

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1862210
Steller: R. Huisman
E-mail: roel.huisman@hoorn.nl

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

Onderwerp

Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040 – meer stad met mobiliteit.

Agendering

Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040
2	Analyse-atlas Mobiliteitsvisie Hoorn
3	Ontwerpend onderzoek Mobiliteitsvisie Hoorn
4	Infographic enquête Mobiliteit
5	Raadspresentatie BOT-sessie 6 januari 2021
6	Raadspresentatie BOT-sessie 18 februari 2021
7	Raadsbrief Samenhang en planning projecten 'Meer stad worden'
8	Verwerking reacties raadscommissie

De raad besluit

1. de Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 met doorkijk naar 2040 vast te stellen, waarin wordt ingezet op de volgende zeven beleidslijnen:
 - a. Vervoerswijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis;
 - b. Kwaliteit toevoegen voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Autokwaliteit op peil houden;
 - c. Een sterke stedelijke knoop rondom binnenstad en het station;
 - d. De wijken buiten de stedelijke knoop hebben een onderscheidende woonkwaliteit dankzij de nabijheid van zowel het stedelijke kerngebied als het groene landschap;
 - e. Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties;
 - f. Een veilige stad voor elke verplaatsing;
 - g. Verduurzaming van de automobilititeit: laden en delen.
2. het college opdracht te geven de projecten uit de Mobiliteitsvisie uit te werken in een uitvoeringsprogramma met bijbehorende investeringen en (co)financieringsopties welke drie stappen bevat:
 - a. Projecten die direct na vaststelling Mobiliteitsvisie uitgevoerd kunnen worden vanuit bestaande projecten of onderhoudsprogramma's (vaak: werk-met-werk), direct uit te voeren;
 - b. De onderwerpen voor de middellange termijn voor te bereiden voor de integrale afweging bij de Kadernota 2022
 - knip Roode Steen plus (zachte) knip Havenkwartier en onderzoek knip Kerkplein.
 - ontvechten van de ontsluiting naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand/Poort van Hoorn, en daarbij de juiste inpassing van de nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer onderzoeken.
 - ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising Provincialeweg-Keern.
 - uitwerking ambities fiets (Fietsnota).en deze vervolgens na de Kadernota 2022 uit te werken in voorstellen ter besluitvorming;
 - c. De overige onderwerpen die op langere termijn aan de orde zijn en/of om meer uitwerking vragen.

Samenvatting

In deze Mobiliteitsvisie worden richtinggevende uitspraken gedaan over de verschillende vervoermiddelen (auto, lopen, fiets, vrachtvervoer en openbaar vervoer). Centraal staat de ambitie om 'meer stad te worden'. Deze ambitie is samen met trends en andere opgaven vertaald naar zeven hoofdlijnen in de Mobiliteitsvisie, die onder andere zijn weergegeven in de beslispunten en de argumenten. Bij de uitgangspunten over de verschillende vervoermiddelen die in de Mobiliteitsvisie zijn opgenomen, is verkeersveiligheid altijd een belangrijke randvoorwaarde geweest. Daarnaast zijn ook bereikbaarheid en leefbaarheid gehanteerde randvoorwaarden. In de Mobiliteitsvisie wordt geen financieel besluit genomen. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie worden de projecten verder uitgewerkt en opnieuw aan de raad voorgelegd. Op dat moment wordt pas een financieel besluit genomen. De cofinancieringsopties worden daarbij meegenomen.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

Het Masterplan Hoofdinfrastructuur is vastgesteld in 2006 en is aan herziening toe. De blik op mobiliteit is sinds 2005 sterk veranderd en er zijn verschillende nieuwe ontwikkelingen gaande. De ambitie 'Meer stad worden' en actuele ontwikkelingen, zoals de Poort van Hoorn, de hoogbouwvisie, regionale ambities en de detailhandelsnota vragen om nieuw mobiliteitsbeleid.

Belang

Nieuw beleid is nodig om mee te gaan in de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied, ruimtelijke ontwikkelingen in de stad sturing te geven en de duurzaamheidsopgaven en toekomstbestendige detailhandel te realiseren.

Centrale vraag

Welke uitgangspunten en interventies op het gebied van mobiliteit dragen bij aan het realiseren van de ambities 'Meer stad worden' en bieden een oplossing voor de mobiliteitsvraagstukken van dit moment?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

De Mobiliteitsvisie geeft antwoord 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. Randvoorwaarden daarbij zijn de aspecten veilig, leefbaar, schoon, duurzaam en bereikbaar.

