

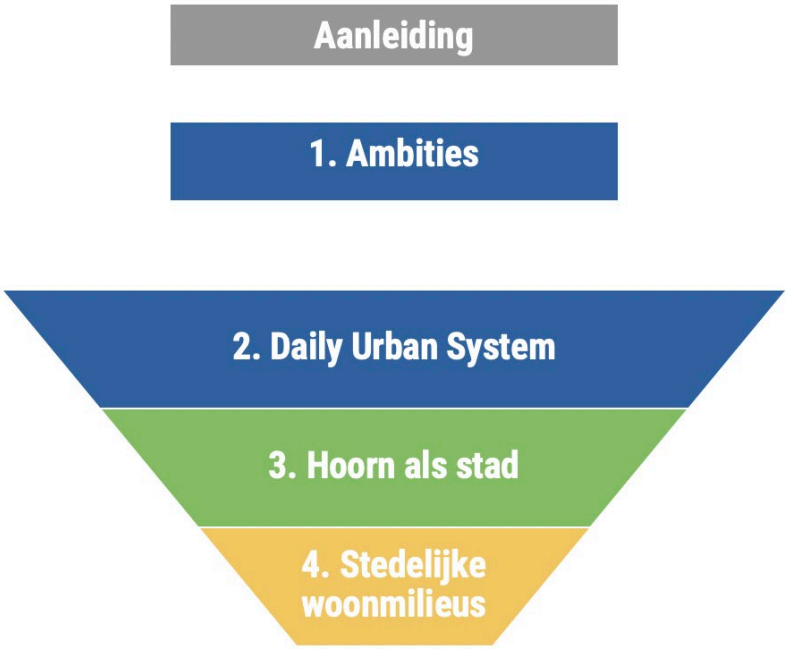
CONCEPT - Analyseatlas, Mobiliteitsvisie Hoorn

september 2020

STUDIO BEREIKBAAR

Leeswijzer

Deze analyseatlas is een bundeling van verschillende type analyses. Op basis van gesprekken, bureaustudie van documenten, ruimtelijke- en data-analyses is de mobiliteit van Hoorn in beeld gebracht.



Na elk hoofdstuk hebben we een pagina opgenomen met inzichten en opgaven.
Om de analyse en opgaven tastbaar te maken hebben we veel fotomateriaal opgenomen.
De snelle lezer kan door het document klikken door middel van onderstaande balk:

Aanleiding en eindresultaat

In het 'Coalitieakkoord Hoorn 2018-2022' is aangegeven dat een nieuw Masterplan Hoofdinfrastructuur wordt opgesteld. Het vorige masterplan is in 2006 vastgesteld. Voorafgaand aan dit masterplan wordt een mobiliteitsvisie gemaakt. Deze mobiteitsvisie is voor alle vervoermiddelen van Hoorn. Als zichtjaar wordt 2030 gebruikt, met een doorkijk naar 2040.

Er wordt toegewerkt naar vier eindproducten:

1. Keuzes op hoofdlijnen voor geheel Hoorn. We beschrijven de dillema's waar Hoorn voor staat en helpen daarin met keuzes maken. Resultaat is een keuze op hoofdlijnen die in de volgende drie punten gebiedsgericht wordt uitgewerkt (naar wijk, naar netwerk en naar specifieke locaties).
2. Gebiedsgerichte uitspraken. Per deelgebied van Hoorn stellen we een ambitie op. In dit analysedocument stellen we de gebieden vast en beschrijven we wat er per gebied speelt.
3. Kaarten met netwerkcategorisering en hiërarchie. Deze kaarten zijn de eerste concretiseringsslag van de bouwstenen. Er wordt per netwerk aangegeven wat de hoofdstromen zijn en wat dat betekent. Dit wordt gedaan voor lopen, fiets, OV en auto. Logistiek wordt in een apart traject opgepakt en haakt later aan in de visie. In de kaarten kunnen zoekgebieden worden opgenomen voor eventuele nieuwe verbindingen.
4. Uitspraken over specifieke infrastructurele vraagstukken. Op enkele prangende infrastructurele vraagstukken worden richtinggevende keuzes gemaakt. Uit de analyse moet echter nog blijken welke vraagstukken meer aandacht vragen dan een visie alleen (verdiepingsslag). Deze verdiepingsslagen worden in de visie per onderwerp opgenomen. Van tevoren staat niet vast welke vraagstukken dit zijn.

1. Ambities

1.1. Ambitie van Hoorn

Ambitie van Hoorn: Meer stad worden
De ambitie van Hoorn in het college akkoord is dat Hoorn een aantrekkelijke, economische, goed bereikbare, veilige en duurzame stad is.

De belangrijkste uitwerking hiervan op ruimtelijk-economisch gebied is de ambitie om 'meer stad te worden'. Hoorn wil, o.a. door de ontwikkelingen bij de Poort van Hoorn, een ambitie sprong maken. Met meer stad worden wil Hoorn de slag maken van 'beheergemeente' naar 'ontwikkelgemeente'. Daarnaast speelt de ambitie vanuit Hoorn en de regio om in te zetten op een duurzaam mobiliteitssysteem.

Hoofdvraag van deze visie
Mobiliteit of bereikbaarheid is geen doel op zich, maar altijd een middel. Bijvoorbeeld een middel om meer stad te worden. Als hoofdvraag voor deze visie zien wij daarom: ***hoe kan mobiliteit kan bijdragen aan 'meer stad worden***'. Daarbij houden we een leefbare, economisch vitale, duurzame en veilige stad als randvoorwaarde aan.

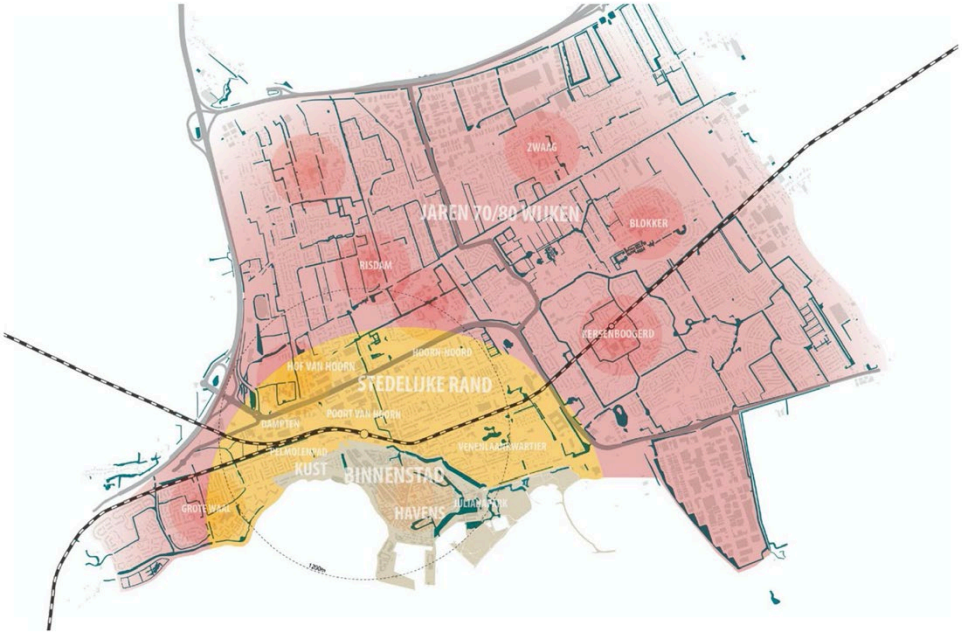
Deze analyseatlas focust vooral op: wat draagt bij aan meer stad worden en wat houdt meer stad worden tegen.

Drie schaalniveaus
Wij zien dat meer stad worden op drie schaalniveaus speelt:

1. Het Daily Urban systeem van de stad: een goede verbinding naar de eigen regio en andere omliggende stedelijke regio's.
2. Stad zelf: een als één systeem functionerende stad waar lopen, fietsen en OV centraal staan.
3. Wijken, dorpskernen (Blokker en Zwaag) en linten: leefbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit voorop.

Ambitiedocumenten
We hebben een bureaustudie uitgevoerd naar verschillende beleidsdocumenten van de gemeente Hoorn en de regio. Hiervoor hebben we bekeken:

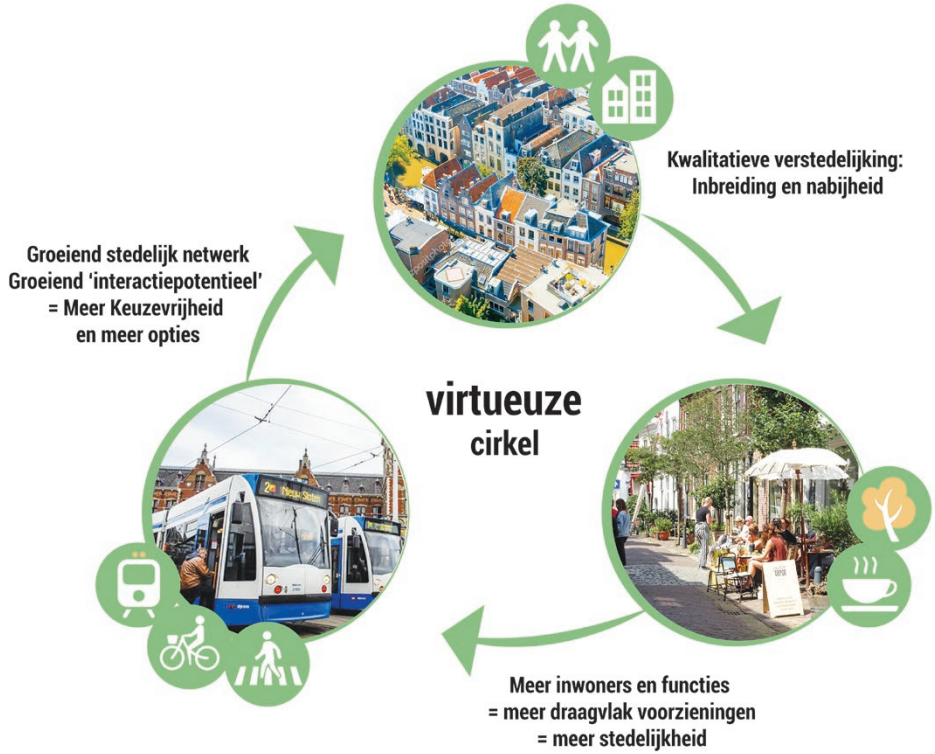
- 2018: Collegeakkoord
- 2019: Raadsbesluit: "meer stad worden"
- Binnenstadsvisie
- Regionaal Mobiliteitsprogramma (in concept)
- Mobiliteitsvisie Holland boven Amsterdam / regio Westfriesland
- Toekomstbeeld OV



Bron afbeelding: Raadsbesluit "Meer stad worden"

Ambitiesprong: meer stad worden

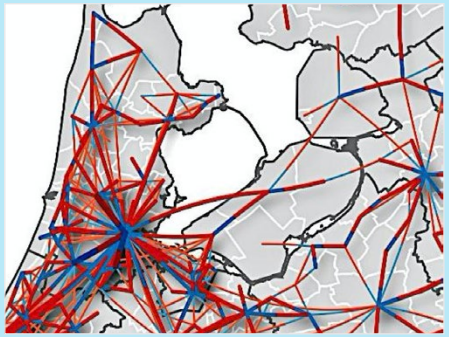
Leefbaar, economisch vitaal, duurzaam en veilig.



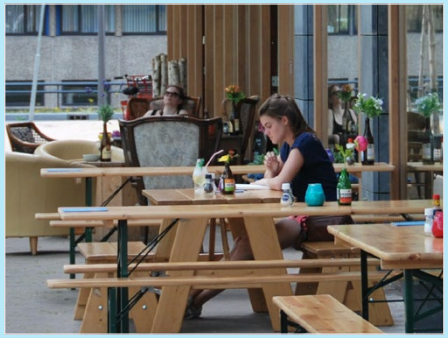
Wat is dat? meer stad worden...



- ***Stedelijke economie***. Wonen, werken en bedrijven gemengd



- ***Agglomeratiekracht***. Onderdeel van stedelijk (IC-)systeem



- ***City Lounge / Huiskamer***: vitale kwaliteitsplek voor ontmoeting



- ***Sfeer*** die gastvrij, 'warm', persoonlijk en gezellig is.



- ***Stedelijke mobiliteit***: ontwerpen vanuit fietser/voetganger



- ***Verblijfskwaliteit***. Langer verblijven en vermaak.

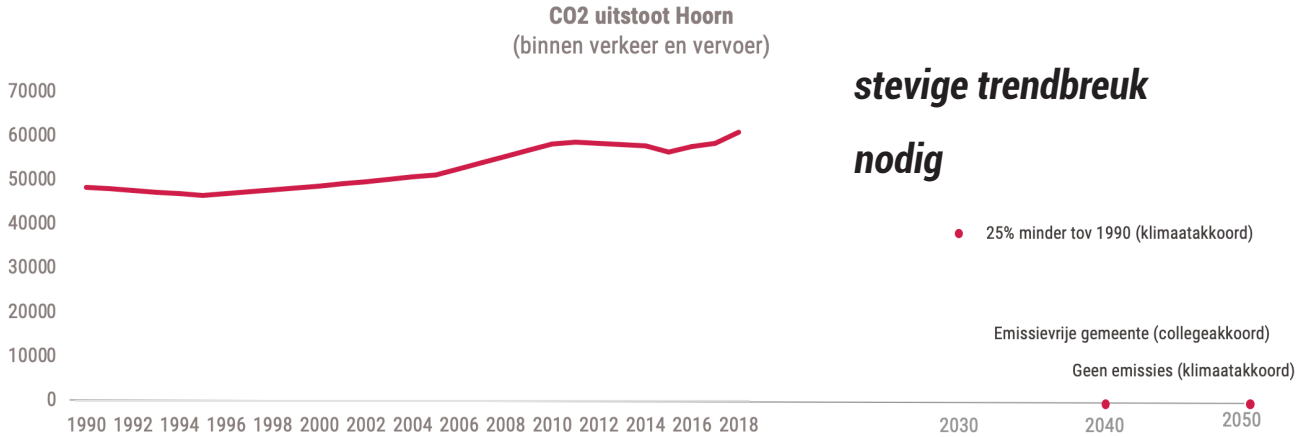
1.2. Duurzaamheid

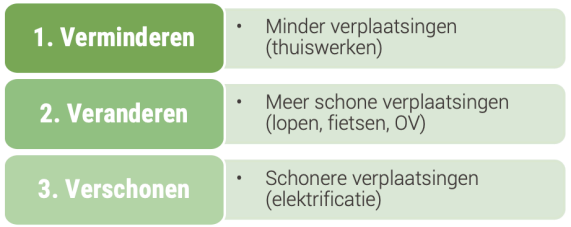
De ambitie van Hoorn is om ***in 2040 klimaatneutraal*** te zijn. Het Nederlandse klimaatakkoord (gebaseerd op de afspraken vanuit Parijs) gaat uit van klimaatneutraal in 2050. Hierin is als tussenstap voor vervoer 25% minder uitstoot in 2030 afgesproken. Ook het regionale mobiliteitsplan Noord-Holland en Flevoland *(in concept)* zet vol in op verduurzaming van vervoer. Concreet is het streven om de CO2-uitstoot voor de sector mobiliteit en transport voor heel Noord-Holland en Flevoland te reduceren tot minder dan 4,2 megaton in 2030. Voor de langere termijn zal de ***CO2-uitstoot door mobiliteit nog aanzienlijk verder teruggebracht moeten worden*** om een substantiële bijdrage te leveren aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord.

Afgelopen jaren is de CO2 uitstoot van Hoorn nog toegenomen binnen het onderdeel verkeer en vervoer. ***Er is dus een forse omslag nodig***.

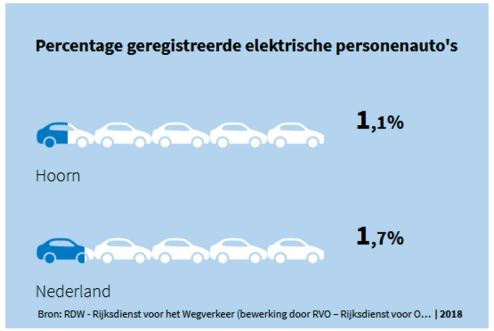
Prioritering:

1. Het ***verminderen van reizigerskilometers***. Bijv. door thuis te werken, of meer nabijheid te creëren.
2. Het ***veranderen van vervoermiddel*** naar schonere vervoermiddelen.
3. Het ***verschonen van mobiliteit***. Bijvoorbeeld met elektrische voertuigen. Elektrificatie staat als laatst omdat deze voertuigen nog steeds stroom verbruiken en in de bouw en zolang de Nederlandse energiemix niet volledig groen is nog niet emissieloos zijn.





Het aantal elektrische auto's in Hoorn is net lager dan Nederlands gemiddelde. Hoorn heeft, met een fors aantal grondgebonden woningen, de potentie om relatief snel laadinfrastructuur te vergroten.



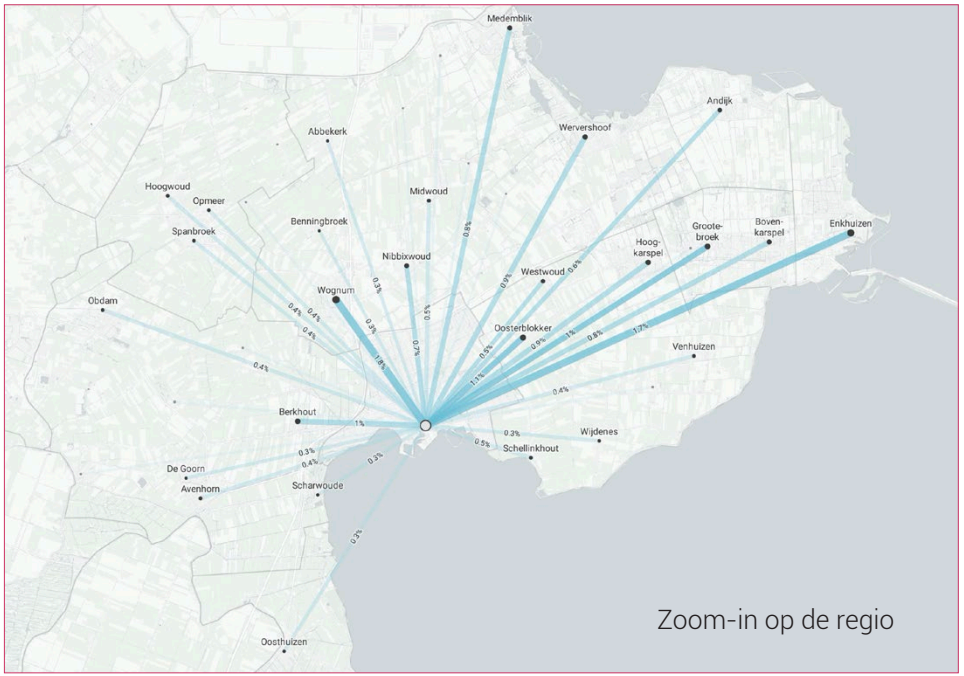
Bron: klimaatmonitor I&W

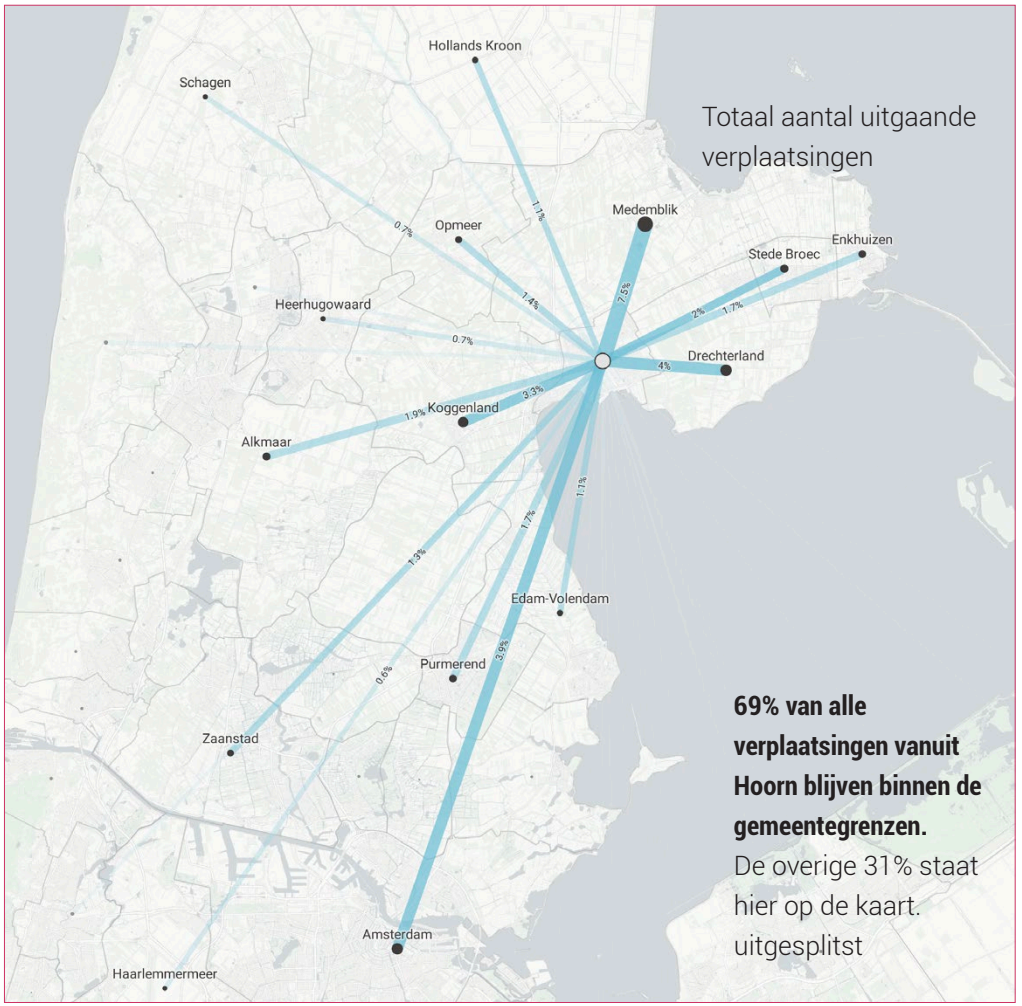
2. *Daily Urban System*

2.1. Daily Urban System

De inwoners van Hoorn maken de meeste verplaatsingen binnen de gemeente: ***69% van het totale aantal verplaatsingen vindt binnen de gemeentegrenzen plaats***.

