Aan : College van Burgemeester en Wethouders Hoorn
Hoorn : 7 december2025
Betreft : project wijkpark Bangert en Oosterpolder deelgebied 3 aansluiting fietstunnel en extra fietsroutes zaaknummer 2247096
Onderwerp : Reactie wijkbewoners Varianten fietsaansluiting Zevenhuis

Tijdens de raadscommissie d.d. 25 november j.l., is de fietsaansluiting Bangert en Oosterpolder – Zevenhuis uitvoerig besproken.
Vele punten zijn besproken en de conclusie was, dat de varianten nader onderzocht moesten worden. Helaas is het tijdsbestek tussen 25 november en nu relatief kort om de juiste cijfers te krijgen en om de varianten goed te kunnen beoordelen. Hierdoor is het moeilijk voor u om de juiste afweging te maken.

De varianten 2a en 2b lijkt ons geen optie en volgens de score tabel is variant 3 (aangepast raadsvoorstel) de beste optie volgens het raadsvoorstel.

Daar variant 2a en 2b en het raadsvoorstel afvallen zullen wij ons beperken tot variant 1 en 3.

Variant 1: Fietsaansluiting op Marowijne en Dijkgraaf aan noordzijde nieuwe Westerkrabhoofd



Variant 1 is iets aangepast om extra kosten te voorkomen.
Wanneer het fietspad direct ten noorden met de Westerkrabhoofd wordt aangelegd, gaat de aanleg ook met eventuele bruggen in een moeite door.
Het fietspad aan de oost kant zal langs het Westerkrabhoofd geleid moeten worden (volgens groene lijn). De Strip zal dus niet aangepast moeten worden zoals gesuggereerd wat de kosten behoorlijk zal reduceren.
De blauwe lijn is de toekomstige aansluiting van de Oostergouw als aangeduid en wens vanmuit Fietsplan 2024-2028!
Wanneer het fietspad op deze manier aangelegd wordt, dan is de eerste 200mtr fietspad al uitgespaart.
De aansluiting naar het tunneltje kan goedkoper. Wanneer een “gewone” T-splitsing gemaakt wordt, scheelt dat kostbare ruimte.

Het fietspad dient met een verkeersveilige aansluiting op de Marowijne en de Dijkgraaf aangesloten te worden.

Idee hierachter is, dat bij deze oversteek plaatsen de snelheid dusdanig verminderd (scherpe bochten) is van het overige verkeer dat een veilige oversteek gewaarborgd is, daarnaast is er volop zicht in beide richtingen.
Variant 1.

Voor- en nadelen (zwart = gemeente – rood = wijk):

Variant 1	Voordelen	Nadelen
Mobiliteit	• Geen extra fietsverkeer Vredemaker Wijkbewoners mee eens	• Twee oversteken over Westerkrabhoofd Deze worden door ligging vlakbij snelheid remmende veel veiliger, zoals voorzien in variant 3 waar de oversteek in het midden van de Westerkrabhoofd ligt waar over het algemeen tussen de 50 en 80km/h gereden wordt. • Fietsers via een bedrijventerrein. Vrachtverkeer en fietsers gaan niet goed samen! Bedrijventerrein Westfrisia is al geschikt voor fietsers door de rode fietsstroken. Veel werknemers die hier werkzaam zijn komen met de fiets of brommer, daarnaat zijn er veel winkels die door de inwoners van Hoorn fietsend bezocht worden. • Niet in lijn met actieplan fiets, want: Juist wel in lijn met actieplan fiets, veilige route zonder obstakels en mogelijkheid om een breed doorgaand fietspad te realiseren volgens eisen/aanbevelingen van o.a. Sweco en CROW. • Minder tijdswinst **(subjectieve opmerking)** Afhankelijk welke route gekozen wordt kan het tijdswinst opleveren en door smalle straten rijden kan ook niet op snelheid. Komende vanuit Westen via de Dorpsstraat zal het zeker tijdswinst opleveren. • Zorgt voor onsamenhangend fietsnetwerk **(subjectieve opmerking)** Diverse fietsroutes gaan kris kras door de wijk en zijn al niet erg logisch te noemen. • Maakt geen verbinding met de reeds bestaande fietsverbindingen in de Bangert & Oosterpolder. Er bestaan geen verbindingen met reeds bestaande fietspaden. Komende van bijvoorbeeld van het Unjer pad moet een rare levensgevaarlijke slinger gemaakt worden over de Dorpsstraat naar de Schouwmeester.