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 CO²-uitstoot. Daarnaast heeft Hoorn de ambitie om in 2040 klimaatneutraal te zijn. De duurzaamheidsambities van de gemeente hebben invloed op de keuzes die gemaakt worden op mobiliteitsgebied. Denk hierbij aan elektrisch rijden en/of het instellen van een emissievrije-zone voor vrachtverkeer in het centrum en de schil daaromheen. In de Mobiliteitsvisie is het onderwerp 'duurzaamheid' een belangrijk aandachtspunt waarin dit onderwerp nader is geconcretiseerd.

4. Kaders

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, investeringen in (toekomstbestendige) infrastructuur en aantrekkelijke woonwijken. Hoorn wil uitstijgen boven de autonome groei, met stedelijke gebieden waarin wonen, werken en ontspannen samenkomen.

Onderdeel van 'Meer stad worden' is het stimuleren van wonen rondom OV-knooppunten waar meer stedelijke (groene) gebieden ontstaan met een andere invulling van de parkeernormen, deelmobiliteit (zoals deelauto's) en ontwerp vanuit voetganger en fiets.

Meningvormende raadscommissie van 30 maart 2021 en 18 mei 2021

Op 30 maart 2021 heeft de meningvormende raadscommissie zich over de acht opgaven in de concept-Mobiliteitsvisie uitgesproken. De concept-Mobiliteitsvisie is daarbij onderschreven. Ook zijn diverse onderwerpen, zoals voetpaden op bedrijventerreinen, meer innovatie en toevoegen dorpslinten aan het college meegegeven om nader uit te werken richting de meningsvormende commissie van 18 mei en de definitieve Mobiliteitsvisie. De raad is ook gevraagd zich uit te spreken over de acht opgaves en keuzes/ontwikkelrichtingen. Voor vijf van de acht opgaves en keuzes/ontwikkelrichtingen was het noodzakelijk een tweede meningvormende raadscommissie te agenderen.

Op 18 mei 2021 heeft de meningvormende raadscommissie zich over vijf nog openstaande vragen uitgesproken. Op bepaalde richtingen is een meerderheid geconstateerd. Op basis van de meerderheidsreacties is de Mobiliteitsvisie verder uitgewerkt. In bijlage 8 is te vinden wat er met de reacties is gebeurd.

Coalitieakkoord Hoorn 2018-2022

Hoewel het geen raadskader is, is dit het kader van waaruit het college werkt. 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 Westfriesland, en de omvorming van de turbotronde op de Provincialeweg. Daarnaast vraagt het coalitieakkoord aandacht voor de bereikbaarheid van en verkeerscirculatie in de binnenstad, met speciale aandacht voor creatieve oplossingen, zoals dynamische afsluitingen en permanente afsluiting van de Roode Steen voor snelverkeer. Dit is in de concept-Mobiliteitsvisie meegenomen.

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. De Mobiliteitsvisie wordt op hoofdlijnen verwerkt in de Omgevingsvisie.

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.

Hoogbouw- en Intensiveringsvisie (kadernotitie)

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit hangen nauw samen. Het een kan niet zonder het ander. In de Mobiliteitsvisie wordt rekening gehouden met hoogbouw of hogere dichtheden van woningen.

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 Mobiliteitsvisie.

Nationaal Klimaatakkoord

Mobiliteit in 2050 is emissieloos en van hoge kwaliteit. Nog niet alle oplossingen zijn voorhanden. Maar het moet wel schoner, slimmer en dus anders. Hierover zijn tientallen afspraken gemaakt tussen betrokken partijen (zoals vervoerders, fabrikanten, gemeenten en provincies) en de overheid. Die zorgen dat er voor 2030 structurele veranderingen in gang worden gezet. Elektrisch rijden is daarbij belangrijk, maar ook zones waar alleen uitstootvrije voertuigen mogen komen. Te beginnen met uitstootvrije zones voor vrachtvervoer, waar de gemeente Hoorn bij is aangehaakt.

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 2021 resulteren in een samen met de regionale partners opgesteld 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 (Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid) 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.

5. Argumenten

In de Mobiliteitsvisie worden ontwikkelrichtingen voor de verschillende modaliteiten en projecten voorgesteld. De verschillende ontwikkelrichtingen zijn in de Mobiliteitsvisie geconcretiseerd naar één samenhangend verhaal van maatregelen.