- Van alle uitgaande verplaatsingen gaat een groot deel naar ***Westfriese gemeenten***. De kaart onderin toont dat dit een paar procent is naar elke kern. Alleen Enkhuizen en Wognum komen boven de 1% uit.
- Op middellange afstand is de relatie met ***Alkmaar*** goed zichtbaar.
- Relatie ***Amsterdam*** (4%) valt op. Ook ***Zaanstad*** (1,3%), ***Purmerend*** (1.7%), hebben ondanks de grotere afstand nog een relatief groot aandeel.
- Buiten Noord-Holland worden weinig verplaatsingen gemaakt. Verplaatsingen naar Lelystad en Almere scoren samen 0,5%. Ook bijv. Utrecht, Amstelveen of Haarlem scoren 'slechts' 0,25%. Met ontwikkelingen rondom Lelystad Airport zou het aandeel richting Flevoland kunnen vergroten.



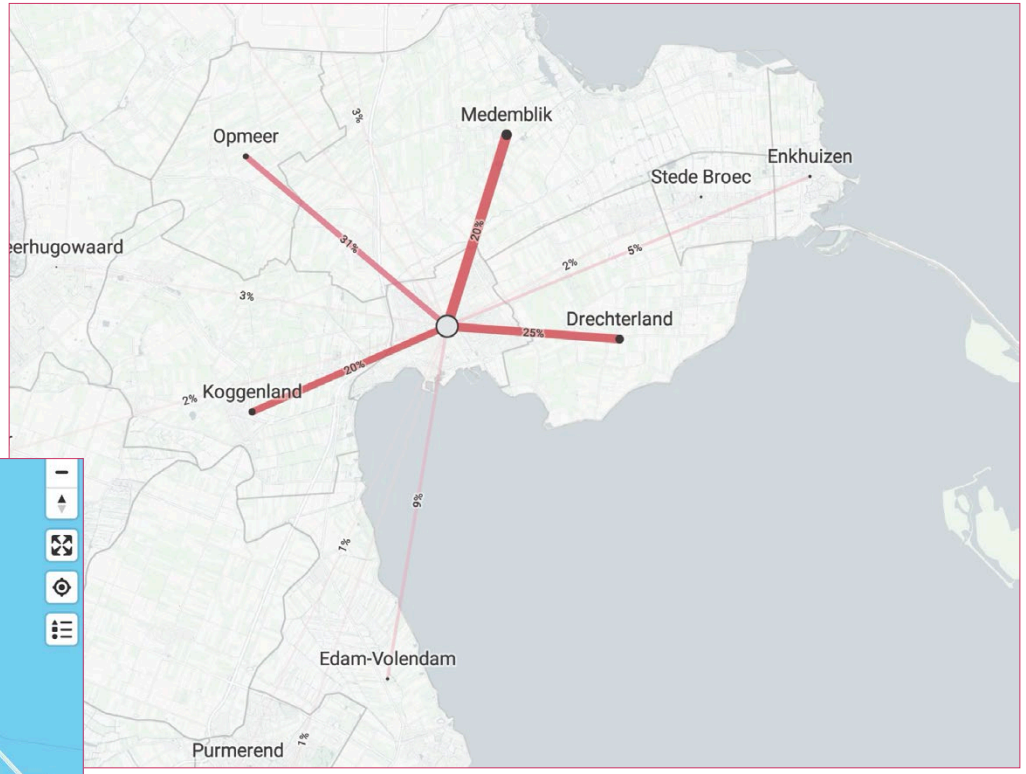


De kaart toont alleen de uitgaande verplaatsingen die meer dan 0,5% scoren. Bron: OViN (CBS '04-'17).

2.2. Fiets

- De ***fiets wordt vooral binnen Hoorn en naar omliggende kernen gebruikt***. De gemiddelde fietsafstand in Nederland ligt tussen de 2 en 3 km. Boven de 7,5 km worden maar weinig fietsverplaatsingen meer gemaakt. Van de grotere kernen ligt alleen Wognum binnen deze afstand.
- Met een elektrische fiets wordt de actieradius vergroot. Vaak wordt 15 km aangehouden als range, maar met speed pedelecs kan een nog grotere afstand worden afgelegd (tot 25 a 30 km). ***De 15 km E-bike range maakt dat veel kernen in Westfrieland binnen fietsafstand van Hoorn komen. De 'stedelijke' gebieden van Enkhuizen en Medemblik vallen hier net buiten.*** Met speedpedelecs of als men een iets langere fietsreistijd over heeft zou ook dit ge-e-fietst kunnen worden.



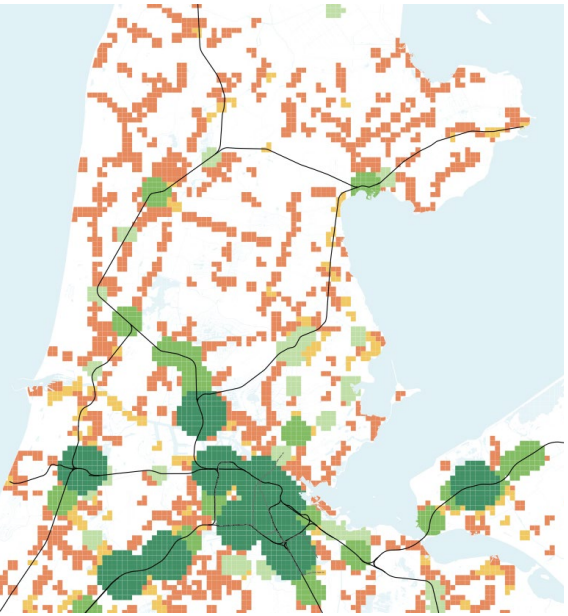


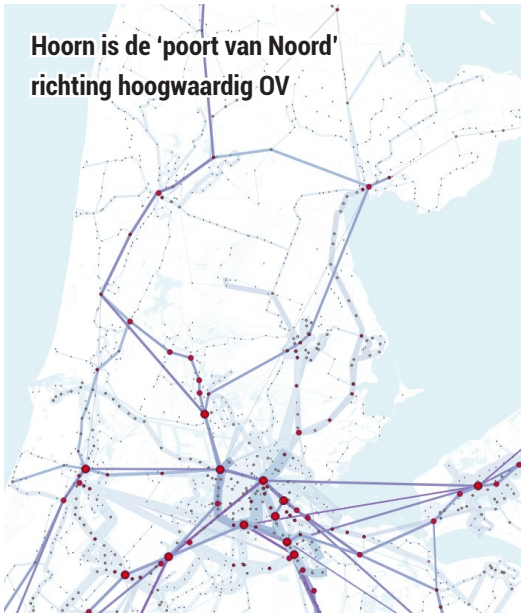
Rechts: Getoonde percentages geven het relatieve aandeel van die vervoerswijze t.o.v. de andere.
Bron: OViN (CBS '04-'17).

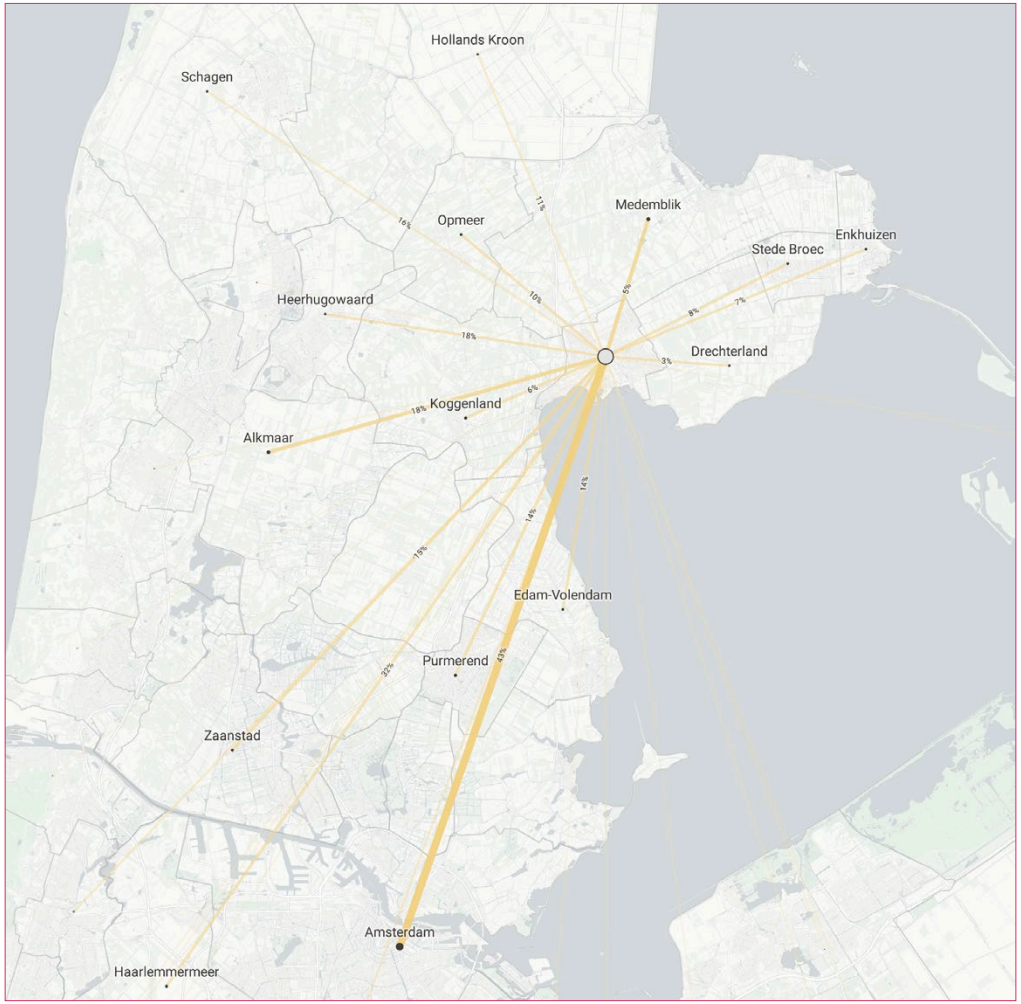
Links: bron e-bike proof.nl

2.3. Openbaar vervoer

- Station ***Hoorn is de OV-poort in West-Friesland***. Via die knoop (en secundaire knopen) is het mogelijk om ***naar Alkmaar en de MRA*** te reizen. Busverbindingen zijn op station Hoorn gericht.
- Het OV is sterk dominant ***richting Amsterdam: 43% van alle verplaatsingen gaat met het OV***. 40% met de auto (overig deel is vermoedelijk auto-passagier). Ook Zaandam kent een fors OV aandeel.
- Naar Alkmaar, waar ook een directe treinverbinding mee is, reist slechts 18% met het OV. Hetzelfde geldt voor Enkhuizen, waar slechts 9% met het OV reist.
- Naar aanleiding van de corridor-studie Amsterdam-Hoorn wordt gekeken naar de optimalisering van de Hoornse Lijn in relatie tot gebruik en knooppuntontwikkeling. De Hoornse Lijn zou voor vermindering van het autoverkeer bij station Hoorn kunnen zorgen in relatie tot P+R opties in Purmerend.



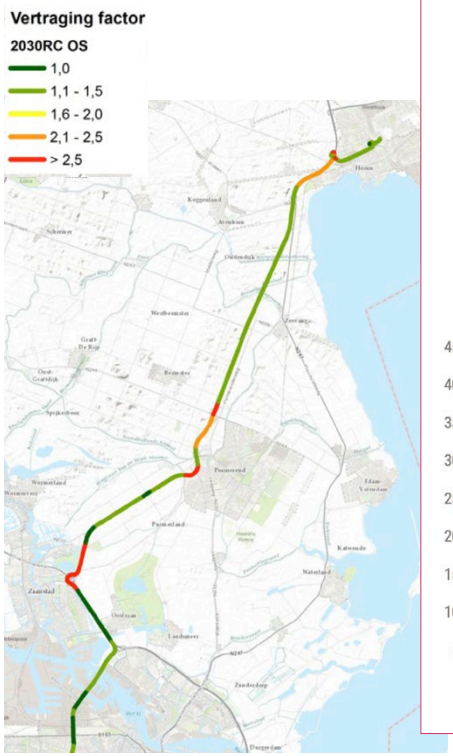




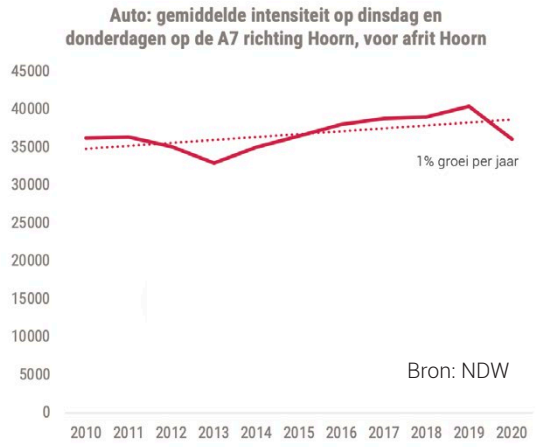
Getoonde percentages geven het relatieve aandeel van die vervoerswijze t.o.v. de andere. De percentages (van deze en volgende pagina's) tellen niet op tot 100% omdat een klein aandeel auto-passagier, te voet en overige vervoerswijzen zijn. De kaart toont alle verplaatsingen beginnend in Hoorn. Dus ook van bezoekers die huiswaarts keren. Bron: OViN (CBS '04-'17).

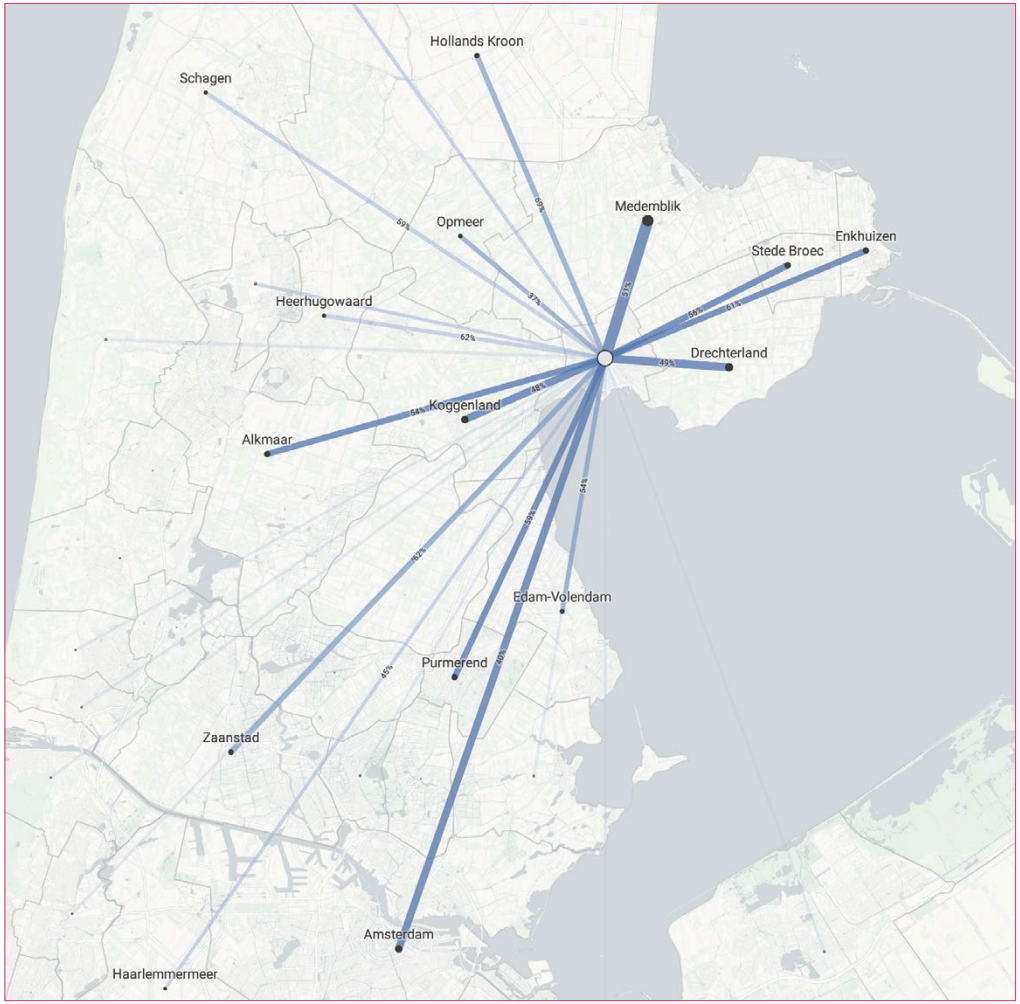
2.4. Auto

- De auto is vooral in de regio en naar Noord-Holland en verder dominant.
- ***Naar regiogemeenten gaat meer dan 50% van de verplaatsingen met de auto***. Ook naar bijvoorbeeld Enkhuizen is het auto-aandeel groot (61%). Naar Amsterdam verkiest 40% de auto.
- De ***grootste knelpunten rondom Hoorn liggen, nu de Westfrisiaweg is opgewaardeerd, op de A7***. Dit wordt opgepakt in de corridorstudie Hoorn. In het traject rondom de corridor A7 is besloten dat er ten zuiden van Hoorn verbreedt wordt en tussen Avenhorn en Hoorn er spitsstroken bijkomen. Ook zullen er extra carpoolplaatsen worden ingericht.



- Het aantal autoverplaatsingen op de A7 is afgelopen jaren met 1% toegenomen. In 2013 is een daling te zien. Dit jaar is er weer een daling te zien door het massale thuiswerken vanwege corona.





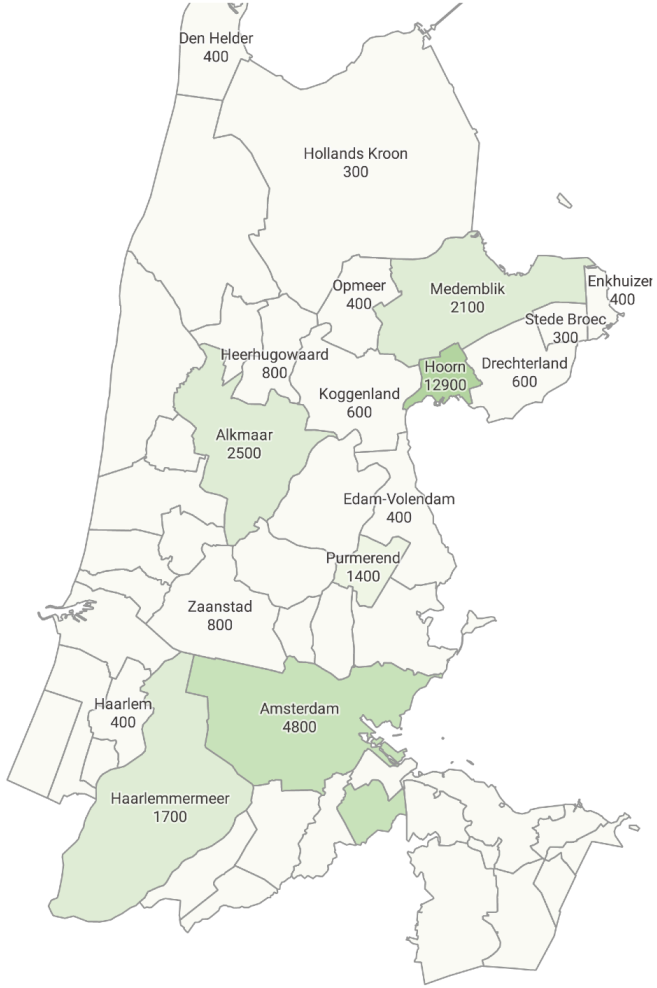
Rechts: Getoonde percentages geven het relatieve aandeel van die vervoerswijze t.o.v. de andere.
Bron: OViN (CBS '04-'17).

