Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1851534
Steller: R. Huisman
E-mail: roel.huisman@hoorn.nl

Team: BSB
Teammanager: Peter Hoogenveen
Portefeuillehouder: S. Bashara

Onderwerp
Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040.

Agendering
Ter meningvormende bespreking in de Algemene Raadscommissie.

Bijlagen

1	Concept Mobiliteitsvisie (eerste deel)
2	Enquête, ontwerpend onderzoek en menukaart Mobiliteitsvisie
3	Resultaten enquête infographic
4	Analysefase
5	Ontwerpend onderzoek
6	Presentaties BOT-sessies 6 januari en 18 februari 2021
7	Samenhang planning en projecten "Meer stad worden"

Vragen van het college aan de raadscommissie voor de meningvormende bespreking zijn:

1. Onderschrijft de raadscommissie de concept-Mobiliteitsvisie (eerste deel)?
2. Onderschrijft de raadscommissie de in de menukaart geformuleerde acht opgaven?
3. Onderschrijft de raadscommissie de in de menukaart bij de verschillende acht opgaven geformuleerde keuzes en ontwikkelrichtingen?
4. Zijn er nog andere aandachtspunten die de raadscommissie mee wil geven om te verwerken in de Mobiliteitsvisie?

Samenvatting
Het meningsvormende raadsstuk dat voorligt omvat twee onderdelen. Het eerste betreft de eerste vijf hoofdstukken van de Mobiliteitsvisie in concept (bijlage 1). In de concept-Mobiliteitsvisie zijn vooralsnog alleen de eerste vijf hoofdstukken geformuleerd. De rest van de Mobiliteitsvisie is nog afhankelijk van de acht opgaven (zowel keuzes als ontwikkelrichtingenwaar we voor staan. Het tweede onderdeel betreft de menukaart (bijlage 2) waarin de acht verschillende opgaven (keuzes en ontwikkelrichtingen) zijn geformuleerd en uitgewerkt. De keuzes en ontwikkelrichtingen uit de menukaart zijn de basis voor de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Via dit meningvormende raadsstuk kan de raad aangeven wat men het college wil meegeven voordat een definitief voorstel over de Mobiliteitsvisie wordt voorbereid.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding
Het vorige, nog fungerende Masterplan komt uit 2005 en is aan herziening toe. Actuele projecten, zoals de Poort van Hoorn, vragen ook om nieuw mobiliteitsbeleid en mobiliteitskadervorming. Daarnaast is een visie niet alleen belangrijk voor de kadervorming van verschillende projecten, maar ook als vertaalslag van de ambities die in regionale gesprekken kunnen worden gebruikt. Die visie wordt momenteel opgesteld. In deze raadscommissie wil het college de raad de gelegenheid geven om opmerkingen mee te geven (c.q. richting te bepalen) voordat de Mobiliteitsvisie verder wordt uitgewerkt.

Belang
Het college hecht er belang aan om inzicht te krijgen in de mening van de raadscommissie over de hoofdkeuzes die voorliggen in de Mobiliteitsvisie. Op die manier kan er in juni 2021 een breed gedragen Mobiliteitsvisie worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Centrale vraag
Wat is de zienswijze van de raad op de geformuleerde opgaven en keuzes van de menukaart?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat
De Mobiliteitsvisie zal vermoedelijk antwoord geven op de vraag hoe de mobiliteit in Hoorn vormgegeven kan of moet worden, om onder andere de ambities van het 'Meer stad worden' te kunnen faciliteren. Het college ziet daarbij veiligheid, leefbaarheid, schoon, duurzaamheid en bereikbaarheid als randvoorwaarde.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie
Gemeenten hebben in het nationale Klimaatakkoord van eind 2019 de opgave gekregen om vanuit mobiliteit te werken aan een reductie van de CO^2 uitstoot. De duurzaamheidsambities van de gemeente spelen een belangrijke rol bij de visievorming voor toekomstige mobiliteit. In de concept-Mobiliteitsvisie en de menukaart is het onderwerp 'duurzaamheid' een apart aandachtspunt waarin dit onderwerp nader is geconcretiseerd.

4. Kaders

Coalitieakkoord Hoorn 2018-2022
In het 'Coalitieakkoord Hoorn 2018-2022' is aangegeven dat een nieuw Masterplan Hoofdinfrastructuur wordt opgesteld. De ambitie voor een betere doorstroming en bereikbaarheid van de hele stad, met alle vormen van vervoer is daarbij uitgesproken.

