

Initiatiefvoorstel: Verkeersveiligheidsmaatregelen dorpslinten Bangert-Koewijzend en Dorpsstraat.

Van: PvdA Hoorn, Liberaal Hoorn, Christen Unie

Aan: De gemeenteraad van Hoorn

Betreft: Initiatiefvoorstel op basis van artikel 33 Reglement van Orde:
Verkeersveiligheidsmaatregelen dorpslinten Bangert-Koewijzend en Dorpsstraat

Datum: 5 oktober 2022

Besluit

De raad besluit:

1. Het college van burgemeester en wethouders te verzoeken om de wilde motie "*Onderzoek verkeerssituatie De Strip en kruisende linten*" uit 2019 zo snel mogelijk tot uitvoer te brengen en te kijken naar de verkeersintensiteiten.
2. Het college van burgemeester en wethouders te verzoeken om bij het "*Onderzoek verkeerssituatie De Strip en kruisende linten*" uit 2019 naast de intensiteiten ook te kijken naar mogelijke verbeteringen voor de verkeersveiligheid en/of leefbaarheid.
3. Het college van burgemeester en wethouders te verzoeken om samen met de buurt te kijken welke kortetermijnmaatregelen vooruitlopend op de uitvoeringsagenda van de Mobiliteitsvisie 2030 (met doorkijk naar 2040) voor de Koewijzend-Bangert gerealiseerd kunnen worden om de verkeersveiligheid en/of leefbaarheid te verbeteren.
4. Het college van burgemeester en wethouders te verzoeken om samen met de buurt te kijken welke kortetermijnmaatregelen vooruitlopend op de uitvoeringsagenda van de Mobiliteitsvisie 2030 (met doorkijk naar 2040) voor de Dorpsstraat gerealiseerd kunnen worden om de verkeersveiligheid en/of leefbaarheid te verbeteren.

1. Samenvatting

Achtergrond: Op 6 juni 2019 heeft de Gemeenteraad de wilde motie "*Onderzoek verkeerssituatie De Strip en de kruisende linten*" aangenomen met als doel te kijken naar de verkeersintensiteiten. Op 4 september 2019 is de Gemeenteraad geïnformeerd dat dit onderzoek is gefaseerd vanwege de COVID maatregelen en de gevolgen daarvan op de verkeersafwikkeling.

Op 7 juli 2021 is de Mobiliteitsvisie 2030 (met doorkijk naar 2040) [hierna Mobiliteitsvisie] vastgesteld. Onderdeel van deze Mobiliteitsvisie is een uitvoeringsagenda die momenteel wordt uitgewerkt. In de planning van deze uitvoeringsagenda staat op bladzijde 63 dat op de dorpslinten Koewijzend-Bangert en de Dorpsstraat tussen 2030 en 2040 de verkeersveiligheid wordt verhoogd en dat er meer comfort moet komen voor wandelen en

fietsen. Conform besluit 2.c komt deze uitwerking van de uitvoeringsagenda te zijner tijd langs de Gemeenteraad. Ook staat in de Mobiliteitvisie dat het onderzoek van de wilde motie tussen 2022 en 2026 wordt uitgevoerd.

Samenvatting: In de mobiliteitsvisie staat dat Hoorn meer leefbaar en verkeersveilig moet worden, dat 30km/u het uitgangspunt is en dat bussen zoveel mogelijk van gemengde wegen af moeten. Dit zal per straat maatwerk worden. Het nog uit te voeren onderzoek uit de wilde motie kijkt hier voor een deel (de intensiteiten) naar en wordt volgens de huidige planning tussen 2022 en 2026 uitgevoerd. De grotere fysieke ingrepen voor de linten staan gepland tussen 2030 en 2040.

Voor het zomerreces is een enquête (<https://hoorn.pvda.nl>) gehouden over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de linten. De resultaten van de enquête laten zien dat er eigenlijk niet gewacht kan worden met het nemen van maatregelen.

Daarom wordt het college verzocht het onderzoek uit de wilde motie zo snel mogelijk uit te voeren en om naast de intensiteiten ook te kijken naar verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen (bijv. de effecten van een 30km/u regime, een knip of eenrichtingsverkeer).

Ook wordt aan het college gevraagd om vooruitlopend op de grotere fysieke maatregelen alvast kortetermijnmaatregelen te treffen zoals het 30km/u regime (als het kan volgens het onderzoek), extra bebording (bijv. adviessnelheid 30km/u, waarschuwborden of borden met dwingende ogen), extra markeringen (bijv. schichtmarkering voor visuele versmallingen) en/of extra drempels.

2. Beoogd maatschappelijke resultaat

Het beoogd maatschappelijk resultaat is om, vooruitlopend op de maatregelen uit de uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan, via onderzoek en relatief goedkope en laagdrempelige maatregelen (bij voorkeur in samenspraak met de buurt) de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de dorpslinten te verbeteren. Via deze functionele maatregelen wordt een decennium vooruitlopend op de uitvoeringsagenda een bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

3. Bijdrage aan duurzaamheidsambitie

Wanneer de kortetermijnmaatregelen gerealiseerd worden zorgt dit dat er een minder grote nadruk op het gemotoriseerd verkeer komt te liggen. Dit kan zorgen voor een lagere uitstoot op de dorpslinten en voor minder aanrijdingen van dieren.

4. Kaders

- **Wilde motie Onderzoek verkeerssituatie De Strip en de kruisende linten:**
Onderzoek naar de verkeersintensiteiten.