Links: Reistijdtraject Hoorn – Schiphol in 2030 (ochtendspits)

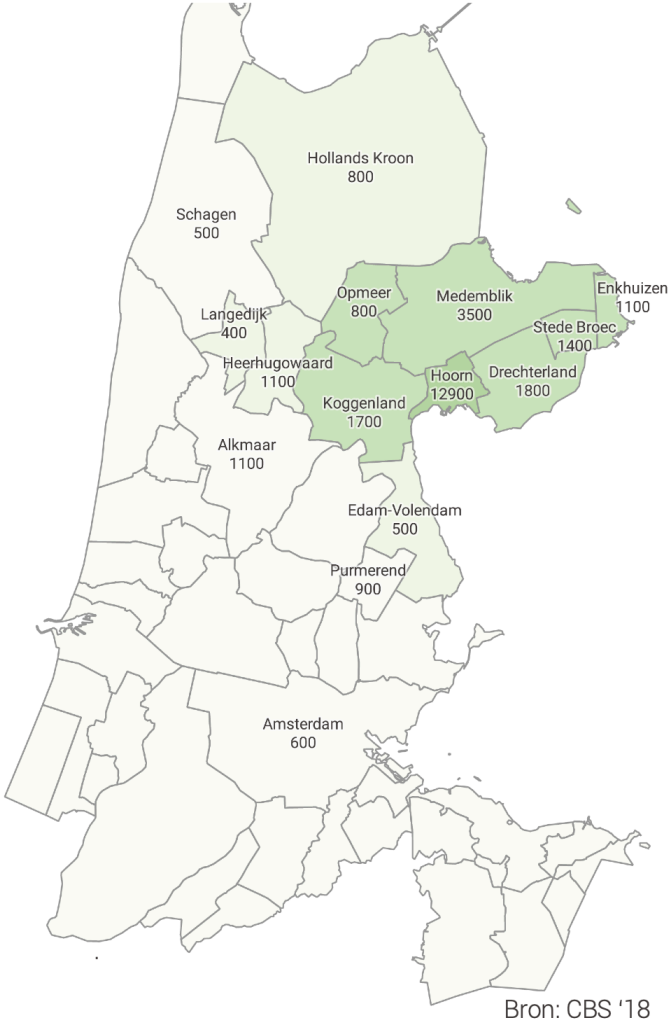
2.5. Woonwerk pendel

- Het totaal aantal banen in Hoorn is ongeveer gelijk aan het totaal aantal werkende (grofweg 26.000).
- De kaarten laten goed zien dat ***Hoorn zowel een satellietstad is van de MRA als een regionaal centrum***.
- De inwoners van Hoorn werken in eigen gemeente (ca. 40%). Verder is goed te zien dat een deel in de regio werkt, en een deel in de MRA. Vooral ***Amsterdam*** is in trek. Daarnaast is ook ***Alkmaar*** een belangrijke werklocatie voor inwoners van Hoorn.
- De banen in Hoorn zelf worden vooral gevuld door inwoners van Hoorn en de gemeenten eromheen.

Waar werken inwoners van Hoorn



Waar wonen mensen die in Hoorn werken



Bron: CBS '18

Inzichten Hoofdstuk 2: Daily Urban System

Inzichten:

Het ***Daily Urban System van Hoorn is Westfriesland, de MRA en overig stedelijk Noord-Holland (met name Alkmaar)***. Het aantal verplaatsingen hierbuiten is gering. 'Meer stad worden' betekent op Daily Urban System niveau dat Hoorn excellent verbonden moet zijn met andere stedelijke regio's. ***De stedelijke kenniseconomie is vooral opgespannen langs lijnen van stedelijke intercity-verbindingen waarbij de combinatie trein+fiets de hoofdvervoerswijze is*** (zie studie Atelier Tordoir: De Veranderende Geografie van Nederland). Vooral het OV-systeem dient daarom goed te zijn om mee te doen in het Nederlandse stedelijke netwerk. Concreet betekend dat zeer goede OV-relaties naar de MRA en overig stedelijk Noord-Holland. Dit maakt Hoorn voor de regio de poort richting hoogwaardig OV. Voor de relatie met de Westfriese regio en voor ouderen blijft de autoafhankelijkheid groot. Om de klimaatambities te halen zal echter ook hier een forse transitie moeten plaatsvinden richting duurzame mobiliteit.

Het OV wordt vooral richting de MRA en naar Alkmaar gebruikt. Naar Amsterdam kiest 43% van alle reizigers voor het OV. Dit aantal kan verder vergroot worden. Hoorn station is ook de poort van Westfriesland naar de MRA. ***De auto is vooral van belang om de Westfriese regio en kris-kras relaties te bedienen.*** De autoknelpunten rondom de A7 worden in de het MIRT-traject opgepakt. De fiets wordt als vervoerswijze vooral binnen de gemeentegrenzen gebruikt maar ook naar direct omliggende gemeenten (grofweg 25% van het totale aantal verplaatsingen). ***Veel grotere kernen liggen (theoretisch gezien) net buiten fietsafstand.*** Voor kleinere kernen of voor fanatiekelingen kan de e-fiets in de regio wel uitkomst bieden.

Opgave:

- Voor het behalen van de klimaatambitie is ***verduurzaming van verplaatsingen cruciaal***. Verminderen van autoverkeer draagt hieraan bij (bijvoorbeeld door een modal shift richting OV en fiets). Waar dit niet mogelijk is streven naar het verduurzamen van automobiliteit. Hierbij hoort o.a. het snel in gereed brengen van laadinfrastructuur voor elektrische auto's om de transitie naar elektrisch vervoer te kunnen laten plaatsvinden.

- ***OV-kansen liggen vooral op de stedelijke (IC-)relaties:*** Amsterdam, Schiphol, Zaandam, Alkmaar (en in mindere mate Purmerend en Enkhuizen). Deze OV-relaties zijn van toenemend belang om ook in de toekomst in contact te blijven met de stedelijke kenniseconomie. ***Om de toekomstzekerheid van de genoemde relaties te garanderen is het creëren van een 'tegenstroom' noodzakelijk.***
- ***Een doorbraak bereiken naar 'suburbane multimodaliteit': overstap faciliteren tussen stedelijke en regionale mobiliteit.*** De bebouwingsdichtheid in de regio is laag, daardoor is er beperkte vervoerspotentie voor collectief vervoer. Dit vormt een obstakel bij het bieden van een concurrerend alternatief voor de auto. Tegelijkertijd is de autotoegankelijkheid van binnensteden sterk afgenomen en er is geen reden om aan te nemen dat deze trend zich niet voortzet. Dit zorgt ervoor dat de toegankelijkheid van binnensteden vanuit de regio onder druk komt te staan. Mogelijke denkrichting is het aanbieden van ***'overstappunten' op de grens van regionaal en stedelijk vervoer.***

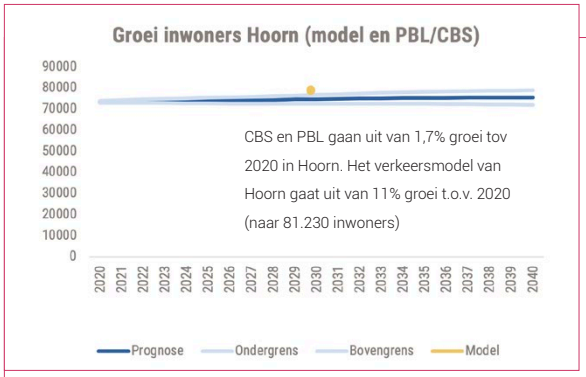
- ***Kansen voor versterken van de fietsrelaties liggen vooral op direct omliggende gemeenten.*** Enkhuizen, Heerhugowaard en Medemblik stad, liggen ook voor de e-bike net te ver.

3. De stad Hoorn

3.1. De ontwikkelopgave

- ***PBL-prognoses gaan uit van een nagenoeg gelijkblijvend aantal inwoners in Hoorn tot 2050***. Doordat het aantal personen per huishouden daalt is er wel behoefte aan 1.500 nieuwe woningen in 2030.
- Voor mobiliteit is het inwoneraantal belangrijk. Tot 2030 gaat het PBL uit van een groei van 1,7%. Het ***verkeersmodel van Hoorn gaat echter uit van de bouw van ongeveer 3.300 woningen*** wat op ongeveer 8% groei uitkomt.

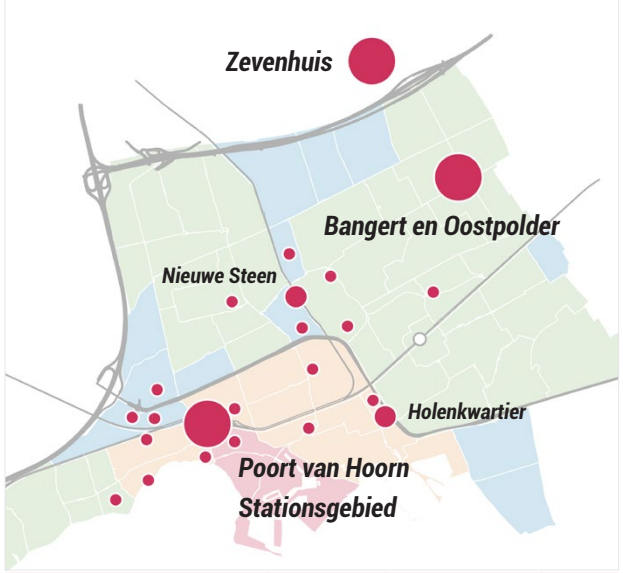
- De verkeerssituatie zal door inwonersgroei vooral rondom woningbouwlocaties veranderen.
- Er is tegelijkertijd een overschot aan kantoren. Daarom is er een ***omvormingsopgave van kantorenlocaties*** (naar bijvoorbeeld woningen).



De verplaatsingsbehoefte gaat veranderen als gevolg van 'meer stad worden'

Verkeersmodel gaat uit van groei van 11% tot 81.200 inwoners

PBL voorziet tot 2050 een groei van 1,7%



	Woningen	Arbeidsplaatsen	Status
Bangert en Oosterpolder	1563		hard
Missiehuis	126		hard
Toren	206		hard
Prisma Locatie en Pelmolenpad	600	5000 m2	hard
Stationsgebied noord	432	14250 m2	hard
Stationsgebied zuid		7000 m2	hard
Vale Hen	28		hard
Sterflats	60		hard
Siriusstraat	340		hard
Koopvaarder	36		hard
Nieuwe steen 21 en 2	187		zacht
Noord Noord / Venenlaan	8		hard
IJsselweg	44		hard
Westerdijk	32		hard
Zevenhuis		30,1 hectare	hard
Rozenbuurt	450		hard
Holenwegkwartier	400		hard
Huesmolen	35		hard
IKEC	125		hard
IKC Maria en Montessori	130		zacht
De Vrijheid	160		hard
Berkhouterweg	500	AH XL	zacht
Dampten	100		zacht
	5.562		

Kwalitatieve woonbehoefte

- ***Woondeal Noord-Holland Noord gaat uit van 12.000 woningen extra in Hoorn***. De uitgesproken ambitie is om hiervan zoveel mogelijk binnenstedelijk en rond OV-locaties Hoornse Lijn te ontwikkelen. Dit om het landschap te sparen en om bereikbaarheid te garanderen.
- ***Kern-ontwikkelgebied in Hoorn is de 'Gouden Rand' (1.200 meter cirkel rondom het hoofdstation)***. Ongeveer de helft van het totale aantal woningen is inmiddels gepland (kerngebieden: Poort van Hoorn, Holenkwartier, Grote Waal, Dampten en Noord-Venenlaan.

- De opgave gaat over inbreiding en verdichting. Dit maakt de ontwikkelopgave een integrale. Bij het tegemoetkomen aan de kwalitatieve woonopgave draait het om uitwerkingsdetails. De ***beleving op ooghoogte is cruciaal***, deze staat echter al snel onder druk voor het stallen van fietsen, het parkeren van auto's, bergingen en nutsvoorzieningen. Zonder hoogwaardige 'plint' is 'meer stad worden' en de bijbehorende modal shift richting lopen en fietsen onhaalbaar.
- Uit onderzoek van CHOICE *(zie kader rechts)* blijkt dat de kwalitatieve woonopgave sterk aan het veranderen is, zeker als de huidige voorraad naast het ideaal wordt gelegd (lees: rijtjeswoningen met een auto voor de deur zijn er al in overvloed).





Groenstedelijk

Voorbeeld: GWL-terrein
(95 woningen/ha)
0,3 auto's per huishouden

Opvallende bevindingen uit onderzoek over wensen woonconsument van CHOICE Insights + Strategy (BPD Magazine, voorjaar 2020).

Wat wil de woonconsument?

- Ideaal is een woning op tien (hoogwaardige) ***OV-reisminuten van het stedelijke centrum*** (voor A'dam centrum wordt ook 30 minuten geaccepteerd).
- Bereid 5-10 minuten te lopen voor ***autovrije straat***.
- ***Levendige stadswijk*** (horeca, dagelijkse boodschappen, werkplekken, huisarts, apotheek en afhaalpunt nabij)
- Stadspark met ***parkachtig groen als standaard***, ruimte om te spelen en te recreëren. Collectieve tuinen, parken, pleinen en hofjes als vervanging voor de eigen tuin.
- Niet alleen 'ons type mensen' maar ***gemengde samenstelling qua inwoners, opleidings- en inkomensniveaus***
- Afwisselende en verrassende architectuur. ***Maximaal 5-10 lagen***.
- Duurzaam qua energiegebruik en bereikbaarheid.

3.2. Vervoerswijzeverdeling

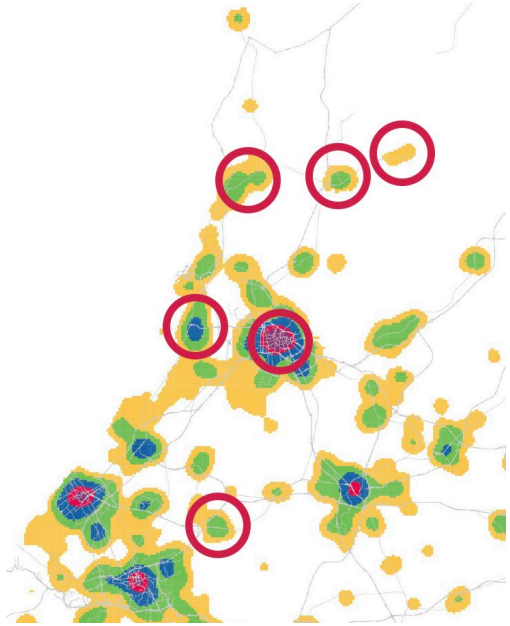
In Hoorn worden relatief veel korte afstandsverplaatsingen gemaakt. Verder valt op dat op de lange afstand relatief veel het OV wordt gebruikt. Hierin is terug te zien dat de verbinding naar Amsterdam goed is.

Ondanks het relatief hoge fiets en OV gebruik is er nog steeds veel te winnen. ***Op korte afstand (<2,5km) reist 30% met de auto. In hoogstedelijke gebieden is dit minder dan 10%***. Boven de 2,5 km is de auto dominant. Meer dan 50% van de verplaatsingen wordt met de auto gemaakt.

In vergelijking tot andere gemeenten is goed te zien wat 'meer stad worden' betekend. Hoorn zit qua verplaatsingsgedrag al in de buurt van Gouda en Alkmaar die iets groter zijn maar een vergelijkbare stedelijkheid kennen. Een maatje stedelijker (Haarlem) zit qua verplaatsingsgedrag al meer richting de fiets voor interne verplaatsingen. Het OV gebruik komt vooral door de ligging in de Randstad. Als voorbeeld is ook Amsterdam toegevoegd. Hier is een echt stedelijk verplaatsingspatroon te zien.

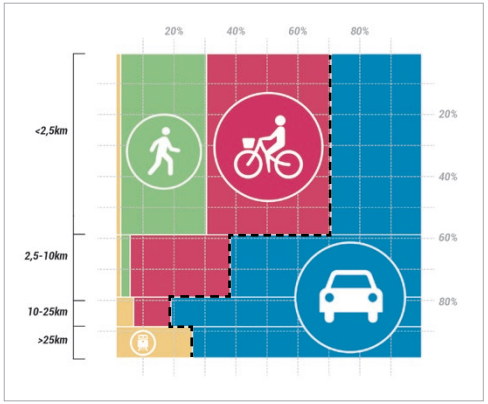
Nabijheid

Opvallend is dat in Hoorn niet het centrum de meeste nabijheid heeft, maar het gebied waar Poort van Hoorn is gepland. Dit is de plek waar op de korte afstand (2,5 km) de meeste inwoners en arbeidsplaatsen te bereiken zijn.

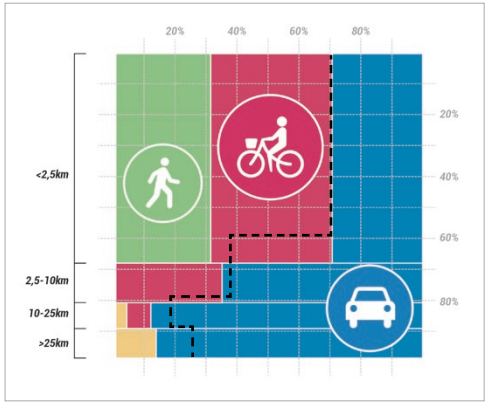


***> 2.000** (indicatie: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam)*
***1500-2000** (Hoogstedelijk)*
***750-1500** (Centrumstedelijk)*
***350-750** (Suburb stedelijk)*
***150-350** (Suburb dorps)*

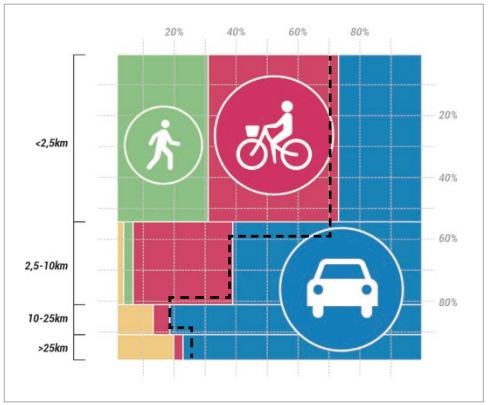
Hoorn



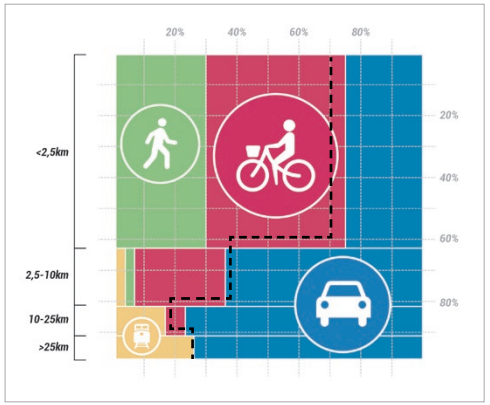
Enkhuizen



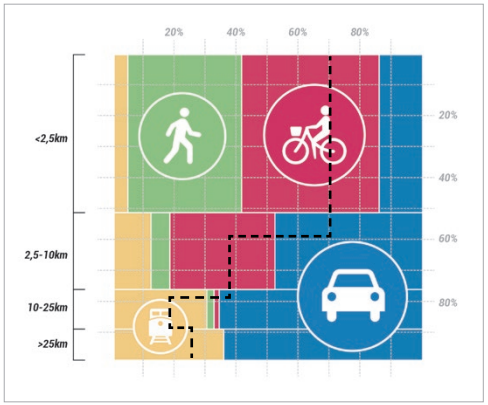
Alkmaar



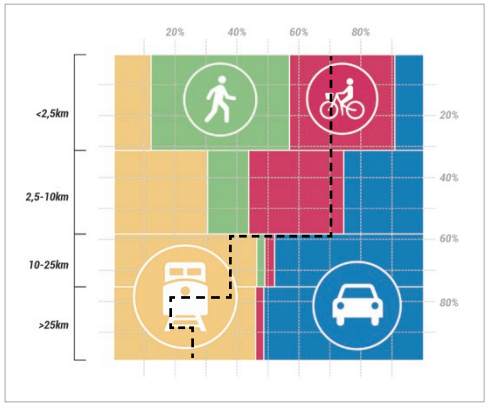
Gouda



Haarlem centrum



Amsterdam centrum



Aandachtspunten Voetgangers



Bron kaart: Basisregistratie Grootschalige Topografie

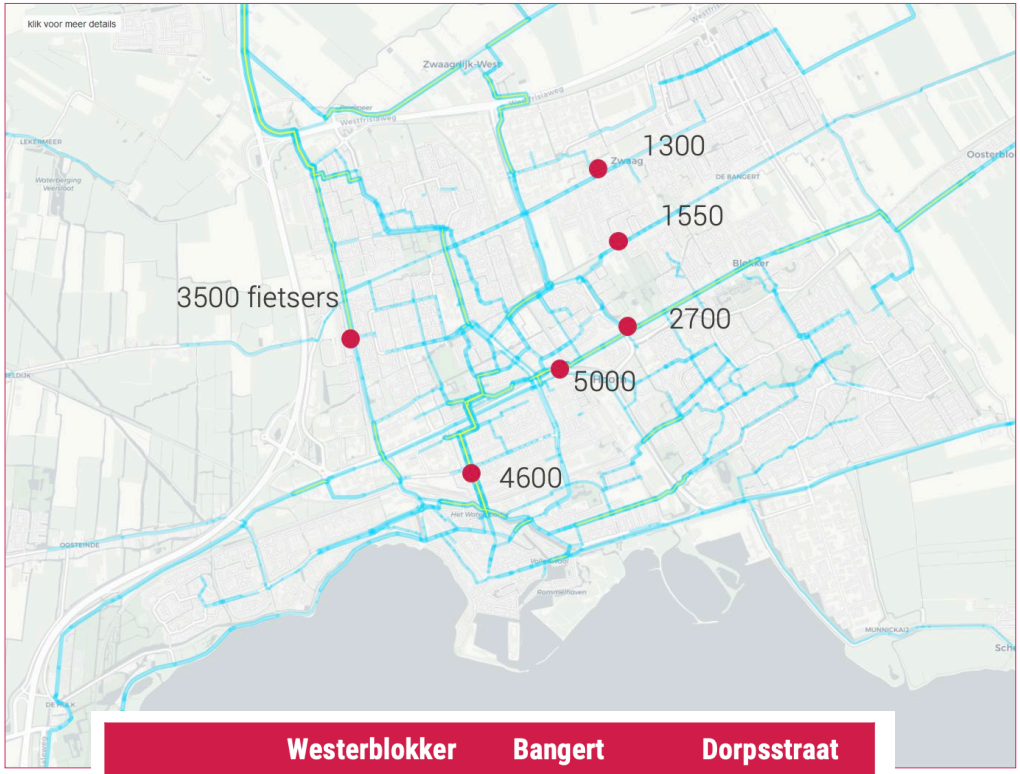
1. *Mensvrije zone?*
2. *Onveilig oversteken op Provincialeweg: parkeren ziekenhuis is betaald, bij Hof van Hoorn gratis. Ook parkeeroverlast ziekenhuis in Vredehofstraat.*
3. *Algemeen geheel Hoorn: Obstakels (zoals bewegwijzering, vuilcontainers, overhangend groen, foutgeparkeerde voertuigen en hoge drempels) op de voetpaden. Te smal voor rolstoelen, kinderwagens, blindegeleidenhonden met gebruiker, etc. Ontbrekende geleidelijnen in en rondom binnenstad.*
4. *Ontbreken van paden voor bijvoorbeeld lunchwandeling op de bedrijventerreinen (o.a. Deen distributiecentrum, Hoorn80)*
5. *Algemeen geheel Hoorn: Ontbrekende zebrapaden bij belangrijke kruispunten of op verkeerde plek (voor kortste weg)*
6. *Trottoirs op de dorpslinten relatief smal*
7. *A7 barrière naar het buitengebied. Er zijn maar twee oversteken (Bobeldijkerweg en richting Berkhout)*
8. *Verblijfskwaliteit Nieuwe Steen. Nu autodominantie.*
9. *Algemeen geheel Hoorn: Comfort routes richting voorzieningen (bijv: bij winkelcentrum De Huesmolen)*
10. *Veel fietsers in voetgangersgebied Kersenboogerd*

3.3. Fietsroutes en dorpslinten

- De ***dorpslinten van Hoorn zijn mooie oude routes door het landschap***. Ze worden veelvuldig door fietsers gebruikt (woon-werk en recreatie) en hebben een duidelijke identiteit (herkenbaarheid). Daarnaast zijn het auto-ontsluitingsroutes voor woningen en winkels en rijden er deels bussen over. Delen zijn 30 km/u, het grootste deel 50 km/u.
- ***Voor de verkeersveiligheid zou geheel 30 wenselijk zijn***. Het reistijdverlies voor bus en auto bedraagt dan ongeveer anderhalve minuut als de gehele Westblokker wordt gereden. Handhaving van de snelheid zal echter lastig worden bij handhaving huidige inrichting (***delen van de weg zijn namelijk ruim ingericht voor ontsluiting van auto, bus en hulpdiensten***).
- Het ***Keern***, ook een dorpslint, heeft meer fietsers. Hier speelt verkeerskundig iets anders. Afwisselend is het lint met vrijliggend fietspad of zonder doorgaand verkeer ingericht (vooral op het deel tussen De Weel en Provincialeweg en tussen Slotenmaker en Berkmergouw zit doorgaand autoverkeer). ***Andere drukke fietsroutes*** zijn de kruising Provincialeweg – Zwaagmergouw en Koepoortsweg.