		Op dit punt zijn al diverse ernstige aanrijdingen geweest met fietsers. • Komende vanaf de Schouwmeester omrijden naar Zevenhuis en vice versa. **(subjectieve opmerking)** Fietsers komende vanaf Risdam kunnen ook de verbinding ter hoogte van de Krijterslaan nemen. Voor fietsers komende vanaf de Strip zal het korter zijn • Meer fietsverkeer Dijkgraaf Klopt, echter de parallelweg aan de strip loopt vanaf Blokker en diverse stukken zijn al aangemerkt als fietspad. De parallelweg kent parkeerhavens waardoor er veel ruimte is. Deze route ontlast ook fietsverkeer door de diverse wijken. Door 2 routes aan te bieden om Zevenhuis te bereiken zal het fietsverkeer verdeeld worden.
Sociale veiligheid		• Aansluiting in westen op een bedrijventerrein Doorgang via een donker wijkpark met veel bosschages en eilandjes is juist **geen** sociale veiligheid. Langs een open Westerkrabhoofd met lantaarnpalen levert veel meer zicht op onveilige situaties. Komende van de Vredemaker om dan door een geluidswal die het zicht ontneemt is absoluut niet sociaal veilig • Ik verwijs ook naar de discussie Provincialeweg bij het Keern.
Kwaliteit van het park		• Het park wordt 10% kleiner, omdat de nieuwe Westerkrabhoofd iets naar het zuiden opschuift (ruimte). • Langs de verlegde Westerkrabhoofd (aan de noord kant) is voldoende ruimte en kost dus geen extra ruimte. Een fietspad dwars door het wijkpark kost veel ruimte en splitst het park in tweeën waardoor de ruimte niet als 1 geheel aangelegd kan worden. • Minder wensen kunnen ingewilligd worden Onjuist doordat het niet in tweeën gesplitst wordt kunnen plannen aan een ontwikkeld worden • Park bereikbaar vanuit wijk via wandelpad bij de Waarschap. Dit wandelpad gaat fietsverkeer aantrekken door het ontbreken van een directe fietsverbinding, is hier niet

		voor geschikt en gaat zorgen voor onveilige en ongewenste situaties op het wandelpad **(Subjectieve opmerking),** Fietsers hebben juist hier niets meer te zoeken, omdat er geen doorgang is. Daarnaast een fietspad dwars door het park geeft de mogelijkheid om inderdaad fietsverkeer aan te trekken met alle gevolgen van dien

Aanvullende kosten

De aanvullende kosten van deze oplossing bedragen € 1,0 miljoen wat resulteert in een extra structurele kapitaalslast van € 45.943. De aanvullende structurele beheer- en onderhoudskosten bedragen € 3.017.

Is er met de kosten rekening gehouden dat in deze variant geen dure fietsbruggen nodig zijn? Daarnaast zal de oversteek met het Westerkrabhoofd duur uitvallen i.v.m. veiligheid vanwege de snelheid die daar ter plaatste is.

Een aanvullend kostenplaatje van 1m€ is wel heel erg ruim genomen en trek ik in twijfel.

Graag zouden wij daar een onderbouwing van zien, **want met deze rekenmethode krijgt dit plan geen eerlijke kans.**

In variant 3 is rekening gehouden met eventuele aanpassingen van de Vredemaker, bijvoorbeeld damwanden voor verbreding met daaraan verbonden kosten voor veilige stoepranden etc.

Hiervan zijn de kosten geraamd op **200 k€ (minimalistische uitvoering?)**

Variant 3: Aanvullend op het raadsvoorstel de Vredemaker over de gehele lengte met circa 1 meter verbreden



Algemeen

In deze variant is als aanvulling op het raadsvoorstel de Vredemaker met circa een meter verbreed (145 meter ten noorden van de west-oost verbinding en 190 meter ten zuiden) zodat fietsers tegemoetkomende auto's kunnen passeren terwijl auto's geparkeerd staan aan de kant van de woningen.

Bij een breder profiel zijn drempels nodig om te voorkomen dat harder gereden wordt. De reeds aanwezige drempels worden ook met circa 1 meter verbreed. Het is mogelijk om het hemelwater over de weg direct naar de watergang te laten vloeien, wat een klimaatbestendige oplossing is. De

verwachting is dat alle bomen in de Vredemaker behouden kunnen blijven. Dit moet nader onderzocht worden.

De verbreding is niet noodzakelijk voor een veilige afwikkeling van het verkeer.
Onlangs is er een telling geweest waaruit bleek dat volgens Fietsplan 2024-2028 de Vredemaker niet niet voldoet aan de gestelde eisen.

