhang tussen de winkelpleinen en omliggende voorzieningen te versterken, is daarom onderzocht of het doorgaande autoverkeer uit dit deel van de Rijnweg kan worden gehaald, terwijl het winkelcentrum vanuit zowel noordelijke als zuidelijke richting goed bereikbaar blijft. Goudappel heeft hiervoor twee varianten voor de verkeersstructuur onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie. In het verdiepende onderzoek zijn de varianten 'Knip Midden' en 'Knip Noord' met elkaar vergeleken. Beide varianten beperken het doorgaande autoverkeer op de Rijnweg, maar verschillen in hun effecten op de bereikbaarheid en het omliggende wegennet.

Bij Knip Noord zijn de verkeerseffecten op het omliggende wegennet groter en neemt de autobereikbaarheid van het winkelcentrum af. Bij Knip Midden blijven beide parkeerterreinen vanuit zowel noordelijke als zuidelijke richting bereikbaar en zijn de effecten op het omliggende wegennet beperkter.

Op basis van deze afweging is Knip Midden verder uitgewerkt. Daarbij is aanvullend een verkeersmaatregel op de route Sophie Vitringastraat, Mathilde Wibautstraat en Brederodegracht opgenomen om te voorkomen dat doorgaand verkeer via deze woonstraten een alternatieve route zoekt.

Niet alle mogelijke maatregelen om doorgaand verkeer te beperken zijn als afzonderlijke variant doorgerekend. De onderzochte varianten zijn beoordeeld op hun bijdrage aan de doelstellingen voor het gebied, de bereikbaarheid van het winkelcentrum en de effecten op het omliggende wegennet.

Vraag 4 Is naast de voorgenomen knip op de Rijnweg nog een aanvullende verkeersmaatregel of knip noodzakelijk om sluipverkeer door de omliggende woonstraten te voorkomen? Zo ja, wat betekent dit concreet voor de bereikbaarheid van woningen en het winkelcentrum?

Antwoord
Ja. Uit het verkeerskundige onderzoek blijkt dat naast de verkeersknip op de Rijnweg een aanvullende maatregel wenselijk is om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer een alternatieve route zoekt via de Sophie Vitringastraat, Mathilde Wibautstraat en Brederodegracht. Daarom is in het ontwerp ook op deze route een verkeersmaatregel opgenomen. Deze is bedoeld om doorgaand autoverkeer te weren en daarmee extra verkeersbelasting van de woonstraten te voorkomen.

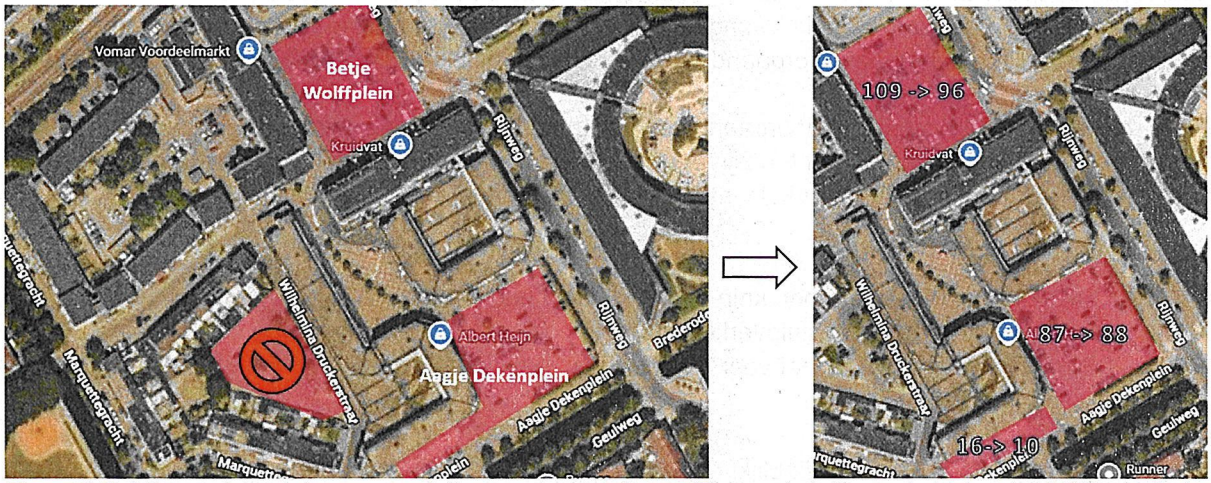
De maatregel betekent niet dat woningen of parkeerlocaties onbereikbaar worden. Bewoners kunnen hun woning en nabijgelegen parkeerplaatsen blijven bereiken, al kan de aanrijroute veranderen. Ook het winkelcentrum blijft bereikbaar voor bezoekers, ondernemers en leveranciers. De precieze inrichting van de maatregel en de bijbehorende aanrijroutes worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp uitgewerkt en getoetst.

Vraag 5 Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nu in het winkel- en stationsgebied en hoeveel blijven er volgens het meest actuele ontwerp over? Hoeveel parkeerplekken worden in de omgeving van het stationsgebied opgeven? Kan het college tevens aangeven wat de parkeerdruk wordt bij verschillende reducties van het aantal parkeerplaatsen?