Bron kaart: Fietstelweek 2016. Fietstelweek levert een vertekend beeld; vooral lange afstandsfietsers doen mee. Bron getallen: fietstellingen werkdagen gemeente Hoorn (mei-juini 2019).



	Westerblokker	Bangert	Dorpsstraat
Auto	3000	3200	3200
OV	25 (buurtbussen)		100 (bussen)
Fiets	2700	1550	1300

Alles in mvt / etmaal per doorsnede

Foto-analyse: hoofdroutes fiets









Hoofdwegen: er staan fietsstroken en asfalt is bij kruisingen rood geverfd maar ouders met kinderen gebruiken liever de stoep.

Foto-analyse: fietstunnel Provincialeweg





Sociaal onveilige fietsroute Provincialeweg. Krappe onderdoorgang, donker en verlaten.

Foto-analyse: De historische linten






Verwarrend in materialisatie. Heeft fiets bij invoegers voorrang of heeft de weg gewoon een rode kleur gekregen?





Veel fietsers en wandelaars, desondanks is er voor een autovriendelijke inrichting gekozen

Aandachtspunten Fiets



1. *Qua afstand is alles binnen Hoorn goed met de fiets te bereiken. Fietsinfra laat te wensen over. Aandachtspunten geheel Hoorn: Smalle fietspaden, paaltjes op gevaarlijke plekken, hoge verkeersdrempels, ontbrekende stallingen, slechte verlichting, belijning en autogunstige afstelling verkeerslichten (lange wachttijden)*
2. *Barrière Provincialeweg, 'met alle oversteken is wel iets mis': grote aandachtspunten Keern, Liornestraat, Lepelaar. Sociaal onveilige tunnel Risdammerhout.*
3. *Hoofdroutes fietsverkeer missen comfort (in heel Hoorn, zie o.a. dorpslinten, Keern, Koepoortsweg, Wogmergouw, Berkmergouw en Zwaagmergouw)*
4. *Fietsers rijden over Westfriese Parkweg om bij Van der Valk te komen.*
5. *Krappe ruimte voor fietsverkeer bij oversteken (o.a.: kruising Dorpsstraat-Oostergouw, opstelplaatsen fiets bij kruisingen Strip-Dorpsstraat/ Westerblokker/Bangert)*
6. *Hoogwaardige stallingscapaciteit binnenstad (ook voor e-bikes)*
7. *Ontbrekende of vreemde fietsaansluitingen*
8. *Fijnmazigheid fietsnetwerk in de woonbuurten, comfort routes richting voorzieningen*
9. *Comfortabele fietsroute Waterkeringpad-Westerdijk-Schellinkhouterdijk is slecht aangetakt op de buurten.*
10. *A7 barrière naar het buitengebied. Er zijn maar twee oversteken (Bobeldijkerweg en richting Berkhout)*
11. *Gevaarlijke situatie (oriëntatie vanuit automobilist, aanrijdingen Johannes Poststraat)*

3.3.1. Succesfactoren lopen en fiets

Anders dan bij de auto is er voor het faciliteren van langzaam verkeer meer nodig dan alleen een verbinding van A naar B. Succesfactoren voor wandelen en fietsen gaan over ***beleving en routecomfort***.

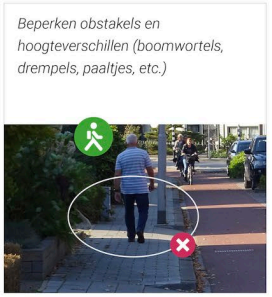
Succesfactoren zijn hierbij:

- Plekken voor ontmoeting en verblijven
- Oversteekbaarheid en fijnmazigheid
- Beperken van obstakels en hoogteverschillen
- Programmeren van aangrenzende bebouwing en programmeren van de routes (supermarkt en basisschool onderweg)
- Vergroenen en verlevendigen van het straatprofiel
- Ruimte voor inhalen
- Herkenbaarheid en leesbaarheid van routes
- Voldoende stallingscapaciteit voor fietsen, op de juiste plekken





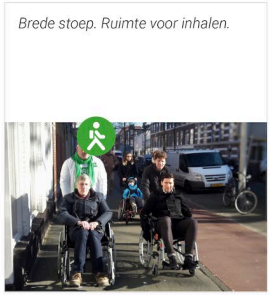


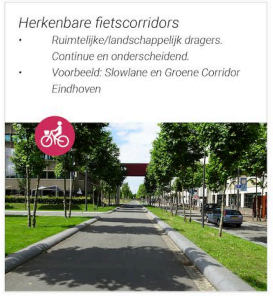
























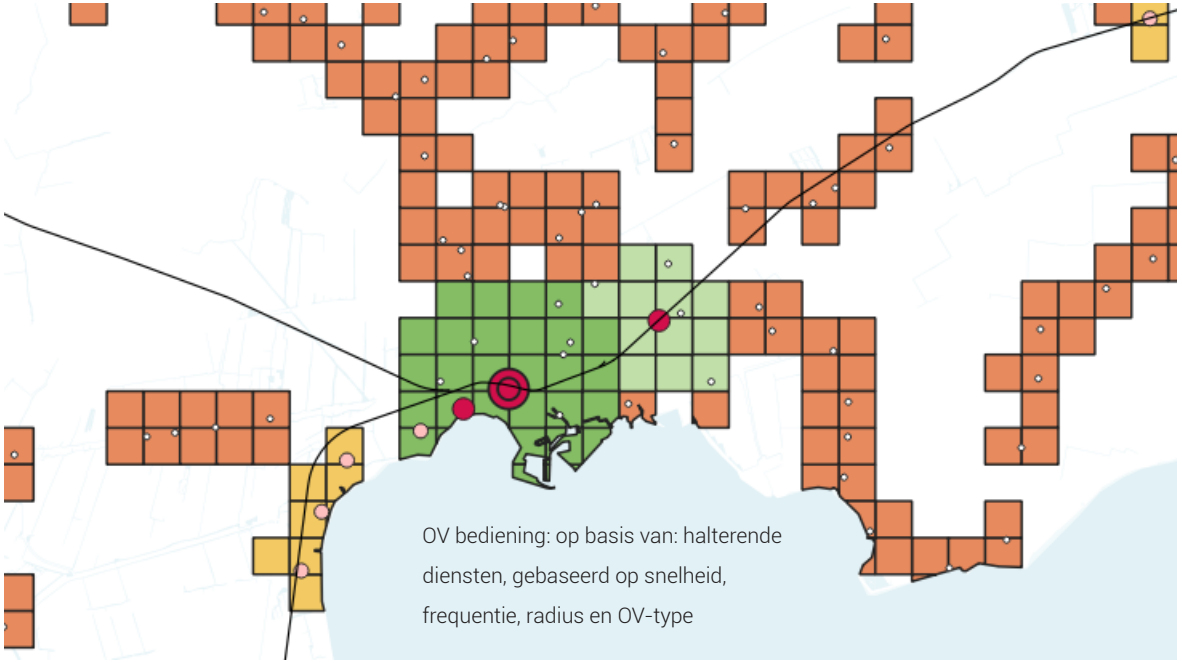


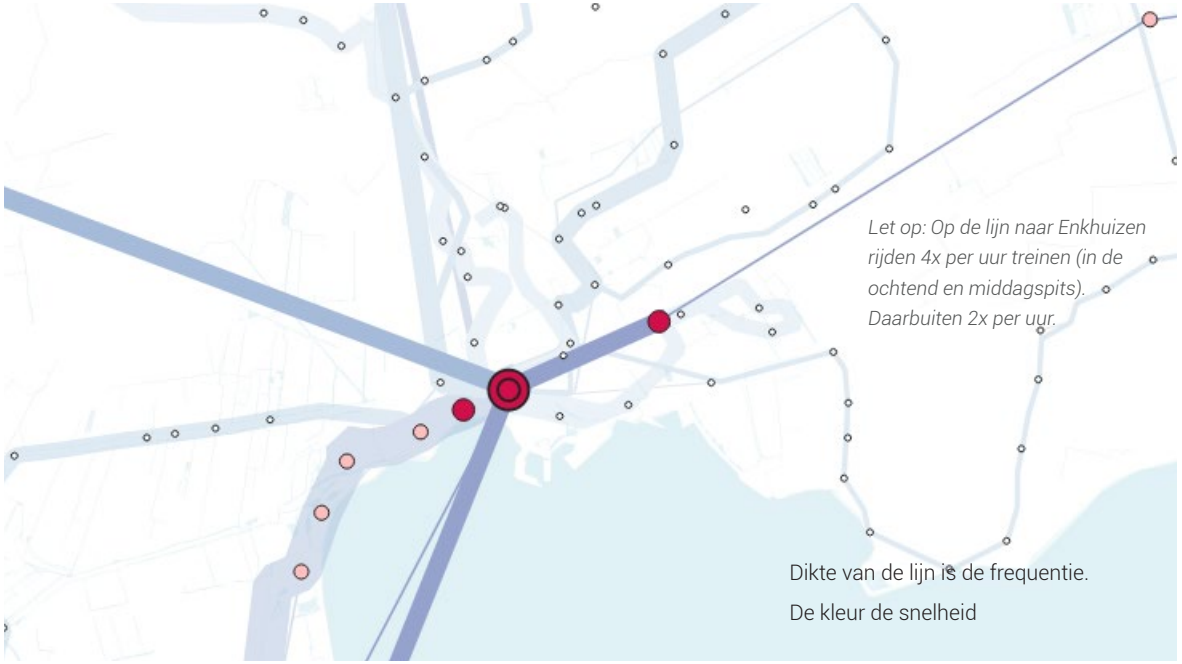
3.4. Het OV-systeem

Het is goed te zien dat station Hoorn de belangrijkste knoop van Westfriesland is. In Hoorn valt op dat Kersenboogerd een ***goede OV bereikbaarheid heeft in de zuid-oosthoek***, maar in de noord-west en noord-oosthoek een OV knoop ontbreekt.
Opvallend is dat in de regio (buiten de treinstations) ***weinig hiërarchie in het netwerk*** lijkt te zitten. Alleen Busstation Abbekerk aan de A7 functioneert deels als knoop.

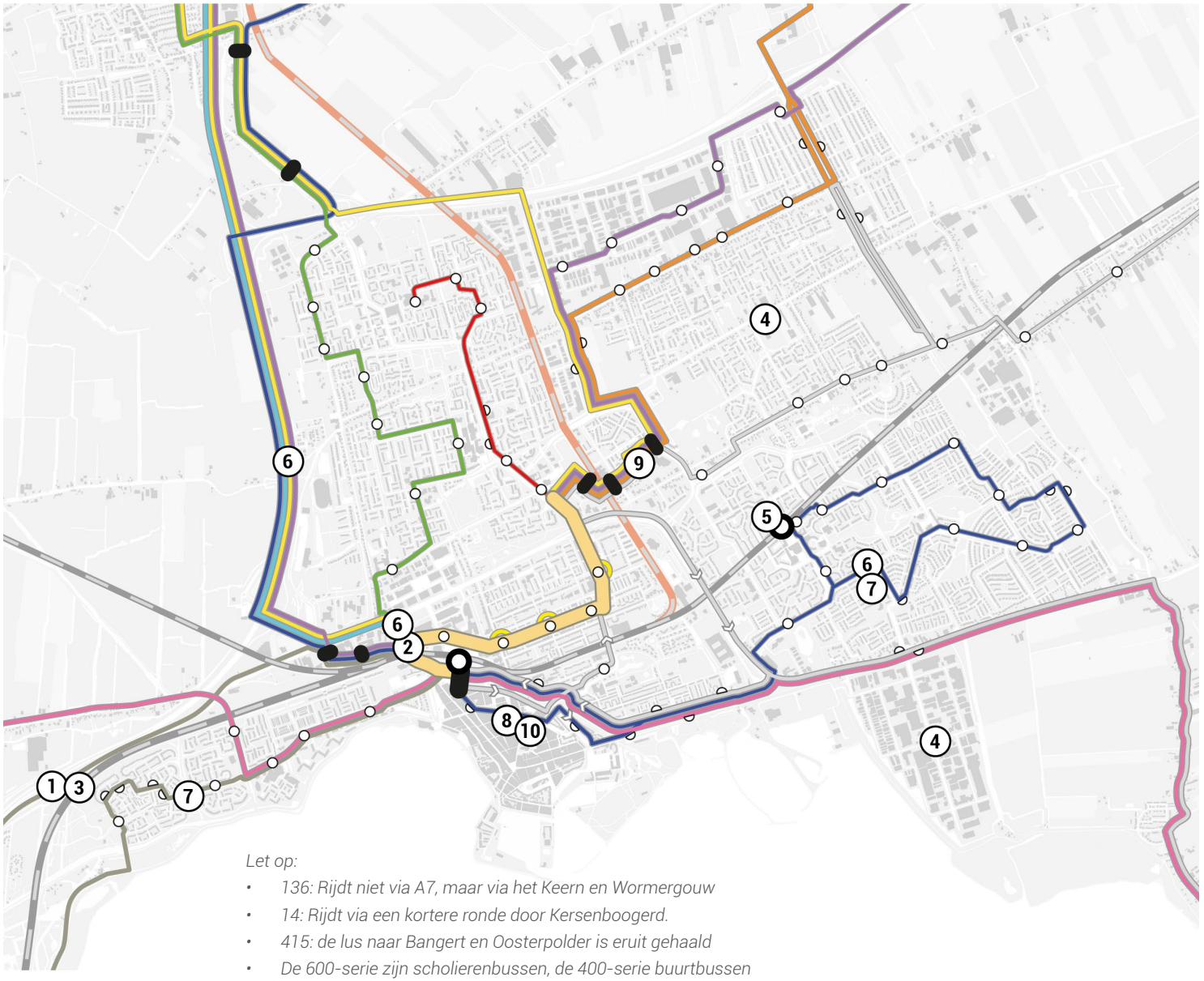
Door ***Covid-19*** heeft er een grote terugval in het aantal OV-reizigers plaatsgevonden. Ondanks het feit dat de groei van het aantal reizigers weer gestaag toeneemt is de verwachting dat de vervoervraag voor langere tijd lager zal blijven liggen dan normaal. Omdat het aantal reizigers door het suburbane (gespreide) karakter van de regio gering zijn hierdoor veel lijnen onder druk komen te staan / (tijdelijk) komen te vervallen.







Aandachtspunten Openbaar Vervoer



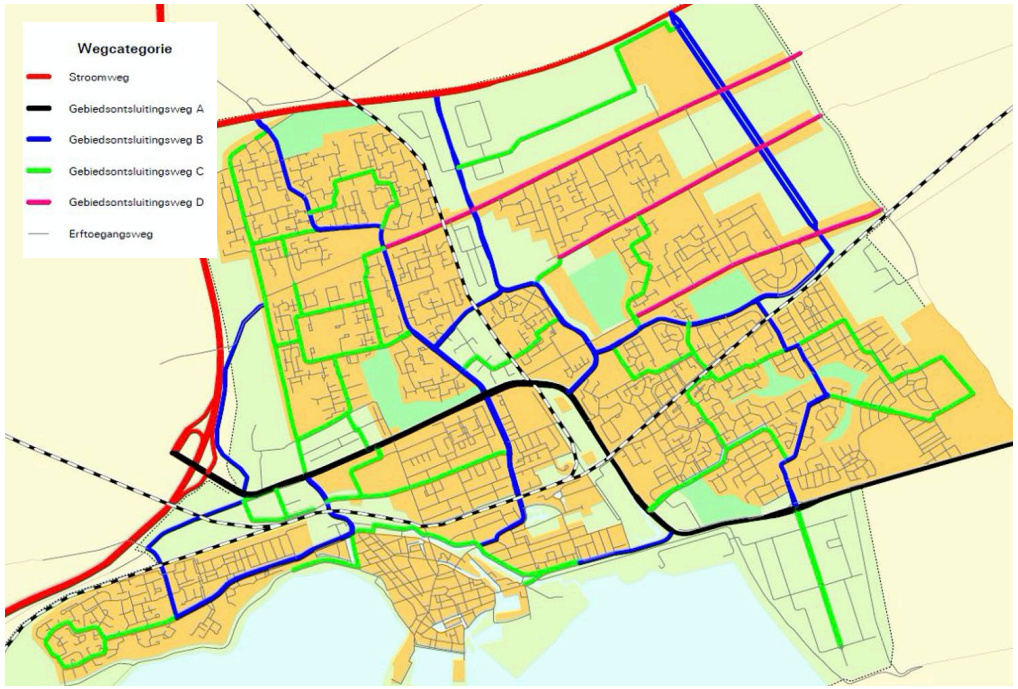
Let op:

- *136: Rijdt niet via A7, maar via het Keern en Wormergouw*
- *14: Rijdt via een kortere ronde door Kersenboogerd.*
- *415: de lus naar Bangert en Oosterpolder is eruit gehaald*
- *De 600-serie zijn scholierenbussen, de 400-serie buurtbussen*

1. *Buscapaciteitsknelpunt in de richting van en naar Amsterdam-Hoorn (Regionaal OV toekomstbeeld 2040)*
2. *Gelijkvloerse kruising spoor en auto (Keern).*
3. *Treinen naar Amsterdam zitten in de ochtendspits overvol. Maar gebrek aan tegenspits maakt hogere frequentie onrendabel.*
4. *Regio, omliggende dorpen, buurten (Blokker, Bangert en Oostpolder), winkels en werkgebieden (bijv. Hoorn80, Nieuwe Steen) zijn slecht of niet bereikbaar met het OV.*
5. *Trein uit Alkmaar rijdt niet door naar Kersenboogerd (extra wachttijd). Ook: beperkte aansluiting busvervoer op station Kersenboogerd.*
6. *Routing, snelheid en frequentie bussen: aansluitingen op trein ivm file op de A7 (onbetrouwbaar); bussen hebben geen prioriteit bij oversteken kruising Keern/Provincialeweg en spoorwegovergang is een obstakel; o.a. Lijn 14 Kersenboogerd = langzaam)*
7. *Verslechterde OV-bereikbaarheid woonwijken zuidzijde spoor door verplaatsing busstation bij het centrum naar noordzijde.*
8. *Kleine behoefte bus in de binnenstad maar veroorzaakt wel trillingsoverlast en geluidsoverlast.*
9. *Overlast bij bewoners door grote hoeveelheid busverkeer*
10. *Comfort: drempels Gedempte Turfhaven*

3.5. Het Autosysteem

De ***A7, Westfrisiaweg en de Provincialeweg*** zijn momenteel de belangrijkste wegen van Hoorn. Met de komst van de Westfrisiaweg is de ontsluiting aan de noordzijde van de Hoorn beter geworden.



3.5.1. Waterscheiding

Het grootste deel van Hoorn maakt gebruik van de Provincialeweg. Het centrum en omliggende wijken maken in elke windrichting gebruik van de weg. De overige wijken vooral als er richting Amsterdam of andere westelijk gelegen locaties wordt gereisd. Logisch, de Provincialeweg is de meest directe verbinding.
De ***ontsluitingen aan de Westfrisiaweg worden vooral gebruikt als men naar het noorden of oosten reist***.