Voor- en nadelen

Variant 3	Voordelen	Nadelen
Mobiliteit	• Eén oversteek over Westerkrabhoofd Maar wel een hele gevaarlijke • Positieve bijdrage aan het fietsnetwerk en maximaal tijdswinst voor fietser **(subjectieve opmerking)** Tijdswinst afhankelijk vanuit welke richting de fietsers komen indien vanuit richting Risdam dan tijdsverlies • Kortste verbinding vanuit zuidelijke richting naar noorden en vice versa **(subjectieve opmerking)** Kortste verbinding afhankelijk vanuit welke richting • Zevenhuis rechtstreeks bereikbaar Zevenhuis is met variant 1 rechtstreeks bereikbaar vanaf **2** kanten • Aandachtspunten bij sportveldje en bij Vredemaker 95 opgelost Wel een hele dure oplossing • Fietsers en automobilisten kunnen elkaar passeren in de Vredemaker naast geparkeerde auto's, door het verbreden van Vredemaker • Verbreding en veilig maken Vredemaker is wel heel goedkoop gebudgetteerd	• Meer fietsverkeer Vredemaker

Sociale veiligheid	• Meer sociale veiligheid door korte verbinding met woonwijk (ong. 50m na oversteken Westerkrabhoofd) Sociale veiligheid niet persé beter. Het is een donker park zonder enig toezicht en verlichting. Het park wordt toegankelijker middels het fietspad, waardoor een ideale hangplek voor jongeren wordt gecreëerd.	
Kwaliteit van het park	• Behoud maximale park oppervlakte. • Park wordt in tweeën gesplist waar door fatbikes en e-bikes snel gefietst wordt wat een groot gevaar oplevert voor spelende kinderen en loslopende honden. • Zevenhuis via park bereikbaar vanuit wijk via fiets- en wandelpad bij Vredemaker. De fietsverbinding nodigt het minst uit tot fietsen over voetpaden in het wijkpark Park blijft bereikbaar via loopbruggetje. Omdat het park doorklieft wordt door het fietspad wordt het ook eenvoudiger om door het hele park te fietsen dus ook op de voetpaden wat de veiligheid niet ten goede komt • Park bereikbaar vanuit wijk via wandelpad bij de Waarschap	

<u>Aanvullende kosten</u>
De aanvullende kosten van deze oplossing bedragen € 0,2 miljoen wat resulteert in een extra structurele kapitaalslast van € 4.644. De aanvullende structurele beheer- en onderhoudskosten bedragen € 602.

Zoals eerder vermeld een zeer optimistisch bedrag en laag ingeschat, waardoor deze variant een vertekent beeld laat zien

Extra structureel benodigd bedrag
Hieronder zijn de totaal geraamde kosten van het raadsvoorstel en de varianten onder elkaar gezet. Daaruit volgt het bedrag dat extra structureel beschikbaar moet worden gesteld. In alle varianten is het uitgangspunt dat de extra kosten voor rekening van de gemeente komen. De bijdrage van de Exploitatiemaatschappij Zevenhuis blijft gelijk.

	Model	Investerings krediet	Kapitaalslast	Beheer en onderhoud
Raadsvoorstel		€ 2,2 miljoen	€ 58.163	€ 30.750
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd		-	-	*€ 18.750*
Variant 1		€ 3,2 miljoen Is er rekening gehouden dat er 2 fietsbruggen minder nodig zijn? 1m€ extra is wel heel erg ruim gebudgetteerd Fietspad kost ongeveer 250€ per mtr. Totaal ongeveer 600mtr 600x250=150.000€	€ 104.077	€ 33.767
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*
Extra structureel benodigd			*€ 45.943*	*€ 21.767*
Variant 2a		Buiten beschouwing – geen optie		
Variant 2b		Buiten beschouwing – geen optie		
Variant 3		€ 2,4 miljoen Vraagtekens bij budgettering	€ 62.778	€ 31.352
Gedekt conform raadsvoorstel			€ 58.163	*€ 12.000*

Extra structureel benodigd			€ 4.644	€ 19.352

Score-tabel

In onderstaande tabel is de score per variant weergegeven.

	Raadsvoorstel	Variant 1	Variant 2a Geen Optie	Variant 2b Geen Optie	Variant 3
Mobiliteit	++ -- Verkeersveiligheid komt in het geding	- ++ Goed bereikbaar vanuit diverse richtingen	-	--	++ -- Verkeersveiligheid komt in het geding Door oversteek Westerkrabhoofd
Sociale veiligheid	++ --	- ++ Niet via een donker park , Maar overzichtelijk met verlichting van Westerkrabhoofd	--	--	++ -- Donker park met veel bosschages Waar het 's avonds Niet fijn is om te fietsen. Doordat een ideale hangplek gecreëerd wordt licht intimidatie snel op de loer
Kwaliteit van het park	++ --- (park is in tweeën gesplitst)	- ++ Geen belemmeringen Door doorkruising fietspad	--	--	++ -- Het park wordt in tweeën gesplitst waardoor het de eenheid verliest Door fietsverkeer een uiterst onveilige situatie voor wandelaars, kinderen en loslopende honden
Kosten	+	-- ++ Raming is niet correct	-	-	- ++

Beste score

Uit de score-tabel volgt dat na het raadsvoorstel, variant 3 het beste scoort.