Beschrijving bestaande situatie

Op regionaal niveau is de gemeente Hoorn een relatief verstedelijkte omgeving in landelijk gebied. De regionale modaliteitskeuze is daarom beperkt, veel gebieden rondom Hoorn zijn alleen goed te bereiken met de auto en voor de kortere afstanden ook per fiets. Van en naar de grotere kernen in het landelijk gebied alsmede de Randstad speelt het openbaar vervoer echter ook een (kleine) rol van betekenis. Gegeven is, en blijft, dat de auto op regionaal niveau – ook in de toekomst – een grote rol blijft spelen. De gemeente Hoorn zelf is een divers gebied bestaande uit verschillende kernen met verschillende bouwvormen. Ieder type gebied kent zijn eigen krachten en uitdagingen. Fietsen en wandelen zijn de belangrijkste modaliteiten op de kortere afstand. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie is gekeken naar al deze aspecten en is maatwerk geleverd per gebied.

Trends en ontwikkelingen

Er zijn verschillende trends gaande variërend van verkeersveiligheid, type modaliteit en duurzaamheid.

- Op het gebied van verkeersveiligheid is een negatieve trend gaande. Door de groei van het verkeer neemt de hoeveelheid (geregistreerde) ongevallen toe, met name bij kwetsbare verkeersdeelnemers. In 2020, in de hoogtijdagen van Corona, is het aantal ongevallen overigens wel afgenomen vanwege een lagere verkeersdruk. De verwachting is dat bij het aantrekken van het verkeer, ook het aantal ongevallen weer toe gaat nemen.
- De vervoerskeuze is voor bepaalde verplaatsingen aan het veranderen. De elektrische fiets heeft een groter bereik dan een conventionele fiets waardoor bestemmingen die voorheen te ver waren binnen fietsbereik komen. Daarnaast fietsen ouderen meer, verder en vaker door de elektrische fiets. Het aantal verplaatsingen met de auto op kortere afstand neemt hierdoor af bij bepaalde doelgroepen.
- Een belangrijke opgave die momenteel gaande is, is het verduurzamen van de mobiliteit. Het aandeel voertuigen wat gebruik maakt van fossiele brandstoffen is aan het afnemen. De beschikbare laadinfrastructuur mag hiervoor geen beperking zijn.
- Veel steden/gemeenten, waaronder Hoorn, zetten in op een verstedelijkingsambitie om de woningnood tegen te gaan. Dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen hebben gevolgen voor de mobiliteit en het onderliggend wegennet dat zwaarder kan worden belast. Een hogere stedelijke dichtheid hoeft echter niet inherent te zijn met een (gemotoriseerde) verkeerstoename.

Ambitie Mobiliteitsvisie

Hoorn vervult een unieke dubbelrol: Hoorn is centrumgemeente van de regio Westfriesland en daarnaast 'scharnierpunt' met de metropoolregio Amsterdam. De ambitie om meer stad te worden past goed bij deze rol: meer draagkracht voor diensten en voorzieningen voor de huidige inwoners van Hoorn en bezoekers uit de Westfriese regio en meedoen in het 'Stedelijk Netwerk van Nederland'. Naast de ambitie om meer stad te worden liggen er diverse opgaven op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

De ambitie 'Meer Stad Worden' is in de Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040 samen met de trends, opgaven en ontwikkelingen op mobiliteitsgebied vertaald naar zeven beleidslijnen. Hieronder zijn de zeven beleidslijnen met bijbehorende keuzes globaal weergegeven. In de Mobiliteitsvisie is de achterliggende argumentatie opgeschreven.

1. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis.

Het schaalniveau van de reis is bepalend voor welk vervoermiddel de voorkeur geniet. We zorgen ervoor dat de gewenste optie van de verplaatsing (lopen, fietsen, OV, auto) het aantrekkelijkst is binnen het betreffende gebied. In de binnenstad, in de woonbuurten en van en naar de wijkcentra staat de voetganger centraal. Binnen Hoorn wordt ingezet op zoveel mogelijk reizen met de fiets of het OV. Naar stedelijk Noord-Holland en de MRA is de trein het belangrijkste vervoersmiddel. Waar OV(+fiets)-bereikbaarheid onvoldoende is, speelt de auto een belangrijke rol. Door inwoners en bezoekers te verleiden om te voet, met de fiets of het OV te reizen, houden we de beschikbare auto-infrastructuur vrij voor noodzakelijke autoverplaatsingen waarvoor geen alternatief is, zoals bijvoorbeeld ritjes vanuit de regio naar Hoorn. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- de voetganger centraal in de binnenstad, woonbuurten, treinstations en wijkcentra;
- inzetten op zoveel mogelijk reizen per fiets of openbaar vervoer waar dat mogelijk is;
- inzetten op reizen per auto waar geen volwaardige alternatieven voorhanden zijn.