Antwoord
In de huidige situatie zijn er op beide winkelpleinen gezamenlijk 212 parkeerplaatsen: 103 op het Aagje Dekenplein (waarvan 87 bij de winkels en 16 langs de gracht) en 109 op het Betje Wolffplein. In het

voorlopig ontwerp zijn dit er gezamenlijk 194: 98 op het Aagje Dekenplein (waarvan 88 bij de winkels en 10 langs de gracht) en 96 op het Betje Wolffplein. Dit betekent een afname van 18 parkeerplaatsen in totaal, oftewel 8,5%. Bij het voorlopig ontwerp is uitgegaan van de huidige richtlijnen voor de maatvoering van parkeervakken. Deze gaan uit van ruimere afmetingen dan in het verleden gebruikelijk was. De voorgestelde aantallen parkeerplaatsen zijn hier al op gebaseerd.
De definitieve aantallen worden bij de uitwerking van het definitief ontwerp bepaald. Bijvoorbeeld een bredere inrit tot het parkeerterrein óf een afzonderlijke in- en uitrit, en de grootte van een eventuele winkelwagenstalling op het parkeerterrein kunnen nog van invloed zijn op het definitieve aantal parkeerplaatsen. Dit zijn onderwerpen die uit de participatie bij de start van de definitief ontwerpfase met winkeliers en ondernemers zijn gekomen. In de definitief ontwerpfase worden deze onderwerpen uitgewerkt en waar nodig afgestemd met winkeliers en ondernemers.

Om te beoordelen of de toekomstige parkeercapaciteit voldoende is, heeft de gemeente Hoorn in oktober 2025 en juni/juli 2026 parkeertellingen en kentekenregistraties laten uitvoeren door Goudappel. Bij het aanvullende onderzoek in juni/juli 2026 zijn specifiek de door de winkeliersvereniging aangedragen dagen en tijdstippen onderzocht. De gemeente heeft de resultaten (data) van beide onderzoeken vervolgens geanalyseerd en afgezet tegen de toekomstige parkeercapaciteit volgens het voorlopig ontwerp. Deze gemeentelijke beoordeling is opgenomen in het bijgevoegde rapport.



Figuur 1 Duiding parkeerpleinen en aantallen voorlopig ontwerp. Tijdens de tellingen in juni en juli 2026 was het parkeerterrein aan de Wilhelmina Druckerstraat vanwege werkzaamheden tijdelijk niet beschikbaar. Het effect hiervan is niet afzonderlijk onderzocht. Mogelijk heeft dit bijgedragen aan de hogere bezetting op het Aagje Dekenplein.

Tijdens de tellingen in juni en juli 2026 was het parkeerterrein aan de Wilhelmina Druckerstraat vanwege HVC-werkzaamheden tijdelijk niet beschikbaar. Het effect hiervan is niet afzonderlijk onderzocht. Mogelijk heeft dit bijgedragen aan de hogere bezetting op het Aagje Dekenplein.

Op het drukste gemeten reguliere moment stonden op beide pleinen gezamenlijk 163 auto's geparkeerd. Bij de toekomstige capaciteit van 194 parkeerplaatsen komt dit neer op een bezettingsgraad van 84%. Dit valt binnen de gehanteerde bandbreedte van 80% tot 90%. De onderzoeken laten daarmee op reguliere dagen geen structureel tekort aan parkeerplaatsen zien.

De parkeerdruk is niet gelijk over beide pleinen verdeeld. Op het drukste reguliere meetmoment kwam de bezettingsgraad bij de toekomstige capaciteit op het Aagje Dekenplein uit op 93%, tegenover 74% op het Betje Wolffplein. Gezamenlijk waren op dat moment nog 32 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit laat zien dat naast de totale capaciteit ook de verdeling en bereikbaarheid van de beschikbare parkeerplaatsen aandacht vragen. Beide parkeerterreinen hebben een gemengde parkeerfunctie, waarbij sprake is van dubbelgebruik door winkelbezoekers, bewoners en andere parkeerders. Op het Betje Wolffplein wordt dit gebruik gedurende de geldende tijden gereguleerd door de blauwe zone, waardoor parkeerplaatsen tijdens deze uren vooral beschikbaar zijn voor kortparkerende bezoekers.

Uit de analyse van geanonimiseerde kentekengegevens blijkt bovendien dat bewoners en vermoedelijke langparkeerders een belangrijk deel van de parkeerdruk veroorzaken. Op het genoemde meetmoment bestond 62% van de bezetting van het Aagje Dekenplein uit bekende bewoners en vermoedelijke medewerkers, ondernemers of NS-reizigers.

De weekmarkt vormt een afzonderlijke pieksituatie. Tijdens de onderzochte marktdag waren tijdelijk 47 parkeerplaatsen op het Betje Wolffplein niet beschikbaar. Bij een gelijkblijvende parkeervraag kan hierdoor tijdens de drukste markturen een tekort ontstaan. De feitelijke ruimtebehoefte van de markt wordt bij de verdere uitwerking betrokken.