Het coalitieakkoord bevat ook de ambitie voor een goede doorstroming op de Provincialeweg en een goede en veilige bereikbaarheid van stad, wijken en dorpen. Dit is uiteraard nauw verbonden met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn, met het station als mobiliteitsknooppunt voor Hoorn en West-Friesland, en de omvorming van de turborotonde op de Provincialeweg. Daarnaast vraagt het coalitieakkoord aandacht voor de bereikbaarheid van en verkeerscirculatie in de binnenstad. Dit is in de concept-Mobiliteitsvisie meegenomen.

BOT-sessies 6 januari en 18 februari
Op 6 januari en 18 februari 2021 heeft het college met de raad de bestaande mobiliteit in Hoorn verkend en de mogelijkheden en uitdagingen voor de toekomst. De resultaten van deze fasen zijn verwerkt in een concept-Mobiliteitsvisie.

Kadernotitie Omgevingsvisie
Op 8 december 2020 is door de gemeenteraad de 'Kadernotitie Omgevingsvisie Hoorn' vastgesteld als eerste stap om te komen tot een Omgevingsvisie voor de gehele gemeente. Een Omgevingsvisie is het instrument binnen de Omgevingswet om een integrale afweging te maken over de gewenste toekomstige ontwikkeling van de gemeente, waaronder mobiliteit. Op dit moment zijn er nog geen keuzes gemaakt, maar conform de planning behorende bij deze Omgevingsvisie vindt dat plaats in het vierde kwartaal van 2021, mogelijk december. De Mobiliteitsvisie wordt op hoofdlijnen onderdeel van de Omgevingsvisie.

Meer stad worden
Dit raadsbesluit van 6 juni 2019 houdt onder andere in dat Hoorn een vitale stad moet blijven. Door de stad te blijven ontwikkelen wordt de basis vergroot voor stedelijke voorzieningen, (toekomstbestendige) infrastructuur en aantrekkelijke woonwijken. Hoorn moet uitstijgen boven de autonome groei, met stedelijke gebieden waarin wonen, werken en ontspannen samenkomen.

Wonen rondom OV-knooppunten is steeds aantrekkelijker en wordt steeds meer gestimuleerd. Rondom OV-knooppunten kunnen hoogstedelijke (groene) gebieden ontstaan met een andere kijk op de parkeernormen, deelmobiliteit en ontwerp vanuit voetganger en fiets. Dit past bij het uitgangspunt 'Meer stad worden'.

Hoogbouwvisie
Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit hangen nauw samen. Het een kan niet zonder het ander. Net als de Mobiliteitsvisie, wordt de Hoogbouwvisie op hoofdlijnen overgenomen in de Omgevingsvisie. De Hoogbouwvisie is echter nog niet vastgesteld.

Detailhandelsvisie
De detailhandel ondergaat grote veranderingen. Veel winkels en winkelgebieden hebben het moeilijk. De detailhandelsvisie is daarom opgesteld als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen en om de winkelstructuur te versterken. Verschillende onderdelen uit de detailhandelsvisie zijn gebruikt in de Mobiliteitsvisie.

Poort van Hoorn
In december 2020 is het stedenbouwkundig plan van de Poort van Hoorn vastgesteld. In dit stedenbouwkundig plan zitten diverse uitgangspunten die invloed hebben op de mobiliteit, zoals onder andere het verplaatsen van het busstation, toevoegen van parkeren, toevoegen ruimtelijke kwaliteit en woning- en kantoorbouw. Deze uitgangspunten zijn meegenomen in de concept-Mobiliteitsvisie.

Nationale Klimaatakkoord
Mobiliteit in 2050 is emissieloos en van hoge kwaliteit. Nog niet alle oplossingen zijn voorhanden. Bijvoorbeeld voor het vrachtvervoer. Maar het moet wel schoner, slimmer en dus anders. Hierover zijn tientallen afspraken gemaakt tussen betrokken partijen en de overheid. Die zorgen dat er voor 2030 structurele veranderingen in gang worden gezet. Elektrisch rijden is daarbij belangrijk.

Regionaal Mobiliteitsplan in het kader van de klimaattafels
Het Energieakkoord (2013) en het Klimaatakkoord (2019) hebben geleid tot een gezamenlijke opgave tot CO^2-reductie. Concreet ligt er een opgave tot vermindering van CO^2-uitstoot voor de sector mobiliteit en transport voor heel Noord-Holland en Flevoland samen naar maximale uitstoot van 4,2 megaton in 2030. De CO^2-uitstoot daalt niet als we niet actief handelen. Hoe langer we wachten met reduceren, hoe ingrijpender de maatregelen. De provincie Noord-Holland stelt samen met haar partners het Regionaal Mobiliteitsplan Noord-Holland en Flevoland op.

Landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
Omdat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt, is in 2019 door alle overheden het Strategisch plan Verkeersveiligheid ondertekend. Hierbij is regionale samenwerking van belang. De provincie Noord-Holland werkt proactief samen met wegbeheerders, politie en maatschappelijke partners aan een regionale aanpak in het kader van dit Landelijke Plan Verkeersveiligheid 2030. Samen worden regionale en gemeentelijke risicoanalyses gemaakt. Dit moet eind dit jaar resulteren in een samen met de regionale partners opgestelde regionaal uitvoeringsprogramma.

OV-toekomstbeeld
Met de vaststelling van het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland (ROVT) op 20 november 2019, is een einde gekomen aan een periode van meer dan twee jaar onderzoek en besluitvorming in onze regio. Het ROVT is door vijf partijen (colleges van provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten Almere en Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam) bestuurlijk vastgesteld als:
- input voor het Landelijke Toekomstbeeld OV (LTOV);
- input voor SBAB-onderzoeken en verkenningen;
- uitgangspunt voor regionale uitwerking van de bouwstenen voor HOV-bus en tramverbindingen door de beide provincies en de Vervoerregio Amsterdam.

De belangrijkste opgaven voor Hoorn in het ROVT zijn intensivering van de dienstregeling, en de aanwijzing van twee Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijnen (HOV-lijnen) in Westfriesland en verdubbeling van het spoor tussen Hoorn en Heerhugowaard. In het Landelijk OV toekomstbeeld is alleen de opgave HOV-lijnen opgenomen.

5. Argumenten
In twee voorliggende informerende sessies (6 januari en 18 februari) is de raad meegenomen in de beeldvorming van mobiliteit van Hoorn en hoe mobiliteit de ontwikkelingen en opgaven van Hoorn kan ondersteunen. Een en ander wordt vertaald in een Mobiliteitsvisie die u voorgelegd wordt op 1 juni. Voordat het college deze stukken ter besluitvorming voorlegt, wil het college ter oordeelsvorming met de raadscommissie in gesprek in deze meningsvormende raadsbijeenkomst.

Bij dit meningsvormende raadsvoorstel zijn twee belangrijke stukken gevoegd: 1) de eerste vijf hoofdstukken van de concept-Mobiliteitsvisie en 2) een overzicht van enquête, het ontwerpend onderzoek en de menukaart waarin de verschillende opgaven, keuzes en ontwikkelrichtingen zijn verwoord. Vooral de menukaart is hierin van belang.

Zoals ook in de kaders is vermeld ligt er in de Mobiliteitsvisie een belangrijke koppeling met de ambitie 'Meer stad worden'. De geformuleerde opgaven in de menukaart (bijlage 2) zijn deels gebaseerd op deze ambitie. Over de menukaart en de opgaven die hierin verwoord zijn ontvangt het college graag de mening van de raad.

Menukaart en concept-Mobiliteitsvisie
De menukaart is geen los product. Hij hangt sterk samen met de concept- Mobiliteitsvisie en de andere stukken die zijn meegezonden. Op basis van het gesprek over deze menukaart wordt de concept-Mobiliteitsvisie aangescherpt en wordt er een hoofdstuk per vervoermiddel en per gebied toegevoegd aan het concept.

Er zijn verschillende type keuzes te maken. Soms is dit een heldere optie A of optie B keuze, zoals bijvoorbeeld bij het bussysteem of de ontsluiting naar de binnenstad. Vaak gaat het echter om een voorstel waar 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 in oplopende mate van ingrijpen. Hier gaat het om het samenstellen van een maatregelenpakket.

Menukaart: acht opgaven
De acht opgaven zijn verwoord en gevisualiseerd in de menukaart. De onderwerpen van de menukaart zijn hieronder opgesomd met daarbij een toelichting welk type keuze hierbij gemaakt kan worden. Het college adviseert u om bij onderstaande opsomming de menukaart te openen. Deze kunt u vinden in bijlage 2, vanaf bladzij 41.