Dit betwijfelen wij ten zeerste, wij krijgen heel sterk de indruk dat bovenstaande in ogenschouw genomen de variant 3 wel heel erg manipulatief opgesteld is, waardoor het alternatief variant 1 geen schijn van kans maakt

Ten opzichte van het raadsvoorstel levert variant 3 de volgende kwaliteit op:

- Fietsers en automobilisten elkaar kunnen passeren in de Vredemaker naast geparkeerde auto's, door het verbreden van Vredemaker
- Huidige knelpunten bij Vredemaker 95 en bij het sportveldje ter hoogte van Vredemaker 45 worden opgelost door het verbreden van Vredemaker
- Dit gaat ten koste van groen, terwijl dit een heel belangrijk punt is

Kosten

- De toename van de structurele kosten vergelijkbaar is met variant 2a en variant 2b
- (2a en 2b zijn geen optie)

Overig

Bedrijventerrein Westfrisia 30 km

- In actieplan Fiets staat dat hier een 30 km zone moet komen.
- Dit wordt in meegenomen met het groot onderhoud, maar dat staat voorlopig niet op de meerjarig onderhoud planning. Op korte termijn worden slechts kleine delen vervangen.
- Marowijne blijft gemengde verkeersweg met fiets- auto- en vrachtverkeer. Vrachtverkeer en fietsers gaan niet goed samen!
- Zowel Westfrisia als Zevenhuis is gecombineerd fiets (bestemmings en doorgaand) verkeer en overig.
- Ook al zou 30 km/u ingevoerd worden op bedrijventerrein Westfrisia dan nog blijft combinatie zwaar verkeer/fietsverkeer onwenselijk.
- Bedrijventerrein Westfrisia is al geschikt voor fietsers door de rode fietsstroken.
  Veel werknemers die hier werkzaam zijn komen met de fiets of brommer, daarnaast zijn er veel winkels die door de inwoners van Hoorn fietsend bezocht worden.

Beheer en onderhoud fietstunnel

- De provincie is eigenaar van de fietstunnel en is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. De gemeente doet het schoonmaakonderhoud.
- Het probleem van de loszittende tegels is een bekend probleem en speelt bij meerdere tunnels van de provincie. De gemeente heeft hierover meerdere keren contact gehad met de provincie. De provincie heeft geen oplossing hiervoor. Het heeft verder geen/weinig aandacht bij de provincie.

Tot slot

Wij hopen u zo voldoende geïnformeerd te hebben om de besluitvorming tot een goed einde te kunnen brengen, zodat het wijkpark Bangert en Oosterpolder verder uitgewerkt en gerealiseerd kan worden.

Wat verder vergeten wordt is dat de wijk heel zwaar belast wordt. Punten die eerder door de wijkspecialisten zijn genoemd zoals overlast van fietsers, vandalisme (spiegels van auto's getrapt), veiligheid van kinderen en dieren etc etc, worden totaal niet genoemd of meegenomen.
Ons is beloofd een rustige kindvriendelijke wijk. Het fietsplan 2024-2028 wordt op eigen wijze geïnterpreteerd met allerlei onwaarheden en verbloemen van verkeersgevaarlijke situaties. Dit is tijdens de raadsvergadering door Dhr. Out duidelijk gemaakt inclusief alle onderbouwingen.
Participatie heeft niet plaats gevonden, terwijl dat heel hoog in vaandel staat van de gemeente.

Wij hebben de voorstellen zeer zorgvuldig doorgelezen, maar vinden het uiterst subjectief opgesteld, zonder dat enige ruimte overlaat op een bankje of boompje na.
Wij krijgen de indruk dat kost wat het kost het raadsvoorstel erdoor gedrukt moet worden en dat er voor de wijkspecialisten die opkomen voor de wijk en de gemeente wijst op de gevaren om ze daarvoor te behoeden (lees extra toekomstige kosten voor infrastructuur Daarnaast is dit plan niet met een toekomstvisie geschreven. De aansluiting via de Oostergouw alsmaar toenemend fietsverkeer door groei van de Bangert en Zevenhuis (Zevenhuis2?).

Met vriendelijke groet,

Hans Nobels