Op basis van de uitgevoerde parkeeronderzoeken is er geen aanleiding om voor reguliere dagen meer parkeerplaatsen op de winkelpleinen aan te leggen dan voorzien in het voorlopig ontwerp. De voorgestelde capaciteit blijft daarom het uitgangspunt voor het definitief ontwerp. Wel wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid en bewegwijzering van beide parkeerterreinen. Daarnaast wordt met ondernemers gesproken over medewerkersparkeren, gebruik van parkeerplaatsen achter de winkels en stimuleren van fietsgebruik. Ook wordt bekeken of maatregelen nodig zijn om langdurig parkeren door NS-reizigers op de parkeerterreinen bij de winkelpleinen tegen te gaan.

Voor de overige delen van het stationsgebied en de omliggende woonbuurten worden de aanvullende parkeeronderzoeken momenteel afgerond. Het parkeeronderzoek bevat onder andere de buurten Lijster, Ekster Koolmees, Nieuwendoorngracht, Waterpoort, Palissade, Kasteellaan, Rondeelstraat, Radboudgracht, Bastion, Bolwerk, Borstwering inclusief het P&R-terrein aan de Kievit. Eerdere onderzoeken gaven aanleiding voor het huidige voorlopig ontwerp. Deze aanvullende onderzoeken in de omliggende woonbuurten moeten inzicht geven in de huidige bestaande parkeerdruk en de gevolgen van de voorgenomen wijzigingen in de parkeercapaciteit. De resultaten worden betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Op basis daarvan wordt de parkeercapaciteit voor deze gebieden bepaald en onderbouwd.

Vraag 6 Op welke wijze is bij de verkeers- en parkeer berekeningen rekening gehouden met de komst van HEMA en eventuele andere nieuwe ondernemers? Zijn de verwachte extra bezoekers, verkeersbewegingen, parkeerbehoefte en bevoorrading meegenomen in de berekeningen?

Antwoord
De parkeeranalyse van de gemeente is gebaseerd op de data uit de parkeertellingen die Goudappel in oktober 2025 en juni/juli 2026 heeft uitgevoerd in het stations- en winkelgebied. Daarbij is het feitelijke gebruik van de parkeerplaatsen op verschillende dagen en tijdstippen onderzocht. De HEMA was tijdens het aanvullende parkeeronderzoek nog niet geopend. Eventuele extra bezoekers, verkeersbewegingen en parkeerbehoefte als gevolg van de komst van HEMA zijn daarom niet afzonderlijk in deze tellingen meegenomen. Ook eventuele toekomstige wijzigingen in het winkelaanbod zijn niet doorgerekend.

De data laat wel zien dat op reguliere dagen bij de toekomstige parkeercapaciteit gezamenlijk voldoende ruimte beschikbaar is. Op het drukste gemeten reguliere moment bedraagt de berekende bezettingsgraad 84%. De parkeerdruk is echter niet gelijk verdeeld. Vooral op het Aagje Dekenplein is de bezetting hoger.

Het Koopstromenonderzoek 2025 laat zien dat de Kersenboogerd vooral een wijkwinkelcentrum is. Van de bezoekers komt 34% te voet, 35% met de fiets en 31% met de auto. Daarnaast geeft 82% van de bezoekers aan voor dit winkelcentrum te kiezen vanwege de nabijheid van huis. Dit benadrukt het belang van goede fiets- en voetgangersverbindingen. Met de herinrichting wordt deze bereikbaarheid verder verbeterd, onder andere door veilige en aantrekkelijke fietsroutes, betere oversteekbaarheid en voldoende fietsparkeerplaatsen nabij de winkels. De inzet is niet om meer autoverkeer aan te trekken,

maar om het winkelcentrum voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar te houden en voor lopen en fietsen flink aantrekkelijker te maken.

Uit de parkeeronderzoeken blijkt bovendien dat een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen langdurig wordt gebruikt door bewoners en vermoedelijke medewerkers, ondernemers of NS-reizigers. Juist bij deze groepen liggen kansen om de parkeerdruk te verminderen. Wanneer een relatief klein deel van deze terugkerende gebruikers ervoor kiest om met de fiets of te voet te komen, kan dit al extra parkeercapaciteit vrijmaken. Deze voertuigen staan immers vaak meerdere uren achtereen geparkeerd. Daarmee kan nog meer ruimte ontstaan voor bezoekers van het winkelcentrum. Dit wordt meegenomen in de overleggen met winkeliers, ondernemers, NS en ProRail.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt daarom aandacht besteed aan de verdeling van de parkeerdruk, de bereikbaarheid van beide parkeerterreinen en mogelijkheden om fietsgebruik en lopen te stimuleren. Daarnaast worden ondernemers individueel betrokken bij onderwerpen als bevoorrading, laden en lossen, fietsparkeren en de inrichting van de openbare ruimte rondom hun vestiging.

De bevoorrading van de winkels blijft in het ontwerp in beginsel via de bestaande expeditieroutes aan de achterzijde van het winkelcentrum plaatsvinden. Eventuele specifieke aandachtspunten worden in de gesprekken met ondernemers meegenomen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris de burgemeester