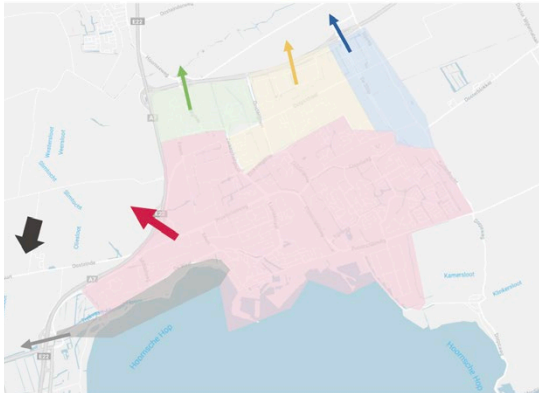
Richting Den Helder



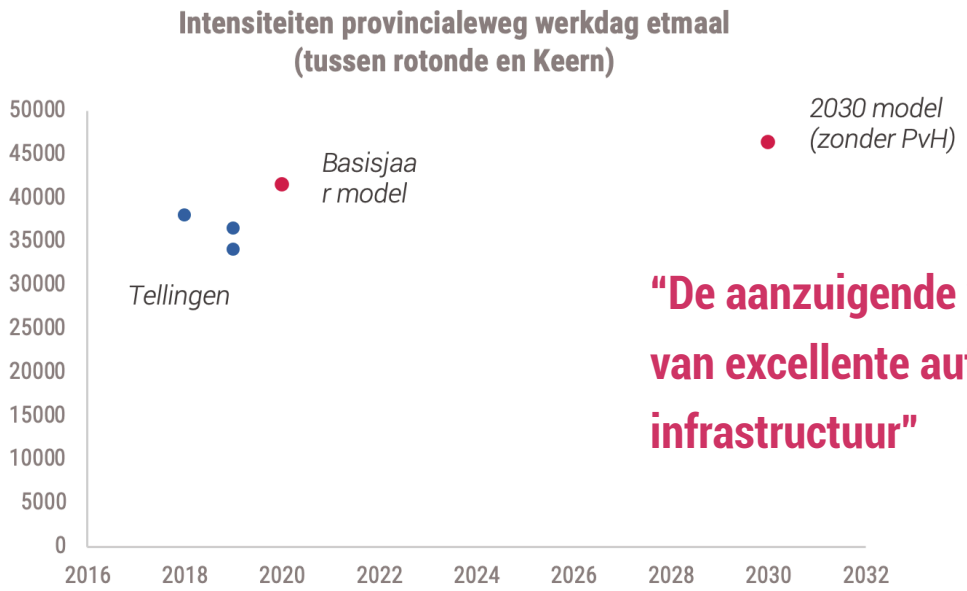
Richting Enkhuizen



Richting Amsterdam



Bron: Google Maps typisch verkeer ochtendspits
Validatie met selected links verkeersmodel



"De aanzuigende werking van excellente auto-infrastructuur"

3.5.2. Tellingen en model

Opvallend is dat de recente tellingen ('18 en '19) lager liggen dan het basisjaar. Dit komt waarschijnlijk door de opening van de Westfrisiaweg die meer verkeer heeft opgenomen. Voor 2030 gaat het model uit van 6.000 extra voertuigen per etmaal t.o.v. 2017. Dit is fors. Daarnaast gaat het model ook uit van bijna 7.700 inwoners extra. Echter zal een deel hiervan in de noord-oosthoek komen te wonen en daardoor weinig gebruik maken van de Provincialeweg.

In het stedelijk gebied verwachten we dat er per inwoner 0,77 autoverplaatsing per dag (OViN, zie slide 15) wordt gemaakt. Voor de grofweg 4.000 woningen rondom de Provincialeweg betekend dit ongeveer 3.000 extra verplaatsingen.

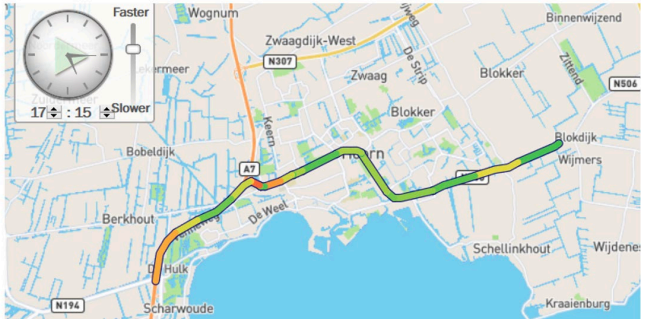
Aantrekkende werking

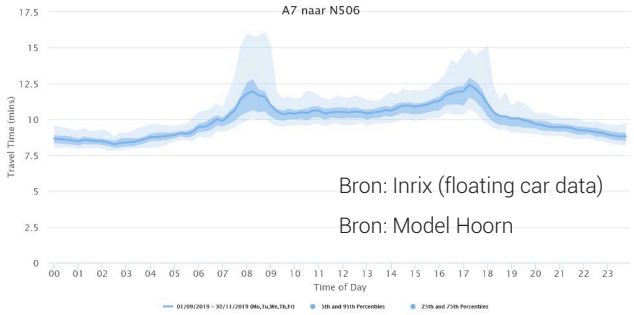
Wat opvalt uit modelanalyses die gedaan zijn voor de Poort van Hoorn is dat zowel het Carbaciustracé als de spitsstroken van de A7 een aanzuigende werking hebben voor autoverkeer. De ontwikkelingen bij de Poort van Hoorn trekken naar verwachting 2.000 extra verkeersbewegingen per etmaal.

3.5.3. Knelpunten

Vertraging in de spitsen vindt vooral plaats op de A7 en bij de aansluiting A7 met de Provincialeweg. Hier duurt een reis in de spits gemiddeld 2 min langer dan buiten de spits (floating car data). Het risico bij deze aansluiting is terugslag op de autosnelweg wat voor verkeersonveilige situaties zorgt.

Op andere locaties zijn lichte opstoppingen te zien (bron: Inrix / Google Maps). Dat zijn: ***De Strip, Oostergouw, Kruising Provincialeweg – Zwaagmergouw, Wegen rondom het station en centrum***.







Situatie 1965

3.5.4. Barrièrewerking Provincialeweg

De Provincialeweg ligt op het eerste gezicht op een vreemde plek: midden in de stad. Historisch is dit goed te verklaren, het was eerst een randweg. Veel steden aan het water missen echter de verbinding die Hoorn wel heeft (bijv. Den Haag, zonder westelijke randweg). In andere steden is er wel een weg aan het water aanwezig (bijv. Boompjes in Rotterdam of Piet Heinkade in Amsterdam). Deze autoweg zit vaak 'in de weg' als men contact met het water probeert te maken. Voor Hoorn is daarom juist te redeneren dat de weg op de 'goede' plek ligt. Echter is er nog steeds ***sprake van barrièrewerking, die door gebiedsontwikkeling op die locatie extra nadruk krijgt***.

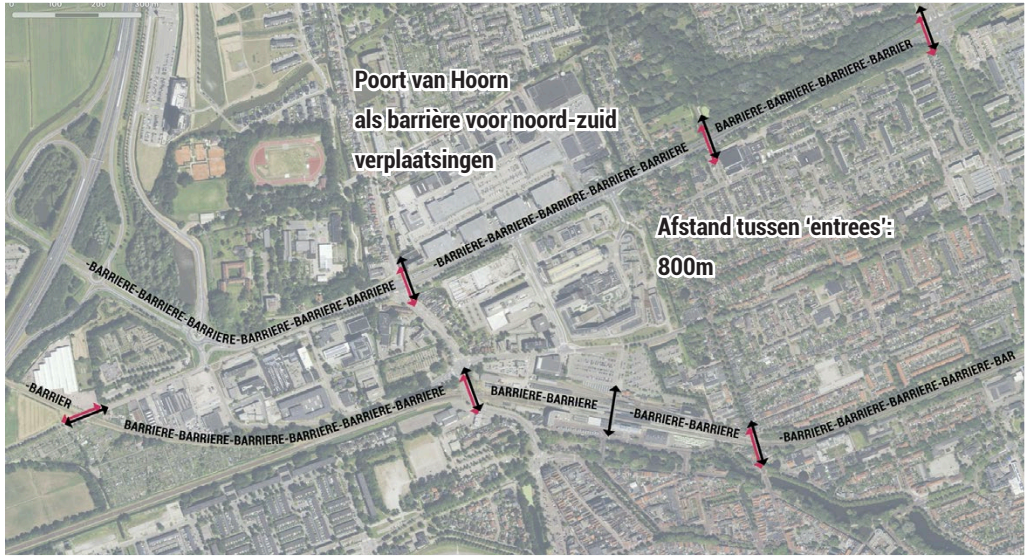
Mede door deze gebiedsontwikkeling (PvH en stadsstrand) zal het drukker worden op de Provincialeweg. Het verkeersmodel gaat uit van een forse stijging (+6.000 mvt/etmaal), wat veel lijkt op basis van de geplande gebiedsontwikkeling van 4.000 in dit goed door OV ontsloten gebied van Hoorn.

Barrière langzaam verkeer

Hoorn heeft de ambitie om 'meer stad te worden' deze ambitie slaat vooral neer in het gebied rondom en ten noorden van het station. Daarnaast is er de ambitie om betere fietsroutes richting het centrum te hebben. De Provincialeweg, samen met het slecht voor fietsers en voetgangers toegankelijke Hof van Hoorn, is momenteel een barrière tussen deze stedelijke rand en rest van Hoorn. ***Afstanden van 800m tussen de twee oversteken zijn voor een stedelijk gebied lang. Zeker voor voetgangers. Dit maakt dat de Provincialeweg een harde grens is van stedelijk gebied. Het spoor is een tweede barrière.*** Rond het station zijn de afstanden nog vrij kort, maar verder naar het oosten en westen zijn deze langer.

Foto-analyse: Barrièrewerking van spoor en Provincialeweg











Doodlopende wegen en fysieke 'muren'

3.5.5. Onderzoek Spoorwegonderdoorgang

De kruising van het spoor bij het Keern is een veiligheidsknelpunt met drukke spoorovergangen.

In het onderzoek "Probleemanalyse en mogelijke oplossingen spooroverweg Keern Hoorn" *(LVO-onderzoek vanuit ProRail om de verkeersveiligheid op spoorwegovergangen te verbeteren)* wordt geconcludeerd dat niets doen geen optie is en de huidige situatie niet geoptimaliseerd kan worden.
De conclusie uit het onderzoek laat zien dat "het ***Carbasiustracé de enige manier is om zowel de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op het gewenste niveau te krijgen***". Voor de fiets is een toegang met kurkentrekker voorzien. Over het project is nog geen besluit genomen.

Qua mobiliteit zijn de effecten van deze oplossing:

- Een robuuster auto-, fiets- en spoornetwerk.
- Een ideale autoroute naar het centrum, met waarschijnlijk aanzuigende werking voor autoverkeer naar het centrum.
- Een verbetering voor de fiets in wachttijd, maar nog geen ideale route door de kurkentrekker. Een rechte tunnel verdient de voorkeur boven een route met lus.

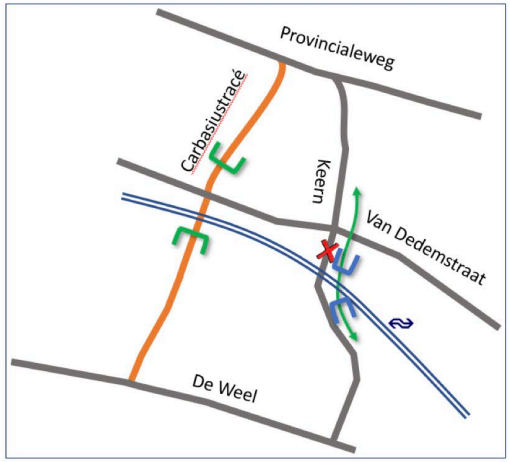
Selected link: autoschakel naar het centrum.



Fiets: Noordelijk Hoorn richting centrum



Principeoplossing Carbasiustracé





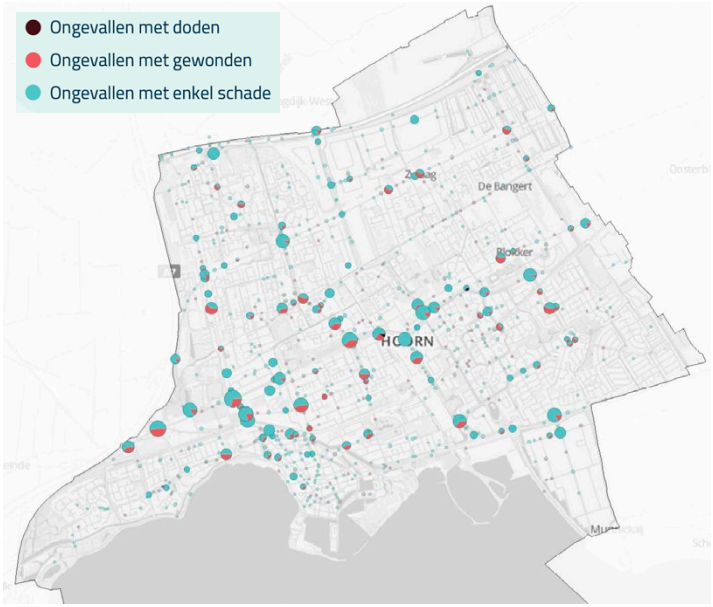
Gaat uit van rotonde voor autoverkeer.

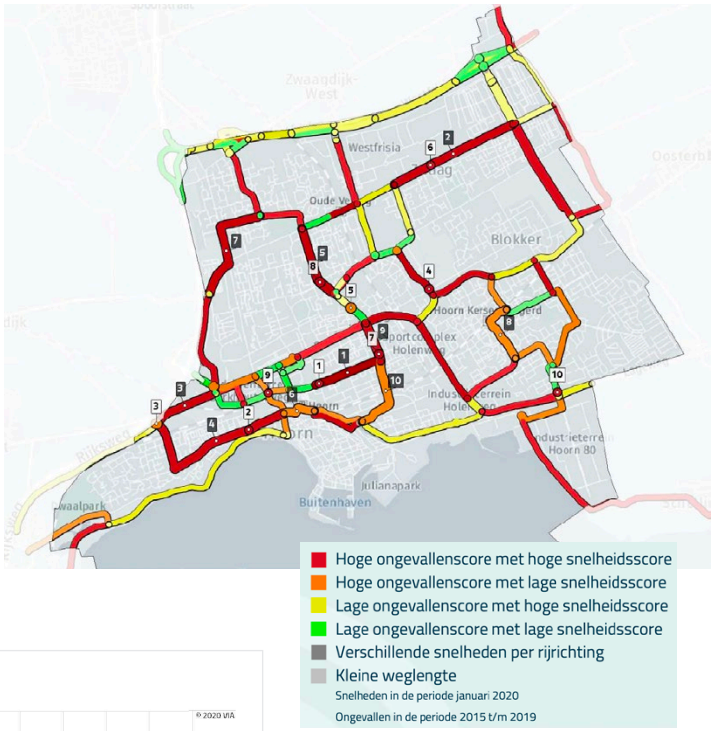
3.5.6. Verkeersveiligheid

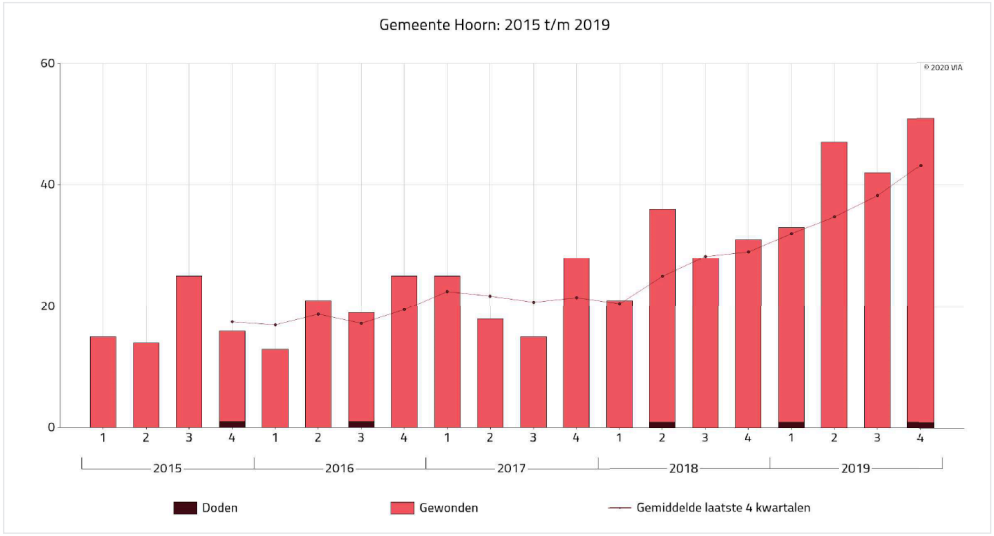
Afgelopen jaren gebeurde er in Hoorn jaarlijks iets meer dan de 400 ongevallen. Dodelijke ongevallen gebeuren grofweg 1 maal per jaar. De laatste jaren lijkt er echter een trend te zijn naar meer ongevallen. Onder jongeren (12 tot 24) en kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en e-fietsers) vallen de meeste slachtoffers. In de spitsen, wanneer het het drukst is, vallen de meeste slachtoffers.

Punten die eruit springen zijn:

- De ***Provincialeweg*** met kruisingen en rotondes
- Het zuidelijk deel van het ***Keern en spoorwegkruising***
- Wegen rondom het centrum (van Dedumstraat, Berkhoutweg, Stationsweg),
- Grotere verbindingswegen in de woonwijken
- Enkele linten (***Dorpsstraat, Keern / Bobbeldijkerweg***)
- De grotere uitvalswegen richting de Westfrisiaweg



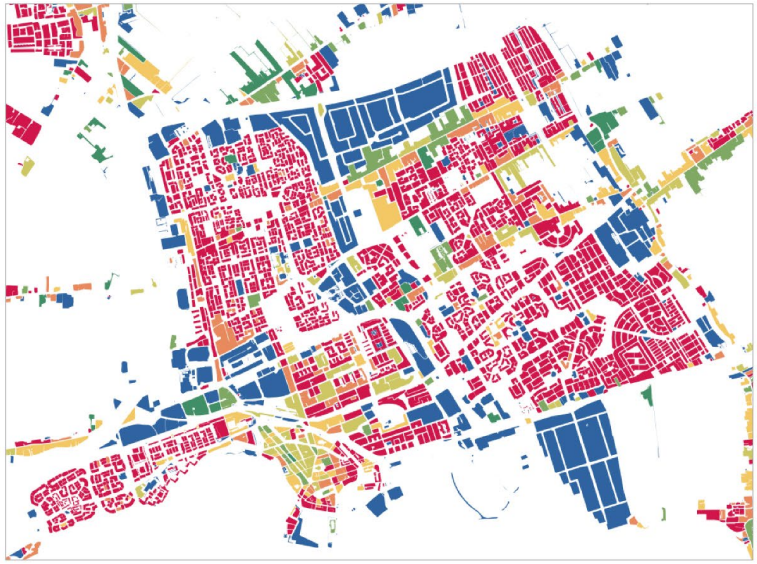




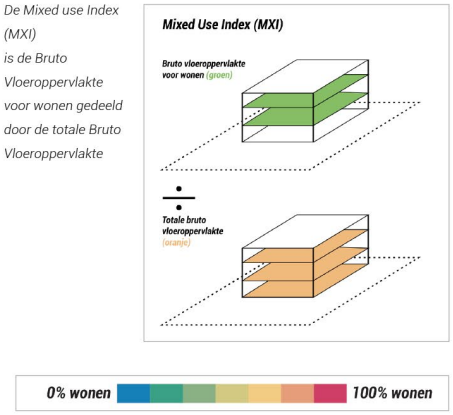
3.5.7. Vrachtverkeer

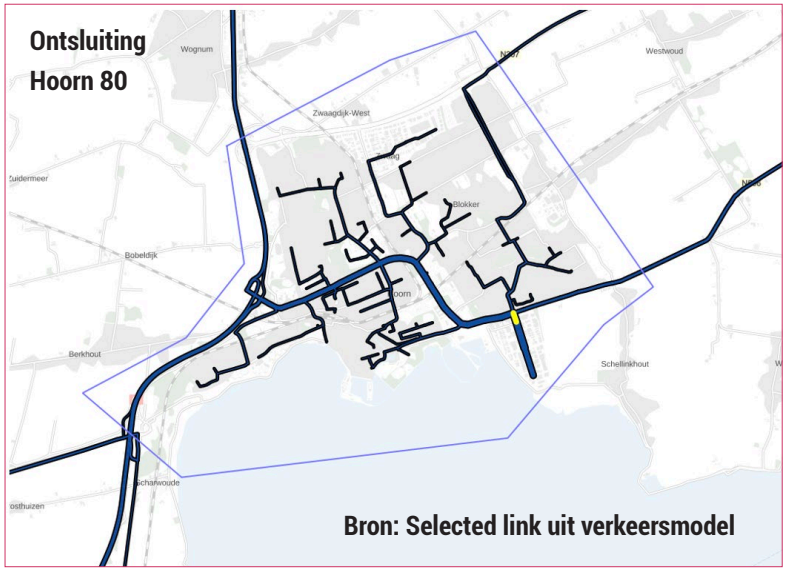
De ***grote trekkers van vrachtverkeer zijn de binnenstad (voor bevoorrading) en de bedrijventerreinen***. Een deel van deze bedrijventerreinen ligt gunstig t.o.v. de A7 of Westfrisiaweg. Voor ***Hoorn80*** geldt dit niet. Dit verkeer moet Hoorn doorrijden om bij de A7 of N307 uit te komen. Voor de ***Gildenweg*** geldt dat het vrachtverkeer met name gebruik maakt van de wegen in de gemeente Drechterland (Noorderdracht, Zuiderdracht, Boekert, etc.).

Over de bevoorrading van de binnenstad loopt een los traject. Hiermee wordt in de mobiliteitsvisie afgestemd om tot een visie te komen.