2. Kwaliteit toevoegen voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Autokwaliteit op peil houden.

We maken een inhaalslag voor de kwaliteit van lopen, fietsen en het OV. We doen dit door voor wandelaars stoepen voldoende breedte te geven en obstakels te verwijderen, met name in de stationsomgeving, binnenstad, station Kersenboogerd en wijkcentra. Voor de fiets worden ontbrekende schakels aangelegd en wordt ingezet op kwaliteit van doorlopende herkenbare routes. Vanuit het huidige gemengde stads- en streekbussennetwerk zetten we kwaliteit voor de OV-reiziger voorop en werken we toe naar een systeem met snelle streekbussen die in Hoorn de belangrijkste haltes aan doen en een stadslijn die het centrum met omliggende wijken verbindt. Daarnaast werken we aan het op peil houden van de autobereikbaarheid. Voor Hoorn, als stad in een landelijk gebied, zal de auto een belangrijke rol blijven vervullen voor verplaatsingen naar de regio. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- brede stoepen vrij van obstakels;
- kwalitatieve looproutes naar de binnenstad, de stations en wijkcentra, verbetering leefbaarheid woonerven;
- inhaalslag voor de fietskwaliteit, niet alleen functioneel ontworpen;
- aanleg ontbrekende fietsschakels Zevenhuis/B&O en fietsstraat deel Westerblokker;
- verbetering fietsenstallingen op strategische locaties zoals stations, bushaltes, wijkcentra en binnenstad;
- nieuwe ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruisingen Provincialeweg en kwaliteitsverbetering/monitoring bestaande ongelijkvloerse kruisingen;
- huidige busnet omvormen naar een net van snelle streekbussen naar de regio en een verbindende stadslijn;
- lobby voor uitbreiding spitsdienstregeling trein van vier keer per uur naar Enkhuizen-Amsterdam (ochtend) en Amsterdam-Enkhuizen (middag);
- versterken van de Hoornse lijn, volgen ontwikkelagenda;
- ambitie verdubbeling spoortracés Hoorn Kersenboogerd - Enkhuizen / Hoorn – Heerhugowaard.

3. Een sterke stedelijke knoop rondom binnenstad en het station.

Het stationsgebied is het gebied waar Hoorn het beste verbonden is op het Stedelijk Nederland en waar de uitbouw van een kennisintensieve economie het meest kansrijk is. Op wandel- en fietsafstand van OV-knooppunt Hoorn wordt ingezet op een onderscheidende stedelijke kwaliteit met een mix van wonen en werken, stedelijke verblijfskwaliteit en met voorrang en ruim baan voor verblijven, fiets en wandelaar. We zorgen voor overstappunten aan de rand van de binnenstad van auto en OV op fiets of lopen. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad. Inrichten als 'huiskamer van de stad/regio';
- de verkeerssituatie Keern tussen Provincialeweg en binnenstad/Grote Waal/Poort van Hoorn herzien;
- ontvlechten van de ontsluiting naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand/Poort van Hoorn, en daarbij de juiste inpassing van de nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer onderzoeken;
- Roode Steen autovrij met extra 'knip' in het havengebied, ook om aanzuigende werking ontvlechtingscenario tegen te gaan;
- onderzoeken van een mogelijke knip Kerkplein, afhankelijk uitkomsten evaluatie;
- bestaand voetgangersgebied afsluiten met dynamische afsluitingen;
- onderzoek naar verplaatsen parkeren bezoekers binnenstad naar rand centrum.

4. De wijken buiten de stedelijke knoop hebben een onderscheidende woonkwaliteit dankzij de nabijheid van zowel het stedelijke kerngebied als het groene landschap.

Ruim wonen wordt in de wijken van Hoorn gemengd met uitstekende fietsbereikbaarheid, voorzieningen relatief nabij en ruimte voor de auto. We zetten in op verlevendiging van de wijken, excellente fietsroutes naar de binnenstad en omliggende wijken en kwalitatief goede looppunten naar de wijkcentra. Ook onderzoeken we of we de wijken kunnen verlevendigen door de auto naar de rand van de woonerven te verplaatsen en zetten we in op veilige straten met 30 km/u als maximumsnelheid. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- ruim wonen in wijken mengen met uitstekende fietsbereikbaarheid, voorzieningen relatief nabij en voldoende ruimte voor de auto;
- excellente (doorgaande) en herkenbare fiets- en wandelroutes naar en in de binnenstad, omliggende wijken en bedrijventerreinen;
- onderzoek naar verlevendigen (vergroenen) woonerven door parkeren aan de rand;

5. Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties.