1. Toegang binnenstad
   Voor de toegang naar de binnenstad zijn twee keuzes geformuleerd: optimaliseren van het Keern of het verkeer van het Keern ontvlechten en aanhechten van de stad.
2. Verblijfskwaliteit Binnenstad
   Ter verbetering verblijfskwaliteit binnenstad liggen verschillende keuzes voor. Daarbij gaat het om de vraag welk verblijfsklimaat we willen in de binnenstad. Hoe gaan we dan om met het autoverkeer (parkeren) en het langzaam verkeer. Opgaven 1 en 2 hebben een stevige onderlinge samenhang.
3. Functie Provincialeweg
   Herkent u zich in de gekozen ontwikkelrichting: de functie Provincialeweg behouden zoals nu. Doorstromingsknelpunten die samenhangen met gebiedsontwikkeling aanpakken. Enkele integrale projecten opstarten.
4. Auto
   Herkent u zich in de gekozen ontwikkelrichting? Verbetering verkeersveiligheid door het uitbreiden van de erftoegangswegen (30km) en verduurzaming automobiliteit.
5. Openbaar vervoer
   Hier liggen twee netwerken voor: het huidige net minimaal aanpassen of snelle streeklijnen en een stadslijn. Uit deze netwerkontwikkelingen hoeft niet gekozen te worden, we kunnen ook starten met de minimale aanpassing en eindigen met de grotere aanpassing. Kunt u zich vinden in deze ontwikkelrichting?
6. Fiets (algemeen)
   Herkent u zich in de gekozen ontwikkelrichting: comfort toevoegen en verbindingen realiseren. Vraagstuk zit in de locaties.
7. Voetgangers
   Wat als we de voetganger centraal zetten? Het vraagstuk zit in hoe dit vorm te geven op de verschillende locaties. In welke mate wordt comfort voor voetgangers toegevoegd. Herkent u zich in de gekozen ontwikkelrichting?
8. Woonmilieus
   Herkent u zich in de gekozen ontwikkelrichting: Mobiliteitstransitie richting meer lopen en fietsen. Woningbouw kan daarbij 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.

6. Maatschappelijk draagvlak

Enquête
Mobiliteit is een onderwerp dat leeft in de stad. Iedereen heeft er mee te maken en iedereen heeft er een mening over. Belangrijk voor de vorming van een visie is te weten hoe mobiliteit leeft onder de bewoners en wat de verschillende meningen hierover zijn. Om inzicht te krijgen in deze materie is in januari 2021 een enquête uitgezet onder bewoners en stakeholders (winkeliers, musea, sportverenigingen, etc.) met een doorlooptijd van vier weken. De resultaten zijn als infographic bijgevoegd als bijlage. De resultaten zijn ook teruggekoppeld naar de respondenten. De opbrengst van de enquête is vertaald in de concept-Mobiliteitsvisie en hier wordt ook expliciet aandacht aan besteed in het raadsvoorstel.

Werksessies t.b.v. vorming concept-Mobiliteitsvisie
Er zijn verschillende werksessies gehouden, zowel op ambtelijk niveau als met belangenvertegenwoordigers. Zo zijn er op ambtelijk niveau verschillende werksessies gehouden met ambtenaren van de gemeente Hoorn van verschillende afdelingen en teams. Ook zijn ambtelijke werksessies gehouden met ambtenaren van omliggende gemeenten en de provincie Noord-Holland. Tot slot zijn werksessies gehouden met belangenvertegenwoordigers vanuit de adviesgroep verkeer. Hierin vertegenwoordigd zijn onder andere de politie, ondernemers, Veiligheidsregio, Fietsersbond, rijschoolhouders, HVC, Connexxion, EBS, Ouderenraad, Onbeperkt Hoorn en afd. handhaving.

De informatie die in de werksessies is opgehaald, is gebruikt bij het opstellen en vorming van de concept-Mobiliteitsvisie.

7. Financiële consequenties
Dit voorstel, waarbij op 30 maart 2021 alleen een meningsvormende bijeenkomst zonder besluitvorming plaatsvindt, heeft geen directe financiële consequenties. De raad neemt op dit voorstel geen besluit.

8. Communicatie
Na de raadscommissie wordt een definitief voorstel gemaakt op basis van de inbreng van de raad. Zodra dit voorstel gedeeld wordt met de raad, worden belanghebbenden geïnformeerd over het voorstel en het proces van oordeels- en besluitvorming. Ook gaat een persbericht uit. Na het raadsbesluit in juni 2021 worden belanghebbenden wederom geïnformeerd, plus een persbericht.

9. Realisatie
Met de uitkomst van de meningen die worden gevormd door de verschillende raadsfracties op 30 maart 2021 wordt door het college een voorstel geformuleerd. Op 1 juni legt het college de raad de Mobiliteitsvisie ter besluitvorming voor. Voor het college de Mobiliteitsvisie afrondt en het raadsvoorstel opstelt, wil het college graag met de raad de belangrijkste keuzes doornemen. De raad heeft dan de gelegenheid om aan te geven of men iets mist, iets anders ziet, of prioriteiten anders legt. Dit staat centraal in deze consulterende commissiebijeenkomst op 30 maart.

Indien de Mobiliteitsvisie in juni wordt aangenomen, betekent dit echter niet dat gelijk de schop in de grond kan. De visie dient nog te worden vertaald naar concrete projecten. Deze projecten worden uitgewerkt en worden daarna in een apart besluit aan u voorgelegd. Voor de minder grote opgaven kan het ook voorkomen dat deze meeliften in reguliere onderhoudswerkzaamheden.

09 MAART 2021

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris, de burgemeester