- **Mobiliteitsvisie 2030 (met doorkijk naar 2040):** In de mobiliteitsvisie staat dat wij richting 2030 onder andere de doelen hebben om 1) klimaatneutraal te zijn, 2) meer bewoners te laten voldoen aan de beweegnorm en 3) om de verkeersongevallen te laten dalen (red. nu stijgen de cijfers waarbij voetgangers en fietsers vaak het slachtoffer zijn)¹ En dat er tussen 2030 en 2040 grotere fysieke maatregelen op de linten worden getroffen.
- **Bestemmingsplan Bangert en Oosterpolder herziening ex art. 30 WRO:** De linten hebben geen ontsluitingsfunctie voor de Bangert en Oosterpolder, en verkeersintensiteiten liggen nu hoger dan destijds was vastgesteld.
- **Hoofdwegenstructuur:** De linten zijn aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg type D.
- **Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018:** Dorpslinten [red. zoals de Bangert-Koewijzend en Dorpsstraat] zijn onlosmakelijk verbonden met het Noord-Hollandse landschap. Het zijn lineaire structuren die zijn ontstaan als organisch gegroeide, vaak historische routes en ontginningsassen. Ze hebben hun eigen karakteristieke ontwikkelingsgeschiedenis doorgemaakt, gebonden aan het landschapstype. In het aaneengesloten dorpslint bevindt zich vaak het hart van een dorp. De bebouwing staat dicht op elkaar, is divers en kleinschalig

5. Argumenten

Met dit voorstel wordt aangesloten op de leidraad landschap en cultuurhistorie en het bestemmingsplan Bangert en Oosterpolder herziening ex art.30 WRO en wordt bijgedragen uit de ambities uit de mobiliteitsvisie. Andere argumenten (o.a. vanuit de enquête) zijn dat:

1. De auto en voetganger nemen respectievelijk 75% en 25% van de ruimte in (www.googlemaps.com) op de linten terwijl de auto 45% en de voetganger 53% van de verkeersbewegingen maken (www.mobiliteitsvisie.com)
2. De stoepen op de linten zijn maximaal 1,50 meter breed terwijl een stoep voor rolstoelgebruik, om elkaar te passeren en om te verblijven respectievelijk 1,80 meter, 2,30 meter of 3,00 meter breed moet zijn. Met de huidige breedte worden voetgangers verdrongen naar de rijbaan waar ook (zwaar) gemotoriseerd verkeer rijdt.
3. De respondenten op de Bangert-Koewijzend meer ruimte willen voor de voetganger (56%) en fietser (55%).
4. De respondenten op de Dorpsstraat meer ruimte willen voor de voetganger (68%) en fietser (54%).
5. De respondenten aangeven dat bij een keuze tussen leefbaarheid en doorstroming slechts 28% kiest voor doorstroming op de Bangert-Koewijzend en slechts 29% kiest voor doorstroming op de Dorpsstraat.
6. Dat in de Mobiliteitsvisie beide wegen als gevaarlijk staan aangemerkt voor de fietser omdat deze de rijbaan moet delen met auto-, zwaar- en busverkeer.

¹ In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de Rijksoverheid is die ambitie overigens o dodelijke verkeersslachtoffers. Om dat te stimuleren geeft de Rijksoverheid ook subsidie. De maatregelen uit dit voorstel zijn subsidiabel.

7. De respondenten aangeven dat de verkeersveiligheid voor de voetganger moet worden verbeterd op de Bangert-Koewijzend (63%) en de Dorpsstraat (69%).
8. De respondenten aangeven dat de verkeersveiligheid voor de fietser moet worden verbeterd op de Bangert-Koewijzend (79%) en de Dorpsstraat (72%).

6. Maatschappelijk draagvlak

Uit een enquête (<https://hoorn.pvda.nl>) die 80 bewoners voor het reces hebben ingevuld blijkt dat het leeuwendeel voorstander is om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. Ook vanuit het Dorpenoverleg is er sinds 2016 aandacht voor de verkeersveiligheid op de Dorpsstraat en wordt dit initiatief gevolgd.

7. Financiële consequenties

De financiële consequenties zijn vooruitlopend op het onderzoek en/of de ontwerpen van de verkeerskundigen lastig in te schatten. Hieronder staat op basis van de kostenkengetallen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de Rijksoverheid de kosten per type maatregel inclusief 40% opslag;

- € 700,- per attentie verhogende markering
- € 57.072,- per kruispunt plateau
- € 13.506,- per drempel
- € 4.496,- per wegversmalling
- € 11.297,- per aanleg uitritconstructie van zijstraten gebiedsontsluitingweg naar 30km/u zone
- € 1.017,- per strekkende kilometer voor de aanleg van fietsstraat op een 30km/u weg
- € 595,- per 100 strekkende meter voor het veilig inrichten van een 30km/u weg

De kosten voor extra berekeningen in het onderzoek uit de wilde motie zijn niet bekend maar worden geschat op enkele duizenden euro's per scenario. De kosten voor extra bebording is niet bekend maar wordt geschat op enkele honderden euro's.

8. Communicatie

Communicatie vindt in ieder geval plaats via de officiële (sociale media) kanalen van de gemeente en wordt gepubliceerd in het gemeenteblad

9. Realisatie

Het verzoek aan het college is om het onderzoek in kwartaal 4 van 2022 of kwartaal 1 van 2023 uit te voeren en om de kortetermijnmaatregelen te realiseren in kwartaal 1 of 2 van 2023.

Indieners: PvdA Hoorn, Liberaal Hoorn, Christen Unie