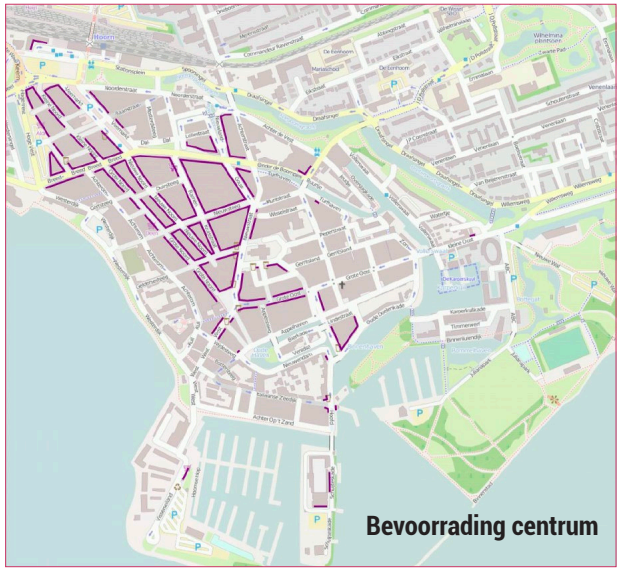


De Mixed use Index (MXI) is de Bruto Vloeroppervlakte voor wonen gedeeld door de totale Bruto Vloeroppervlakte





Route door de Kersenboogerd ongeschikt voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer gaat in werkelijkheid via Oostergouw of via N506.



Aandachtspunten Auto

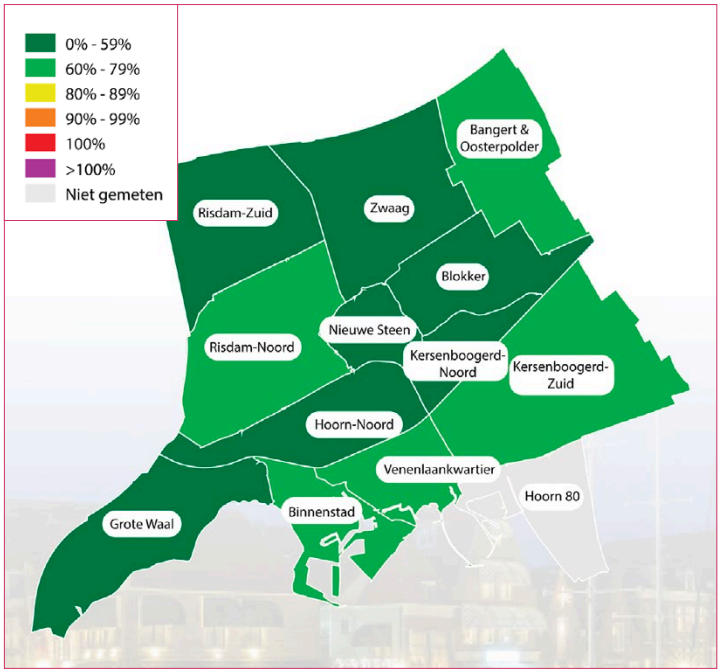


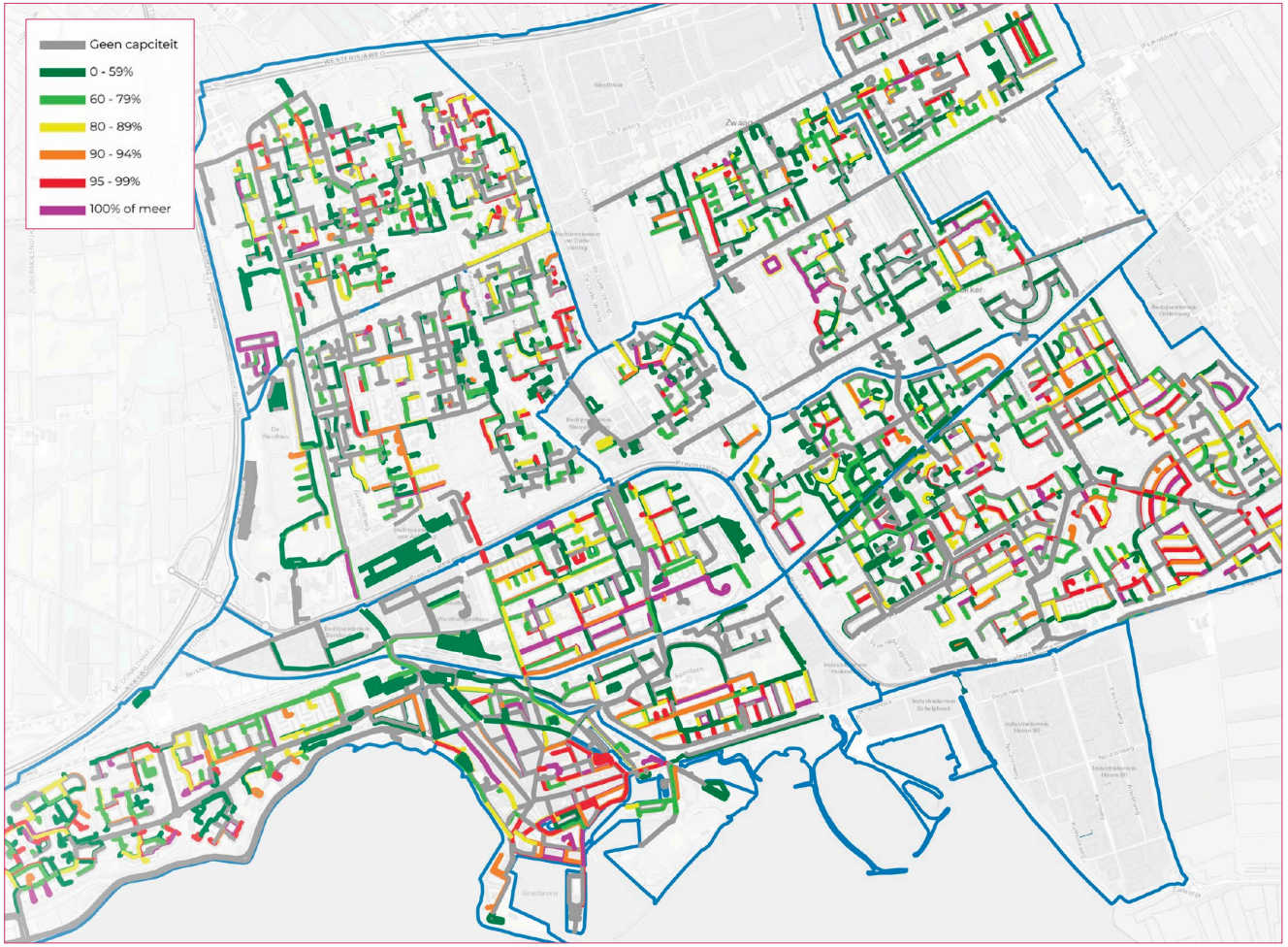
1. *Reistijdvertraging aansluitingen hoofdwegen (risico met terugslag op A7)*
2. *Sluipverkeer Venneweg (bij file op A7)*
3. *Veiligheidsknelpunt: route Van Dedemstraat/ Koepoortsweg/J.Poststraat*
4. *Ontsluitingswegen richting N307 worden drukker (De Strip, Oostergouw en Wogmergouw). Terwijl ze daar eigenlijk niet op bedacht zijn. Resulteert in sluipverkeer.*
5. *Leefbaarheid / kwaliteit binnenstad onder druk i.v.m. parkeren en distributie.*
6. *Bedrijventerrein Zevenhuis. Opstopping bij de fastfoodketens.*
7. *Overlast voor bewonenden: bedrijventerrrein Gildenweg (geluid, trillingen).*
8. *Ook Hoorn80 ongelukkig gepositioneerd: veel vracht door de stad.*
9. *Weg naar Nieuwe Wal parkeerterrein is ook aanrijroute brandweer. En veel toerisme bussen.*
10. *Logistieke afwikkeling busvervoer - cruiseboten Oostereiland.*

3.6. Parkeerdruk

Hoorn kent ***op buurtniveau een lage tot zeer lage parkeerdruk***. De woonwijken, waar het vooral 's nachts lastig is om een parkeerplaats te vinden, is nergens boven de 80%.

In het centrum, waar zaterdagmiddagen het drukste moment zijn, is dit anders. Daar is de parkeerdruk in de binnenstad hoog. Juist in deze oude stad, gebouwd voor de komst va de auto, leidt de geparkeerde auto tot smalle straten en minder ruimte voor overige vervoerswijze.





Opvallend is dat aan de 'randen' van de gebieden bij de voorzieningen (supermarkten o.a.) veel onbenutte parkeercapaciteit aanwezig is.



Voorzieningenlocaties (zoals supermarkt) met in rood de parkeerplekken

3.6.1. Voorzieningen

Voorzieningencentra zijn ontworpen vanuit autobereikbaarheid: er is een maximaal aantal parkeerplaatsen en fietsers en voetgangers fietsen/ lopen om.

***Als we een modal shift willen bereiken op de korte afstand moet de autobereikbaarheid van voorzieningen omlaag**.*
Lees: fietsen en lopen als meest comfortabele optie.



3.7. Nieuwe mobiliteit

Voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn trends in beeld gebracht voor een mobiliteitstransitie. De nevenstaande tabel is de conclusie van literatuuronderzoek naar allerhande trends in Nederland. De kleuren geven aan in welke fase een innovatie zich bevindt.

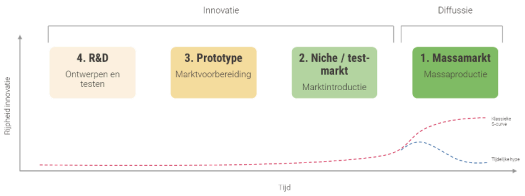
- (1) zijn hierin nieuwe vormen van mobiliteit die aardig wat massa hebben in Nederland. Andere producten (2), (3) en zeker (4) volgen later.
- Wat opvalt is dat de opmars van kleine vormen van mobiliteit (bijv. e-fietsen) sneller verloopt dat grote innovaties als MaaS of zelfrijdende voertuigen. Ook elektrificatie heeft de afgelopen jaren een vlucht genomen.



		Huidige vorm
Auto	Elektrisch	2
	Zelfrijdend op snelweg	4
	Zelfrijdend in de stad	4
	Personen drones	4
	Delen van voertuigen	2
	Delen van ritten	3
OV	Automatische treinen en metro's	2
	Zero emissie bussen	2
	Automatische bussen, shuttles, etc. op openbare weg	3
	Betere informatievoorziening, ticketing, etc.	1
	Uitbouw en versnelling internationaal treinaanbod en internationale bussen	2
Kleine voertuigen	Deelfietsen / stepjes / LEV's	2
	E-fiets	1
	E-scooter / E-snorfiets	2
	(E-)bakfietsen, stints, etc.	2
	Biro's (en andere LEV's)	2
	Stepjes / hoverboards / elektrische skateboards	2
Vracht naar eindgebruiker	Drones	4
	Cargo-bikes	2
	e-fiets bezorging	1
	Elektrische bestelbussen	2
	E-commerce	1
Vracht - grote logistiek	Zelfrijdend op snelweg	4
	Elektrisch	3
Diensten	MaaS	3
	Buurthubs (herkomst)	4
	Stadshubs (halverwege de reis)	4

Bron: mobiliteitstransitie MRDH

Methodiek op basis van het KIM.



1	Massamarkt: volwassen product met aanzienlijke penetratiegraad (bijvoorbeeld e-bike)
2	Nice- of testmarkt: Eerste levensvatbare commerciële versie verkrijgbaar, maar geringe penetratiegraad (bijvoorbeeld deelauto's)
3	Prototype: werkend prototype en pilots in Nederland (bijvoorbeeld MaaS)
4	R&D: Ontwerp, maar nog geen werkend prototype (bijvoorbeeld drones voor pakketdiensten)

Inzichten Hoofdstuk 3: De stad Hoorn

Inzichten

Het Westfriese mobiliteitsbeeld wordt gedomineerd door de auto, ook voor korte afstandsverplaatsingen. Deze 'automentaliteit' kan niet los worden gezien van het infrastructurele aanbod in Hoorn. ***De stad is volledig ingericht op autocomfort: vrijwel overal kan je tot aan de deur parkeren en autobeperkende maatregelen zijn er nauwelijks***. Wie daarentegen door Hoorn wandelt of fietst lijkt op diverse punten te worden tegengewerkt. Kruisingen zijn ingericht vanuit autodoorstroming, de wachttijd is langer voor het 'langzame verkeer', stallingscapaciteit voor fietsers is secundair aan autoparkeren en routes zijn onlogisch en niet zelden voorzien van obstakels. Het logische gevolg is dat de ***afzonderlijke gebieden als 'losse eilanden' functioneren***. De ruimtelijke structuur voor fiets, OV en wandelen is nagenoeg dezelfde als die voor de auto. ***Comfort, herkenbaarheid en continuïteit voor wandelaar en fietser ontbreekt.***

In vrijwel alle Nederlandse steden hebben we dit beeld in de afgelopen twintig jaar zien veranderen. ***Steden worden stap voor stap teruggegeven aan de voetganger en fietser. Binnensteden zijn gaan functioneren als verblijfs- en ontmoetingsruimte, gepromoot als 'city lounge' en ingericht als 'huiskamer' van de stad.*** Ook Hoorn staat aan de vooravond voor deze transitie. De ontwikkeling van 12.000 nieuwe woningen in het centrum van de stad is een vliegwiel om 'meer stad worden' aan te jagen. Deze transitie begint bij mobiliteit. Op de korte afstanden wordt er in Hoorn nog veel de auto gebruikt. Het aandeel autoverplaatsingen is 30% van het totaal op afstanden tot 2,5 kilometer en 60% op afstanden van 2,5-10 kilometer. ***Bijna de helft van de inwoners en bijna 90% van de bezoekers gaat met de auto naar de binnenstad (!)***. De grote uitdaging voor de mobiliteitstransitie ligt in het omdraaien en beter prioriteren van mobiliteit (eerst lopen, dan fiets, daarna OV en als laatste de auto). Onmogelijk is de transitie zeker niet, de stad is compact en alles ligt op fietsafstand.

Opgave Voetganger

- Comfort voor de voetganger is de cruciale factor in de vraag of een stad wel of niet prettig is om in te verblijven. ***Hoorn heeft qua voetgangerscomfort een grote inhaalslag te maken ten opzichte van andere steden.*** Aandachtspunten: verblijfskwaliteit, obstakelvrije routes (inclusiviteit mindervaliden), veilig oversteken, ruimte voor mensen, geprogrammeerde plinten, ogen op straat en het faciliteren van een 'rondje om'. Bijzondere aandacht is nodig voor de binnenstad, de gebiedsontwikkelingen en wijkcentra (inclusief de aanlooproutes).

Opgave Fiets

- Qua afstand is alles binnen Hoorn goed met de fiets te bereiken, de infrastructuur is echter ontworpen vanuit het comfort van de auto. Het succes van de fiets heeft hier nog niet tot grote gebiedsoverstijgende structuuringrepen geleid. Dit leidt tot veel comfortknelpunten. ***Er is behoefte aan een kwalitatief hoogwaardige en fijnmazige fietsstructuur*** met als aandachtspunten: hoogwaardige aankomst- en bestemmingslocaties, ruimte om in te halen, obstakelvrije, herkenbare en snelle routes, sociaal veilig, gekoppeld aan voorzieningen, veilige kruisingen en voldoende (hoogwaardige) stallingscapaciteit. De dorpslinten zouden dragers kunnen zijn van deze structuur. Bijzondere aandacht is nodig voor de ***oversteekbaarheid van Provincialeweg en spoor***.

Opgave Openbaar vervoer:

- Treinstation Hoorn is de spil in het OV-netwerk van Hoorn. Van hieruit takken diverse buslijnen uit richting buurt en regio. ***Omdat de vervoerspotentie relatief laag is laat de kwaliteit (frequentie, snelheid) van het busvervoer te wensen over.*** Strategische bundeling van stromen zou het draagvlak van lijnen kunnen vergroten. ***Voor Kersenboogerd is het de vraag hoe meer reizigers kunnen worden bereikt en of daarmee de toekomstzekerheid van dit station kan worden geborgd.*** Aandachtspunten zijn de verblijfskwaliteit van halte- en stationslocaties, de aanvoerwegen voor lopen en fiets, stallingscapaciteit en de spoorwegovergang bij het Keern.

Opgave Auto:

- De N307 en vooral de A7 zijn voor veel inwoners van Hoorn de routes richting werk. ***Vooral op de aansluitingen richting deze wegen ontstaat er daarom in de spits drukte en reistijdvertraging*** (Provincialeweg, Keern, De Strip, Oostergouw, Wogmergouw en in mindere mate de dorpslinten). Op dezelfde wegen zien we ook knelpunten qua verkeersveiligheid.
- Wanneer een modal shift richting lopen, fiets en OV wordt geambieerd kan (beperkt) reistijdsverlies bijdragen aan de oplossing. ***Autotoegankelijkheid moet op de hotspots voor voetganger en fiets ter discussie worden gesteld*** (met name: binnenstad, stationslocaties, wijkcentra, op de aanvoerwegen, kruispunten en dorpslinten).

4. Gebiedstype

4.1. Huidige gebiedstypen

Als we naar de huidige situatie kijken valt Hoorn te verdelen in een drietal onderscheidende gebiedstypen:

Centrum

- Historisch centrum (45 wo/ha / 0,7 auto's per huishouden)
- Stadswijk (30 wo/ha, 0,8-0,9 auto's)

Woonbuurt

- Stationsgebied Kersenboogerd (30-55 wo/ha, 0,5 auto's per huishouden)
- Dorpen Westerblokker en Zwaag
- Woonbuurten Risdam, Grote Waal, Kersenboogerd, Bangert en Oostpolder (20 wo/ha, 1,0-1,3 auto's)

Bedrijventerrein

- Voornamelijk niet wonen / bedrijvigheid *(* ook op de Risdam relatief veel (maar afnemende) bedrijvigheid/kantoren)*



4a. *Gebiedstype: centrum*

4.1.1. Gebiedstype: Centrum

Als we naar de huidige situatie kijken valt Hoorn te verdelen in een drietal onderscheidende gebiedstypen:

Centrum

- Historisch centrum (45 wo/ha / 0,7 auto's per huishouden)
- Stadswijk (30 wo/ha, 0,8-0,9 auto's)

Woonbuurt

- Stationsgebied Kersenboogerd (30-55 wo/ha, 0,5 auto's per huishouden)
- Dorpen Westerblokker en Zwaag
- Woonbuurten Risdam, Grote Waal, Kersenboogerd, Bangert en Oostpolder (20 wo/ha, 1,0-1,3 auto's)

Bedrijventerrein

- Voornamelijk niet wonen / bedrijvigheid *(* ook op de Risdam relatief veel (maar afnemende) bedrijvigheid/kantoren)*







Bouwjaren

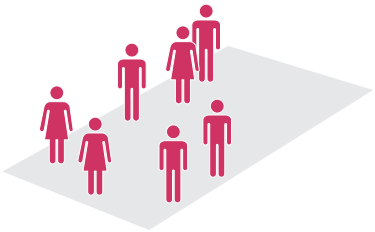


Mixed Use Index



Karakteristiek
Historisch Centrum. Hoorn

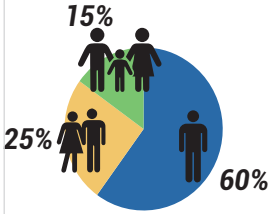
Dichtheid:



Inwoners /km2: ***7.181***
Woningen/ha: ***45***
Stedelijkheidsscore: ***380***

Samenstelling huishouden:

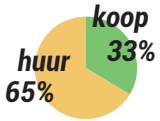
x1,6 ***personen***



Auto's per huishouden:

x0,7 ***auto's***

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

189.000
euro

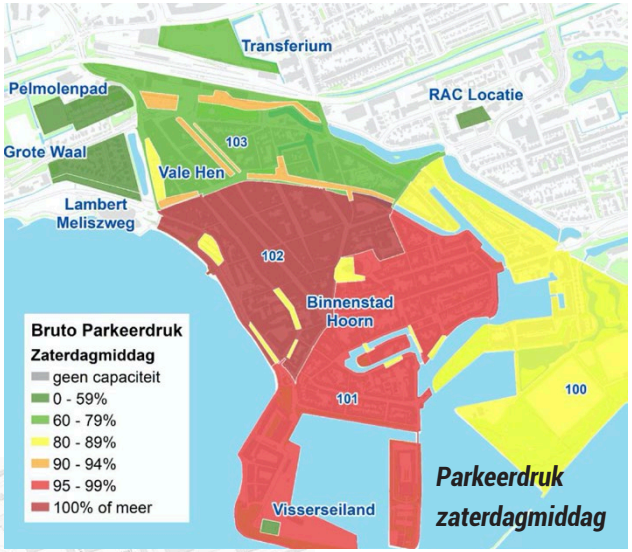
Opties binnen 1km:

- ***2,0*** *huisartspraktijken*
- ***2,0*** *basisscholen*
- ***2,0*** *kinderdagverblijven*
- ***36,8*** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- ***23,1*** *cafés*
- ***58,4*** *restaurants*

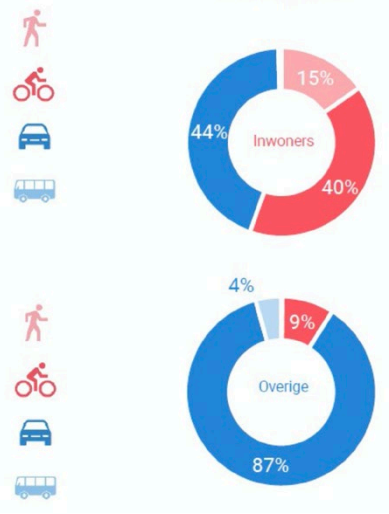
Afstand tot treinstation ***0,7km***
Overstapstation ***0,7km***