Door de locatie van nieuwe woningen slim te combineren met de mobiliteitsopgaven kunnen de woningbouwtoevoegingen dienen als vliegwiel voor meer comfort in het OV, fiets, en wandelnetwerk. Voor een fiets- en wandelvriendelijke omgeving is beleving op ooghoogte een cruciaal thema (op cruciale locaties vraagt dat om verblijfskwaliteit en levendige plinten). In de nieuwe buurten staat comfort voor langzaam verkeer voorop, zo staat de fiets dichtbij geparkeerd dan de auto. Ook zien we gebiedsontwikkelingsprojecten als vliegwiel voor innovaties. We verkennen of we bij bepaalde ontwikkelingen met lagere parkeernormen kunnen werken en de mobiliteitsopgave innovatief kunnen invullen. Dit kunnen deelauto's zijn, maar ook bijvoorbeeld elektrische (bak)fietsen en mobiliteitshubs. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- gebiedsontwikkeling voor belangrijk deel nabij openbaar vervoer-knooppunten, of om sociale onveilige wandel- of fietsroutes te verlevendigen;
- levendige plinten toepassen bij gebiedsontwikkeling;
- de Parkeernormennota updaten voor nieuwe gebiedsontwikkeling met daarin aandacht voor het toepassen van deelmobiliteit.

6. Een veilige stad voor elke verplaatsing.

We maken Hoorn veiliger door bij gemengd verkeer 30 km/u als uitgangspunt te nemen en door grote bussen waar mogelijk van gemengde wegen af te halen. De ruimtebeschikbaarheid wordt maatgevend in de mogelijkheden die een bepaalde straat biedt voor verkeersafwikkeling. Het terugbrengen van de snelheid zal maatwerk zijn per straat, de uitvoering zal gekoppeld worden aan onderhoud van de straten. Hiervoor zal afgestemd worden met hulpdiensten, OV bedrijven en bewoners. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- bij gemengd verkeer (met fietsers op de rijbaan) 30 km/u als uitgangspunt;
- grote lijnbussen van de gemengde wegen af waar dat mogelijk is.

7. Verduurzaming van de automobilititeit: laden en delen.

We zetten verder in op verduurzaming en delen van de auto. Er zullen laadpalen bijgeplaatst worden in wijken en proeven starten met deelmobiliteit en parkeerclusters (om verblijfs- en speelkwaliteit van de jaren '70 en '80 erven te vergroten). Ook buiten de woonwijken zal de laadinfrastructuur worden uitgebreid. Niet alleen personenauto's maar ook bussen en vracht worden verduurzaamd. Dit vertaalt zich in de volgende kernpunten:

- verder inzetten op elektrisch rijden;
- deelmobiliteit en parkeerclusters in de wijken;
- zero-emissie zone voor vrachtverkeer binnenstad en omgeving.

Uitvoeringsparagraaf uitwerking naar uitvoeringsprogramma

In de Mobiliteitsvisie is in hoofdstuk zeven een uitvoeringsparagraaf opgenomen met een globale kostenschatting per project/onderwerp. Een compleet uitvoeringsprogramma is op deze termijn niet realistisch en is daarnaast afhankelijk van de keuzes die in de raad worden gemaakt. De projecten uit de Mobiliteitsvisie worden na vaststelling als drietrapsraket verder uitgewerkt met bijbehorende investeringen en (co)financieringsopties. Zie hiervoor ook hoofdstuk 7 'Financiële consequenties' in dit raadsvoorstel.

6. Maatschappelijk draagvlak

Enquête

Om inzicht te krijgen in deze materie is in januari 2021 een enquête uitgezet onder bewoners en belanghebbenden (winkeliers, musea, sportverenigingen, etc.) met een doorlooptijd van vier weken. De resultaten zijn als infographic (gevisualiseerde samenvatting) bijgevoegd als bijlage. De resultaten zijn openbaar gemaakt op de site. De opbrengst van de enquête is vertaald in de concept-Mobiliteitsvisie.