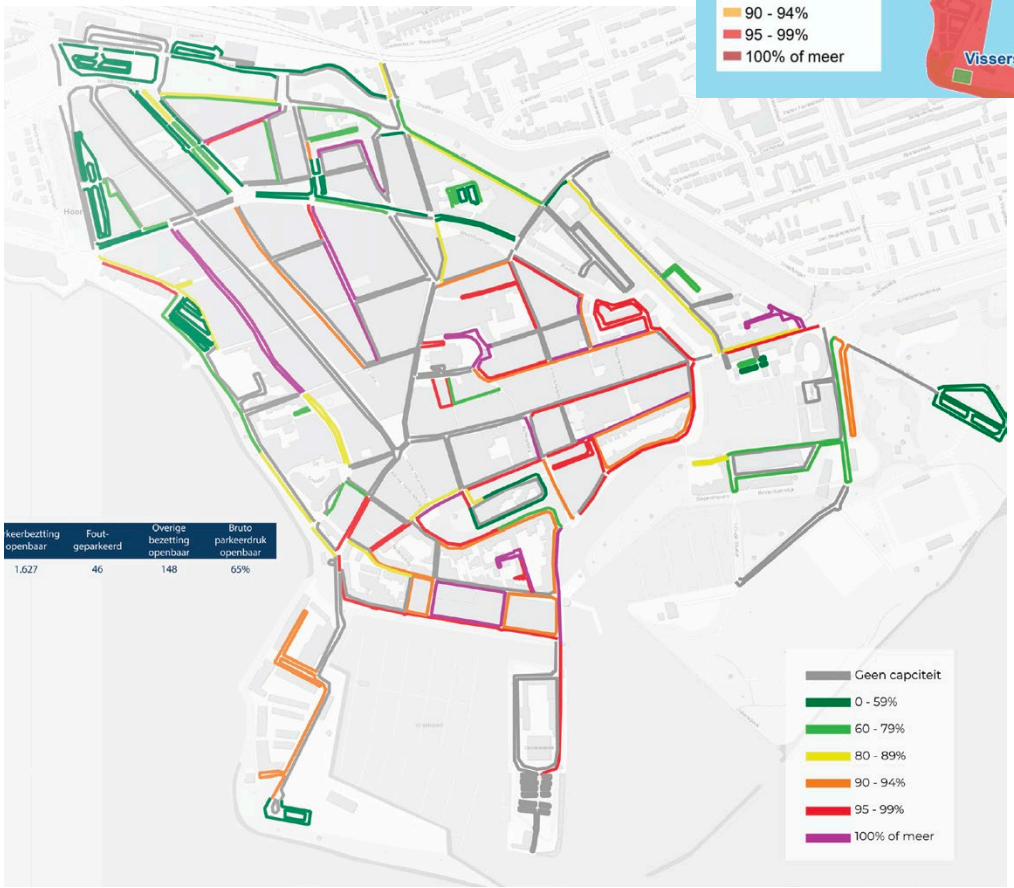
Parkeren centrum

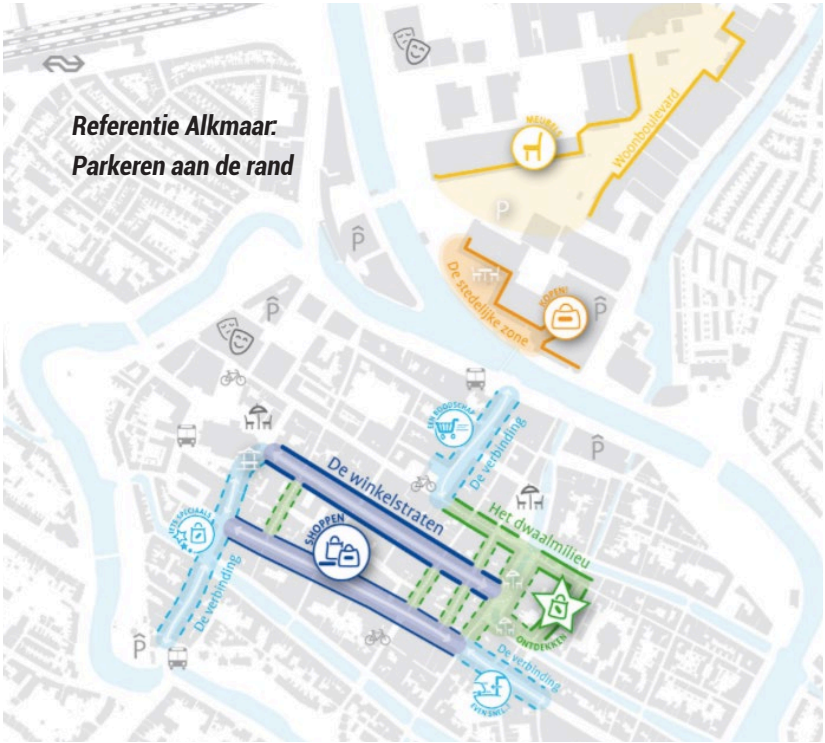
Hoorn kent op buurtniveau een lage tot zeer lage parkeerdruk. In het centrum, waar zaterdagmiddagen het drukste moment zijn, is dit anders. Daar is de parkeerdruk in de binnenstad hoog. Juist in deze oude stad, gebouwd voor de komst va de auto, leidt de geparkeerde auto tot smalle straten en minder ruimte voor overige vervoerwijze.



De hoge parkeerdruk op zaterdamiddag is goed te verklaren als we kijken naar de vervoerswijzekeuze van inwoners en bezoekers richting Hoorn Centrum. Het overgrote meerendeel komt met de auto.







Project: Poort van Hoorn

Hoorn staat voor een nieuwe bloeiperiode, van groei en meer stad worden. Van uitbreiding, maar vooral ook verrijking van de stad. Deze ambitie gaat vooral landen in de Poort van Hoorn, het gebied rondom het station, grenzend aan de historische binnenstad. Op deze plek komt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Voor een nieuw stuk stad, dat de kwaliteit en de ziel van de oude stad en zijn geschiedenis ademt.

Uit het ambitiedocument:

- De Poort van Hoorn moet in de eerste plaats een aantrekkelijke bestemming en een prettig verblijfsmilieu worden. Een plek die levendig is en waar je graag wilt zijn.
- Voor de vele reizigers en bezoekers is de Poort van Hoorn de entree van de stad. Dit moet dan ook het visitekaartje van de stad en de regio zijn, en de rode loper naar de binnenstad.
- De verschillende vervoersstromen (trein, bus, auto, fietser en voetganger) komen hier bij elkaar in prettige en logische routes.

Programma:

- 1.050 parkeerplaatsen (incl P+R)
- Verplaatsen busstation naar noordzijde
- 2.000 fietsparkeerplekken
- 45.000 m2 woningbouw
- 15.000 m2 kantoor, cultureel, maatschappelijk programma



Studie van Karres en Brands (2019) stelt voor om "de tunnel onder het spoor voor autoverkeer te sluiten om zondoende een autoluw gebied te creëren aan de binnenstadzijde zodat het mogelijk wordt de historische singelstructuur te herstellen".

Foto-analyse: Historisch centrum






Parkeren prominent aanwezig op de meest idyllische plekjes







Gebrek aan keuzes (fietsen, verblijven of auto?) lijdt tot bijzondere confrontaties

Foto-analyse: Historisch centrum



Hoornse troeven: recreëren naast de parkeermeter

Foto-analyse: Historisch centrum



Hoornse troeven: "de brug met de tien auto's"

Foto-analyse: Historisch centrum



Hoornse troeven: blik op de gracht

Foto-analyse: Historisch centrum



Hoornse troeven: pakketje laten bezorgen op horecaplein Roode Steen

Foto-analyse: Historisch centrum



Hoornse troeven: het Julianapark(eerveld)

Foto-analyse: Historisch centrum







Hoornse troeven: parkeren 'onder de kerktoren'

Foto-analyse: Historisch centrum





Hoornse troeven: in detail de rijksmonumentale gevels bekijken vanuit je bestelbus

Foto-analyse: Historisch centrum



Hoornse troeven: de Hoornse (auto)straatjes (links) versus Alkmaarse straatjes (rechts)...

Foto-analyse: Historisch centrum

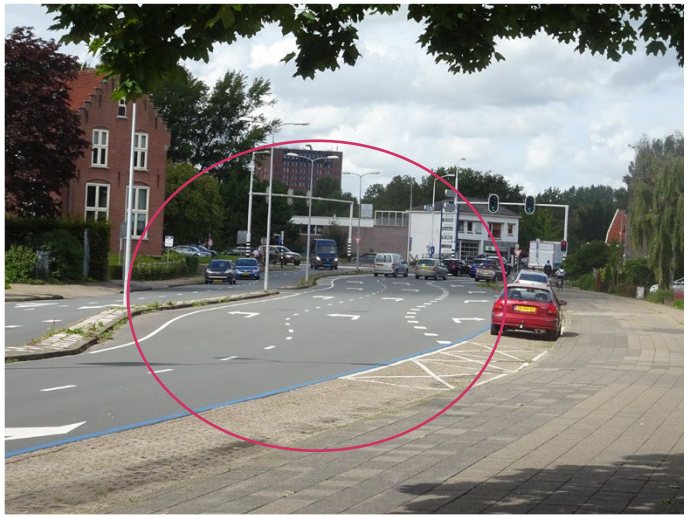






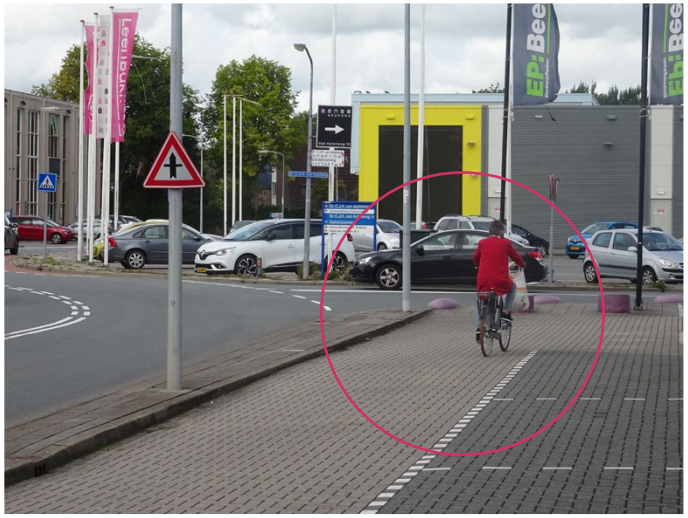
Hoornse troeven: groene stadsrand als parkeerveld (Westerdijk Hoorn, links) versus flaneren aan de stadsrand (Enkhuizen, rechts)

Foto-analyse: Ring rondom het historische centrum / stationsgebied






Autodominantie op wandelafstand van station. Enorme overmaat aan asfalt. Gevaarlijke en lastige oversteken voor fiets en voetganger.


Wandelen, fiets en OV als meest onaangename optie. Onoverzichtelijke wereld van gemotoriseerd verkeer.

Foto-analyse: Ring rondom het historische centrum / stationsgebied







Terwijl de binnenstad vol staat met auto's liggen de parkeervelden in de 'tweede ring' er verlaten bij

Foto-analyse: Ring rondom het historische centrum / stationsgebied







'Welkom' in Hoorn (links) versus 'Welkom' in Alkmaar en Enkhuizen (rechts)





Bouwjaren



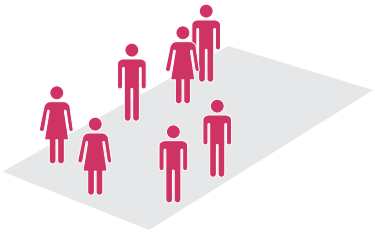
Mixed Use Index



Karakteristiek
Historisch Centrum. Alkmaar

Hoorn en Alkmaar liggen beide op circa 30km afstand en 30 treinminuten van Amsterdam. Alkmaar heeft 89.000 inwoners ten opzichte van 73.000 in Hoorn. Beide zijn het voormalige groeikerngemeenten (jaren '60-70). Dichtheid historische binnenstad is zeer vergelijkbaar (ca 45 woningen/ha).

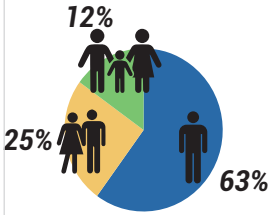
Dichtheid:



Inwoners /km2: ***7.252***
Woningen/ha: ***48***
Stedelijkheidsscore: ***xx***

Samenstelling huishouden:

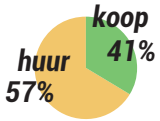
x1,5 personen



Auto's per huishouden:

x0,6 auto's

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

191.000 euro

Opties binnen 1km:

- ***6,2*** *huisartspraktijken*
- ***3,8*** *basisscholen*
- ***5,9*** *kinderdagverblijven*
- ***57*** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- ***38,9*** *cafés*
- ***81,8*** *restaurants*

Afstand tot treinstation ***1,0km***
Overstapstation ***1,0km***

Foto-analyse: Wat kunnen we leren van de binnenstad van Alkmaar?



Referentie Alkmaar. Ruim baan voor de fiets, autobereikbaarheid vergaand beperkt en 'onzichtbaar' opgelost.

Foto-analyse: Wat kunnen we leren van de binnenstad van Alkmaar?

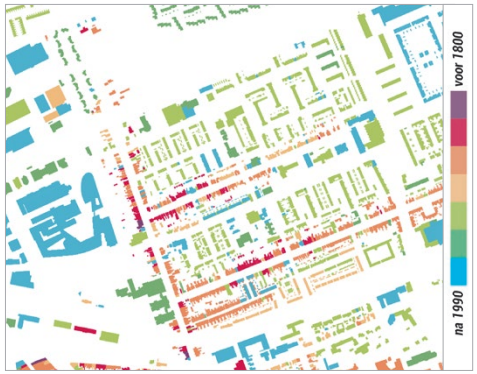


Referentie Alkmaar. Leef- en verblijfskwaliteit boven autobereikbaarheid





Bouwjaren

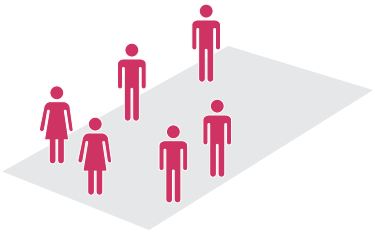


Mixed Use Index



Karakteristiek
Oude stadswijken. Hoorn-Noord

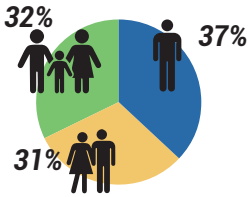
Dichtheid:



Inwoners /km2: ***6.524***
Woningen/ha: ***30***
Stedelijkheidsscore: ***490***

Samenstelling huishouden:

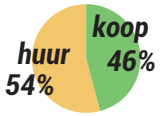
x2,2 ***personen***



Auto's per huishouden:

x0,7 ***auto's***

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

170.000
euro

Opties binnen 1km:

- ***0,7*** *huisartspraktijken*
- ***2,3*** *basisscholen*
- ***1,9*** *kinderdagverblijven*
- ***9,2*** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- ***2,2*** *cafés*
- ***3,6*** *restaurants*

Afstand tot treinstation ***1,3km***
Overstapstation ***1,3km***

Foto-analyse: Oude stadswijken





Ruime straten met volwassen groen. Chique. Parkeren daarin niet storend.





In noordelijk (nieuwere) deel ontbreken bomen. Daardoor beperktere uitstraling.

Foto-analyse: Oude stadswijken



Balans tussen autobereikbaarheid en leefkwaliteit (Merensstraat).

Inzichten Hoofdstuk 4a: Gebiedstype Centrum

Inzichten:
Hoorn centrum en de stedelijke rand zijn idealiter de plekken waar beleven en verblijven centraal staan. Hier gaat het om wonen, werken, winkelen en op het terras zitten. Dit is de plek die toeristen trekt en de reden waarom inwoners kiezen om in Hoorn te wonen. ***Als we het hebben over 'meer stad worden' hebben we het in de eerste plaats over het centrum en de stedelijke rand.***

Het functioneren van het centrum staat echter onder druk. Deels komt dit doordat voor een bepaald type aankopen steeds vaker het internet wordt gekozen, anderzijds omdat stadscentra in de omgeving (bijv. Alkmaar en Amsterdam) beter scoren op belevingswaarde. ***De rijdende en stilstaande auto staat momenteel centraal in het Hoornse centrum wat de belevingskwaliteit en leefbaarheid niet ten goede komt.*** Ook rondom het station is de rol van de auto groot. Alternatieven (bijv. fietsenstallingen) worden momenteel nog niet optimaal gefaciliteerd.

Kansen rondom het centrum liggen er ook: ***De ontwikkeling van 12.000 nieuwe woningen in het centrum van de stad is een vliegwiel om 'meer stad worden' aan te jagen.*** Kerngebieden in deze opgave zijn de Poort van Hoorn, Holenkwartier, Grote Waal, Dampten en Noord-Venenlaan. Daarnaast staat de herinrichting van het stationsgebied op het programma en zullen de ontwikkelingen bijdragen aan het 'stedelijker programmeren' van de aalooproutes richting het centrum.

- ***In Hoorn komt momenteel 44% van de inwoners en 87% van de bezoekers met de auto naar het centrum***. Voor deze autobezoekers is de toegankelijkheid lastig 'te lezen'. Men kan doorrijden het centrum in en ziet daar niet duidelijk hoe parkeren georganiseerd is. Lees: in krappe straatjes zoeken naar een parkeerplek voor de deur versus de helderheid van 1 of 2 grote parkeergarages aan de hoofdroutes richting het centrum.
- ***Voor fietsers en voetgangers is de Provincialeweg een barrière.*** Er zijn te weinig verbindingen om van een fijnmazig netwerk te spreken. De stedelijke rand stopt nu abrupt bij de Provincialeweg. Stedelijke uitlopers komen derhalve slecht van de grond
- ***De oude stadswijken aan de rand van het centrum zijn qua nabijheid van inwoners en banen het meest stedelijk.*** Hier zien we ontwikkelingen (zoals in de Merensstraat) waar bereikbaarheid en leefbaarheid in balans worden gebracht.
- Bij de ***gebiedsontwikkelingen*** (zoals de Poort van Hoorn) ligt een kans om vooral op het gebruik van OV, fiets en deelmobiliteit in te zetten.

Opgave
De grootste opgaven liggen rondom de binnenstad en de Provincialeweg. Opgaven zijn hier:

- Het vergroten van de aantrekkelijkheid van het centrum door ***beleven, verblijven, ontmoeten, flaneren en dwalen centraal*** te stellen.
- Om dit te bereiken moeten in de openbare ruimte verblijven, lopen en fietsen voorrang krijgen. ***Aan de randen wordt de overstap van auto en OV naar lopen en fiets gefaciliteerd.***
- Het in de binnenstad ter discussie stellen van functies die afhankelijk zijn van kort parkeren, deze hebben elders in de gemeente een betere plek.
- ***Rode loper vanaf het station*** (trein en bus) richting de grote pleinen en haven in het historische centrum.
- Optimaliseren van de wandel- en fietsbereikbaarheid van het centrum. Hiervoor moet de ***barrière van de Provincialeweg en spoor geslecht*** worden. Dit biedt tevens de kans om het stedelijke gebied te laten uitvloeien tot over de Provincialeweg.
- Bij ***gebiedsontwikkelingen*** onderzoeken hoe wordt bijgedragen aan meer ruimte voor wandelen, fietsen(stallingen), OV en deelmobiliteit. Dat vraagt onder andere extra aandacht voor de beleving op ooghoogte en de gebouwplinten.



4b. Gebiedstype: woonbuurt

4.1.2. Gebiedstype: Woonbuurt

Als we naar de huidige situatie kijken valt Hoorn te verdelen in een drietal onderscheidende gebiedstypen:

Centrum

- Historisch centrum (45 wo/ha / 0,7 auto's per huishouden)
- Stadswijk (30 wo/ha, 0,8-0,9 auto's)

Woonbuurt

- Stationsgebied Kersenboogerd (30-55 wo/ha, 0,5 auto's per huishouden)
- Dorpen Westerblokker en Zwaag
- Woonbuurten Risdam, Grote Waal, Kersenboogerd, Bangert en Oostpolder (20 wo/ha, 1,0-1,3 auto's)

Bedrijventerrein

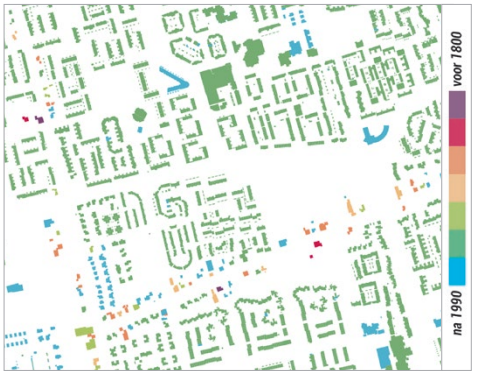
- Voornamelijk niet wonen / bedrijvigheid *(* ook op de Risdam relatief veel (maar afnemende) bedrijvigheid/kantoren)*







Bouwjaren

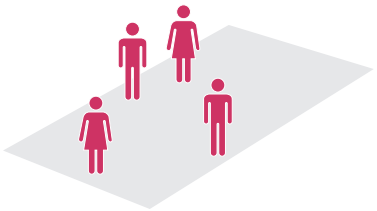


Mixed Use Index



Karakteristiek
Woonbuurt. Risdam

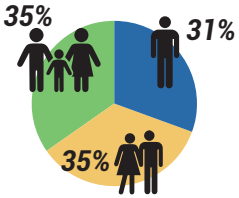
Dichtheid:



Inwoners /km2: ***3.853***
Woningen/ha: ***17***
Stedelijkheidsscore: ***310***

Samenstelling huishouden:

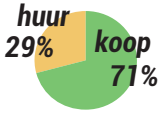
x2,2 ***personen***



Auto's per huishouden:

x1,0 ***auto's***

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

191.000
euro

Opties binnen 1km:

- ***1,4*** *huisartspraktijken*
- ***0,8*** *basisscholen*
- ***0*** *kinderdagverblijven*
- ***3,1*** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- ***0,6*** *cafés*
- ***1,2*** *restaurants*

Afstand tot treinstation ***2,6km***
Overstapstation ***2,6km***

Foto-analyse: Risdam





Parkeerboxen inmiddels in gebruik als extra opslagruimte. Auto's daardoor prominent aanwezig op de woonerven.





Op sommige plekken zijn de jaren '70 idealen nog levend: klussen aan de auto en motor in de voortuin van rommelig erf als woonkwaliteit.

Foto-analyse: Risdam





Auto's zijn tot in de diepste haarvaten van de erven doorgedrongen.

Foto-analyse: Risdam





Gedateerd in uitstraling, beperkte kwaliteit buitenruimte. Afwisselende voor- en achterkantsituaties.





Maar: buitenruimte heeft potentie om te worden 'wakker gekust' (kwaliteit autovrije straatjes, speelerven en gracht in relatie tot overmaat parkeren aan de randen)

Foto-analyse: Risdam



De erven staan vol met auto's, aan de randen nog voldoende parkeercapaciteit

Foto-analyse: Risdam





Potentie van de erfstructuur: duidelijke scheiding tussen gebieden voor auto en autovrije leefzones





Bouwjaren

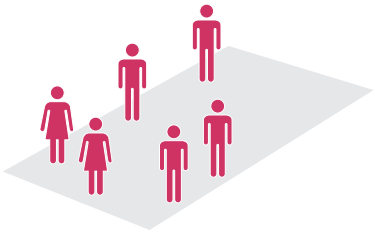


Mixed Use Index



Karakteristiek
Woonbuurt. Grote Waal

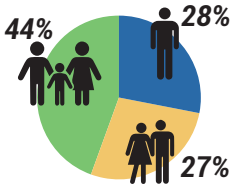
Dichtheid:



Inwoners /km2: ***6.002***
Woningen/ha: ***26***
Stedelijkheidsscore: ***230***

Samenstelling huishouden:

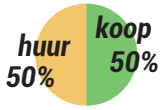
x2,3 ***personen***



Auto's per huishouden:

x0,9 ***auto's***

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

145.000
euro

Opties binnen 1km:

- ***0,6*** *huisartspraktijken*
- ***1,6*** *basisscholen*
- ***0*** *kinderdagverblijven*
- ***1,2*** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- ***0*** *cafés*
- ***0,5*** *restaurants*

Afstand tot treinstation ***2,5km***
Overstapstation ***2,5km***

Foto-analyse: Grote Waal





Jaren '70 idealen lijken het op een aantal plekken te hebben verloren van de tijd. Gedateerd in uitstraling, gebrek aan 'ogen op straat'.





Desondanks op andere plekken wel (potentieel aan) buitenruimtekwaliteit (gracht, park, autovrije straatjes).





Bouwjaren

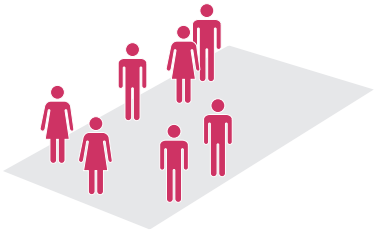


Mixed Use Index



Karakteristiek
Woonbuurt. Kersenboogerd

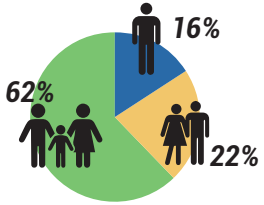
Dichtheid:



Inwoners /km2: **6.930**
Woningen/ha: **24**
Stedelijkheidsscore: **270**

Samenstelling huishouden:

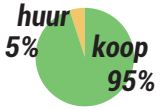
x2,9 *personen*



Auto's per huishouden:

x1,2 *auto's*

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

229.000 *euro*

Opties binnen 1km:

- **1,2** *huisartspraktijken*
- **1,9** *basisscholen*
- **0,5** *kinderdagverblijven*
- **0,6** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- **0** *cafés*
- **0** *restaurants*

Afstand tot treinstation **2,1km**
Overstapstation **4,6km**

Foto-analyse: Kersenboogerd (stationsgebied)





Ondanks nabijheid station is buitenruimte gericht op faciliteren van de auto





Stationsgebied van Kersenboogerd heeft hoogste dichtheid in Hoorn. Het voelt desondanks suburbaan omdat comfort voor wandelaar en fietser ontbreekt.

Foto-analyse: Kersenboogerd (stationsgebied)

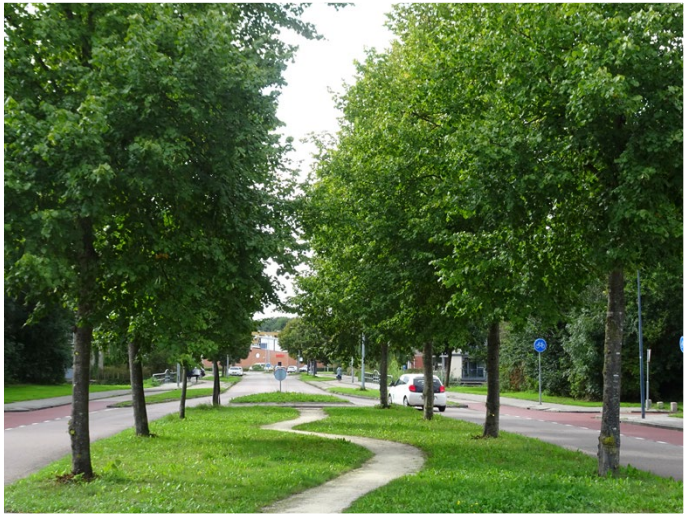




Voorzieningen zijn er wel. Maar desoltate indruk door verspreide ligging en overmaat aan verharding.

Foto-analyse: Kersenboogerd



Stedenbouwkundige structuur: in vergelijking met Risdam helderder van opzet



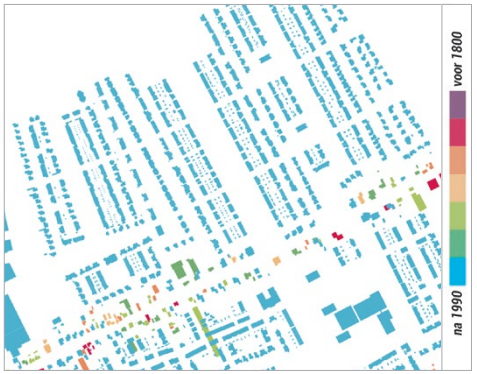


Geslaagde afwisseling parkeerstraten / parkeerhofjes en (landschappelijke) woonkwaliteit

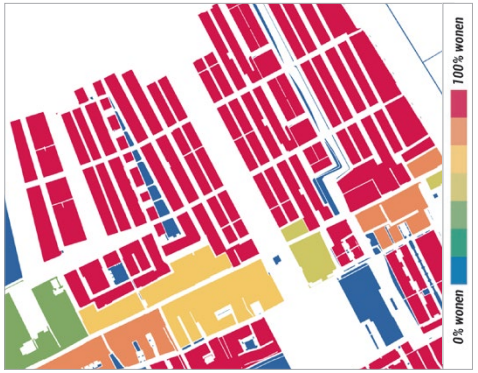




Bouwjaren

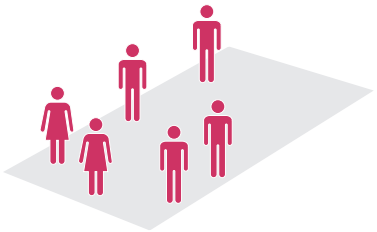


Mixed Use Index



Karakteristiek
Woonbuurt. Bangert en Oosterpolder

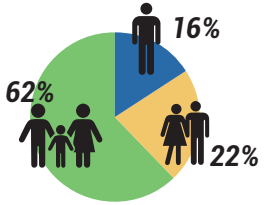
Dichtheid:



Inwoners /km2: ***5.784***
Woningen/ha: ***20***
Stedelijkheidsscore: ***210***

Samenstelling huishouden:

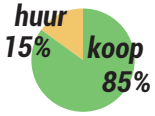
x2,9 ***personen***



Auto's per huishouden:

x1,3 ***auto's***

Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ-waarde

231.000
euro

Opties binnen 1km:

0 *huisartspraktijken*
0,3 *basisscholen*
1,9 *kinderdagverblijven*
0,1 *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
0,1 *cafés*
0 *restaurants*

Afstand tot treinstation ***3,5km***
Overstapstation ***5,6km***

Foto-analyse: Bangert en Oosterpolder





Zeer groen, kind- en fietsvriendelijk. Autovrije speelplekken en vrijliggende fietspaden.





Veel auto's maar niet storend aanwezig: heldere stedenbouwkundige opzet met voor- en achterkanten.

Inzichten Hoofdstuk 4b: Gebiedstype Woonbuurt

Dorpskernen en linten
In Hoorn liggen de dorpen Blokker (Westerblokker), Zwaag en de buurtschappen De Bangert, De Hulk en Munnickaij. Deze ***kernen vormen samen met de dorpslinten het 'cement' tussen de woonbuurten*** van Hoorn.

Oude woonwijken
In de stedenbouwkundige opzet van de jaren '70 en '80 buurten stonden autovrije woonerven en 'rommelige woonstraten' centraal. Als parkeeroplossing werd er veelvuldig gebruik gemaakt van garages. Inmiddels worden deze garages vaak gebruikt als extra opslag. De woonerven- en straten zijn in de loop der tijd vergaand gestandaardiseerd qua materialisatie. Resultaat is dat de ***scheiding tussen auto en autovrij is vertroebeld***. Er staan veel auto's geparkeerd in de woonstraten, terwijl er lege parkeervelden aan de randen van de buurtjes liggen. Een ander nadeel van de buurten is dat de bebouwing veelal vanuit het oogpunt van de architectuur is ontworpen. Als gevolg hiervan ogen de 'erven' als een rommelige mix van voor-, achter-, en zijkanten van bebouwing, tuinscheidingen (hagen en schuttingen), parkeervelden, (geïsoleerde) parkjes en pleinen. Dit alles komt de sociale veiligheid niet overal ten goede. Er zijn echter ook kansen: de ***overmaat aan parkeervoorzieningen maakt dat de verblijfskwaliteit (samen met bewoners) met relatief kleine detailingrepen kan worden vergroot***.

Nieuwere woonwijken
De woonbuurten van na de jaren '80 (Bangert, Oosterpolder en Kersenboogerd) zijn relatief nieuw. Hier is meer balans tussen verblijfskwaliteit, wandelaar, fietser en automobilist.

Wijkcentra
De wijken hebben redelijke fietsvoorzieningen, desondanks staat het fietsen niet centraal in de wijken. De wijken 'communiceren' nog erg auto en er worden vaak autogerichte inrichtingen gekozen. Dit is goed te zien bij de ***voorzieningenlocaties die vaak gekoppeld zijn aan autonetwerken in plaats van aan het fietsnetwerk***. De gekozen inrichting zorgt hier dat fietsen en lopen de meest oncomfortabele keuze is.

Special: Kersenboogerd Centrum
Station Kersenboogerd is in Hoorn de buurt met de hoogste woningdichtheid (30-55 woningen/hectare). De buurt geniet (met een IC-verbinding naar Amsterdam) van een goede OV-bereikbaarheid. Desondanks heeft het ***centrum van Kersenboogerd geen unieke profilering ten opzichte van andere wijkcentra***. Rondom het station bevinden zich op gespreide locaties voorzieningen met een uitstekende autobereikbaarheid (men parkeert hier ook om betaald parkeren elders te omzeilen). De fietsbereikbaarheid naar omliggende buurten laat te wensen over en ook de verblijfskwaliteit rondom het station is beperkt. Opvallend is daarnaast de matige koppeling aan het busnetwerk.

Opgave
- Dorpslinten: Vergroten van unieke karakter als cultuurdragers van het netwerk. ***Keuze maken in ruimtegebruik***. Faciliteren van de fiets of auto?
- Woonbuurten: Leefbaarheid jaren '70-'80 wijken vergroten door ***(samen met bewoners) op detailniveau (een of meerdere bouwblokken) aanpassingen te doen*** aan verkeerscirculatie, aanbod aan parkeerplaatsen en buitenruimtekwaliteit.
- Wijkcentra: ***Lopen en fiets als meest comfortabele optie.*** Ter discussie stellen van autotoegankelijkheid van voorzieningen (is er hiërarchie mogelijk in het netwerk? Lees: 1 of 3 kilometer rijden naar supermarkt maakt voor een auto weinig verschil).
- Kersenboogerd Centrum: Werken aan een ***onderscheidende profilering van Kersenboogerd centrum ten opzichte van andere wijkcentra***. Kans ligt in het het clusteren van voorzieningen en het ***faciliteren van extra wandel-, fiets- en verblijfskwaliteit rondom het station***. En: verbeteren van de fietsroute naar Bangert en Oostpolder
- Bij ***gebiedsontwikkelingen*** onderzoeken hoe wordt bijgedragen aan meer ruimte voor wandelen, fietsen(stallingen), OV en deelmobiliteit. Dat vraagt onder andere extra aandacht voor de beleving op ooghoogte en de gebouwplinten.



4c. *Gebiedstype: bedrijventerrein*

4.1.3. Gebiedstype: bedrijventerrein

Als we naar de huidige situatie kijken valt Hoorn te verdelen in een drietal onderscheidende gebiedstypen:

Centrum

- Historisch centrum (45 wo/ha / 0,7 auto's per huishouden)
- Stadswijk (30 wo/ha, 0,8-0,9 auto's)

Woonbuurt

- Stationsgebied Kersenboogerd (30-55 wo/ha, 0,5 auto's per huishouden)
- Dorpen Westerblokker en Zwaag
- Woonbuurten Risdam, Grote Waal, Kersenboogerd, Bangert en Oostpolder (20 wo/ha, 1,0-1,3 auto's)

Bedrijventerrein

- Voornamelijk niet wonen / bedrijvigheid *(* ook op de Risdam relatief veel (maar afnemende) bedrijvigheid/kantoren)*







Bouwjaren



Mixed Use Index



Karakteristiek
Bedrijventerrein. Zwaag

Dichtheid:

Inwoners /km2: ***153***
Woningen/ha: ***0***
Stedelijkheidsscore: ***360***

Samenstelling huishouden:

Auto's per huishouden:

x ***auto's***

Eigendomssituatie:

Woningvoorraad:

WOZ-waarde

Opties binnen 1km:

- ***1,0*** *huisartspraktijken*
- ***1,6*** *basisscholen*
- ***1,0*** *kinderdagverblijven*
- ***0,9*** *winkels voor dagelijkse levensmiddelen*
- ***0,4*** *cafés*
- ***2*** *restaurants*

Afstand tot treinstation ***3,0km***
Overstapstation ***3,7km***

Foto-analyse: Bedrijventerreinen





Hoofdwegen lijken (ook voor vrachtwagens) erg breed gedimensioneerd.







Basisinfrastructuur fiets aanwezig. Voetpaden ontbreken, erg? eventueel ruimte in de brede groene bermen.

Inzichten Hoofdstuk 4c: Gebiedstype Bedrijventerrein

Inzichten

De bedrijventerreinen zijn monofunctioneel en gericht op auto, wat logisch is gezien de bedrijvigheid. Hoofdstructuur van de fiets is aanwezig. ***De locatie van Hoorn 80 (o.a. distrbutie Deen supermarkten) en de Gildenweg (zie onderdeel Hoorn als stad) liggen qua verbinding met de regio onhandig doordat er veel vrachtverkeer door het centrum heen moet***.

Tegelijkertijd bieden dit soort bedrijventerreinen unieke kansen. Het zijn relatief goedkope werklocaties met veel inpandige ruimte (die bijvoorbeeld in historische binnensteden ontbreekt). ***In veel steden transformeren deze plekken langzaam tot creatieve hotspots in de luwte waar (maak)bedrijven ontstaan en groeien.*** Gezien de ligging nabij het historische centrum van Hoorn en de ligging aan het Markermeer heeft Hoorn80 een voorsprong qua transitiekansen.

Bedrijventerreinen Zevenhuis en Zwaag liggen direct aan de N307. Deze ligging is ideaal voor bedrijven met veel vrachtverkeer. Wat dat betreft zit het distributiecentrum van de Lidl op de goede plek.

Opgaven

- ***Unieke individuele profilering van de bedrijventerrein Hoorn80.*** Onderzoeken rol in het netwerk in relatie tot vrachtstromen en nabijheid centrum.
- ***Onderzoeken rol Gildenweg*** in het netwerk in relatie tot vrachtstromen. Uitfaseren / transformatie-opgave?
- ***Aandacht voor de verblijfskwaliteit*** van de bedrijventerreinen. Ook op bedrijventerreinen is er de behoefte aan een wandeling voor bijvoorbeeld lunch of zakelijke bespreking.



Inzichten Hoofdstuk 4: Gebiedstype (discussiekaart)

Centrumgebied / Poort van Hoorn

- Het historisch centrumgebied is de huiskamer van Hoorn (focus: ontmoeting, gastvrij, persoonlijk, gezellig en verblijven).
- Lopen en fiets hebben voorrang, de auto is hier te gast.
- Aan de randen komt parkeergelegenheid en overstap op kleinere mobiliteitsvormen zodat deze fungeren als regionale poort richting het stedelijk weefsel.
- Slechten van barrières spoor en Provincialeweg. Zowel in reistijd voor wandel- en fietsverkeer als qua uitstraling. De centrumrand stopt niet meer bij de Provincialeweg.
- Eventuele nieuwe verstedelijkingsplannen slaan neer in het gebied binnen wandel- en fietsafstand van station Hoorn.

Station Kersenboogerd

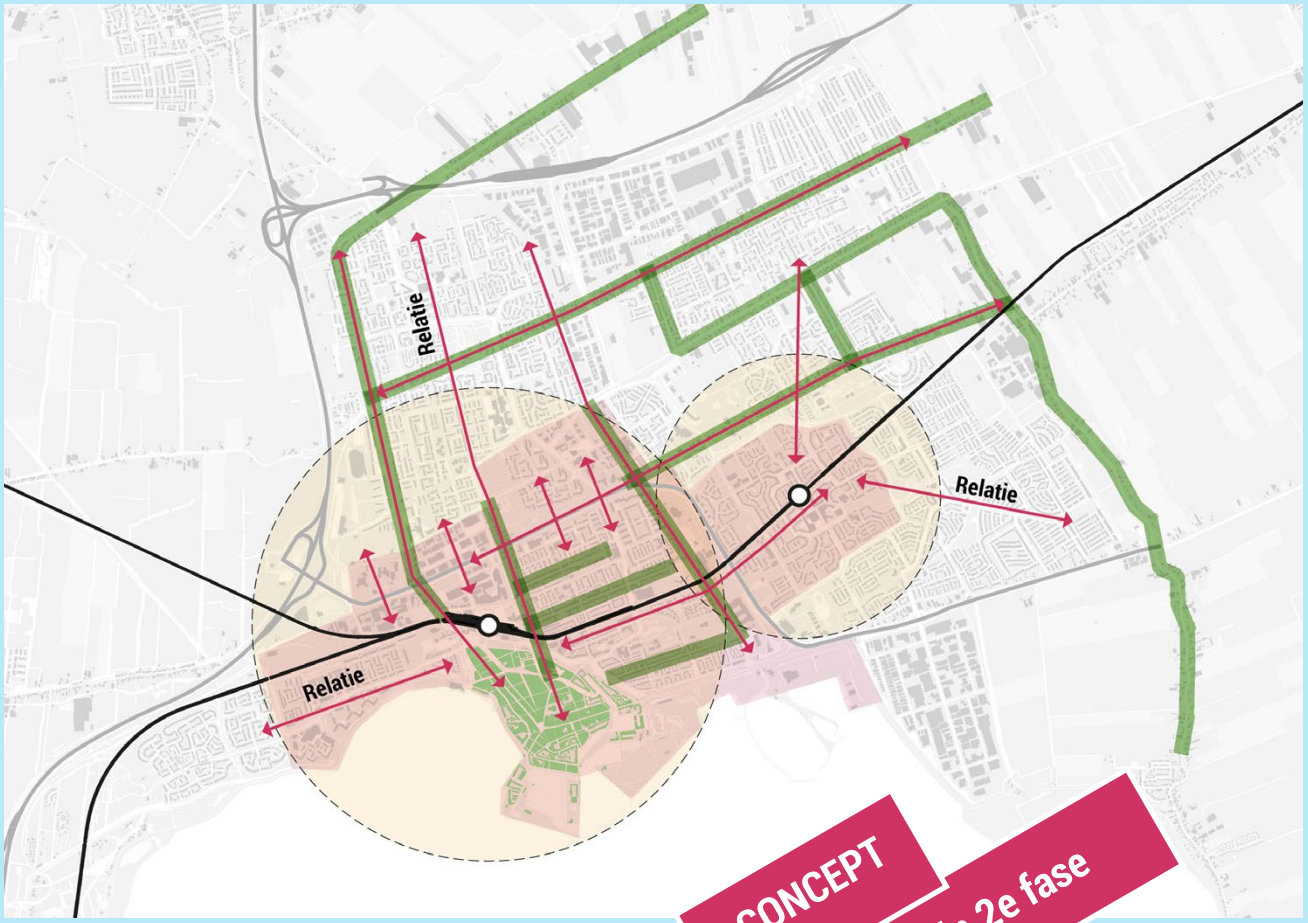
- Kersenboogerd krijgt een unieke positionering ten opzichte van de binnenstad en wijkcentra
- Stationslocatie verbeterd qua comfort en verblijfskwaliteit. Fietsen en wandelen staan hier centraal en de verbindingen met Bangert en Oostpolder en het centrum worden verbeterd.

Linten

- Er worden keuzes gemaakt in de inrichting van de historische linten. Waar mogelijk worden het de primaire dragers van het fietsnetwerk. Auto is hier te gast.

Woonbuurten

- Scheiding tussen woongebieden en parkeergebieden. In de woonstraten wordt de balans tussen parkeren nabij de woning en een kwalitatieve buitenruimte hersteld. Dit kan bijvoorbeeld door parkeren meer aan de rand te centreren.
- Fietsen en wandelen staan centraal in de buurten. Voorzieningen worden strategisch gesitueerd langs de hoofdroutes voor fietsen en wandelen.



STUDIO BEREIKBAAR