Werksessies ten behoeve van vorming concept-Mobiliteitsvisie

Er zijn verschillende werksessies gehouden, zowel op ambtelijk niveau (omliggende gemeenten, Provincie Noord-Holland, etc.) als met belangenvertegenwoordigers. De verschillende werksessies met belangenvertegenwoordigers betreft de Adviesgroep Verkeer. Hierin vertegenwoordigd zijn onder andere de politie, ondernemers, Veiligheidsregio, Fietsersbond, rijkschoolhouders, HVC, Connexxion, EBS, Ouderenraad, Onbepert Hoorn en afdeling handhaving.

De kennis en informatie die in de vele werksessies is opgehaald, is gebruikt bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie.

7. Financiële consequenties

Dit besluit heeft geen directe financiële consequenties, er wordt door middel van richtinggevende uitspraken alleen een ambitieniveau bepaald. Vertrekpunt is dat projecten worden bekostigd vanuit bestaande middelen zoals 'werk-met-werk'. Voor projecten waarbij dat niet mogelijk is, wordt dat uitgewerkt in een apart raadsvoorstel. Gebruikt wordt hiervoor de drietrapsraket zoals weergegeven in beslispunt 2.

- a. Projecten die direct na vaststelling Mobiliteitsvisie uitgevoerd kunnen worden vanuit bestaande projecten of onderhoudsprogramma's (vaak: werk-met-werk), direct uit te voeren;
- b. De onderwerpen voor de middellange termijn voor te bereiden voor de integrale afweging bij de Kadernota 2022;
 - knip Roode Steen plus (zachte) knip Havenkwartier en onderzoek knip Kerkplein.
 - ontvechten van de ontsluiting naar de binnenstad/Grote Waal/Stadsstrand/Poort van Hoorn, en daarbij de juiste inpassing van de nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer onderzoeken.
 - ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising Provincialeweg-Keern.
 - uitwerking ambities fiets (Fietsnota)en deze vervolgens uit te werken in voorstellen ter besluitvorming.
- c. De overige onderwerpen die op langere termijn aan de orde zijn en/of om meer uitwerking vragen.

Bij de uitwerking van de concrete projecten uit de Mobiliteitsvisie naar een Uitvoeringsprogramma is een belangrijke bouwsteen te komen tot een actueel meerjarig investeringsplan voor de gemeente Hoorn. Onderdeel hiervan is een verkenning van de mogelijke (co)financieringsopties.

- Voor veel projecten geldt dat er cofinanciering mogelijk is. De Mobiliteitsvisie is daarom een goede richtinggevende basis voor gesprekken met verschillende externe partijen.
- Bij financieringsopties is een interessante mogelijkheid het instellen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, waardoor investeringen deels kunnen worden verhaald op initiatiefnemers van gebiedsontwikkeling. Het gaat bij bovenwijkse voorzieningen over kosten aan zogenaamde 'gebiedsoverstijgende' infrastructuur (wegen, openbare ruimte, parkeren, maatschappelijke investeringen en dergelijke). Dit moet (desgewenst) nog verder worden uitgewerkt.

8. Communicatie

Bij de meningvormende raadscommissies van 30 maart en 18 mei is een persbericht uitgegaan en heeft een persgesprek plaatsgevonden. Voor de raadscommissie van juni en het besluit in juli zal hetzelfde gelden.

Direct belanghebbenden zoals belangenvertegenwoordigers en adviesgroepen zijn doorlopend in het proces geïnformeerd en meegenomen over de stappen die zijn gezet.

9. Realisatie

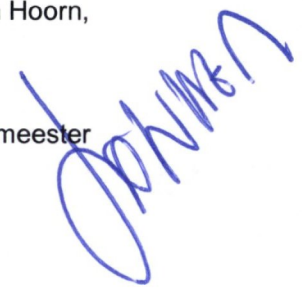
Indien de Mobiliteitsvisie wordt vastgesteld, zal deze verder worden vertaald naar concrete projecten in het Uitvoeringsprogramma. Dit zal in een apart raadsvoorstel aan de raad worden voorgelegd. Het uitvoeringsprogramma kan periodiek terugkomen zodat de raad wordt geüpdatet over de genomen stappen. De minder grote opgaven kunnen meeliften in reguliere onderhoudswerkzaamheden. De reguliere onderhoudswerkzaamheden worden in de regel niet aan de raad voorgelegd; alleen als extra krediet nodig is of wordt afgeweken van beleid wordt het werk voorgelegd aan de raad.

Hoorn, - 1 JUN 2021

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,



de secretaris,



de burgemeester