

J. Kollen
PvdA

Gemeente Hoorn

Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl

Contactpersoon

R. Huisman
Zaaknummer:
1863943

Hoorn, 11 mei 2021

Onderwerp: Technische vragen Mobiliteitsvisie PvdA

Geachte heer Kollen,

U hebt namens de PvdA technische vragen gesteld inzake de Mobiliteitsvisie. In deze brief leest u de antwoorden op uw gestelde vragen.

“De filosofie van de mobiliteitsvisie spreekt ons erg aan. Het beter faciliteren van het langzaam verkeer (wandelaars en fietsers) is een goede en duidelijke trendbreuk. Het was ons inziens auto – fiets – wandelaar en het wordt hopelijk wandelaar – fietser – auto.

De vergadering van 18 mei is niet besluitvormend. U legt ons een vijftal keuzes voor ter voorbereiding van het definitieve raadsvoorstel. Dat waarderen we. We zouden echter ook graag vast zien welke punten u niet als keuze in het raadsvoorstel met bijbehorend uitvoeringsprogramma voorlegt, maar als duidelijke richting waarin de mobiliteit met de bijbehorende infrastructuur zich moet bewegen.

De documenten bij de mobiliteitsvisie geven ons inziens een duidelijk beeld van het niet voldoende goed faciliteren van het langzaam verkeer.”

Vraag 1:

Welke keuze wordt daarin straks in het raadsvoorstel gemaakt en / of voorgelegd?

Antwoord:

In de argumentatie van het raadsvoorstel (pagina 5) zijn verschillende onderwerpen zoals kwaliteit toevoegen voor lopen en aanpak fietscomfort opgenomen waarover geen keuze meer hoeft te worden gemaakt, dus die in de Mobiliteitsvisie sowieso worden uitgewerkt. Welke keuzes inzake de vijf nog openstaande vragen worden uitgewerkt en voorgelegd in het raadsbesluit hangt nog af welke keuzes worden gemaakt door de raad in de commissievergadering van 18 mei.

“Bij de keuze ongelijkvloers passeren van de Provinciale weg geeft u bij A een kostenindicatie van 2 – 10 miljoen en bij B een kostenindicatie van 10 – 25 miljoen. Kunt u deze spreiding in kosten nader duiden? Want een keuze voor tweemaal A spreekt ons het meest aan (twee ongelijkvloerse passages van per stuk 2 miljoen is 4 miljoen). We nemen echter aan dat u de voorgelegde (financiële keuze) anders bedoeld.”

Vraag 2:

Kunt de kosten bij keuze ongelijkvloers kruisen nader duiden?

Antwoord:

De kosten per maatregel zijn gecategoriseerd in verschillende bandbreedtes (<0,1 mln, 0,1-0,5 mln, 0,5-2 mln, 2-10 mln, 10-25 mln en 25-50 mln). De aanleg van bijvoorbeeld een ongelijkvloerse fietskruising Keern valt binnen de categorie 2-10 mln. Dat wil niet zeggen dat de maatregel in een gunstig geval 2 mln. kost en in een ongunstig geval 10 mln. De kosten worden ergens tussen de 2-10 mln geschat. De aanleg van zowel een ongelijkvloerse fietskruising Keern als Liornestraat valt een bandbreedte hoger, tussen de 10-25 mln. Pas bij de uitwerking van de maatregel na vaststelling van de visie kan de schatting preciezer worden gegeven..

Er zijn daarbij meerdere mogelijkheden voor cofinanciering. Dat moet worden uitgezocht bij de uitwerking van de maatregel. In de Mobiliteitsvisie wordt namelijk alleen een ambitie uitgesproken zonder financiële gevolgen. Met het ambitieniveau wordt een kader geschetst. Vervolgens worden projecten uitgewerkt en voorgelegd aan de raad.

“In de mobiliteitsvisie wordt de verkeerscirculatie problematiek in het Venenlaankwartier niet genoemd. Dat is bij een vorige bijeenkomst wel door ons gevraagd en er werd ook positief geantwoord om het mee te nemen. We verwachten wel een visie op dergelijke problemen in een mobiliteitsvisie. Om dergelijke problemen op te lossen is een brede scope nodig. Van oorsprong ligt het probleem in het eenrichtingsmaken van Draafsingel en vervolgens afsluiten Vollerswaal. Her-bestuderen van dergelijke maatregelen lijkt ons zinvol. Nu is in potentie de mogelijkheid aanwezig om oude (verkeerde) keuzes te herstellen.”

Vraag 3:

Kunt u alsnog de verkeerscirculatie Venenlaankwartier meenemen?

Antwoord:

Het proces rondom het Venenlaankwartier is kort geleden herzien in samenspraak met bewoners. Voor een deel is de uitvoering nog lopende. Het is onwenselijk het lopende proces te herzien.

Wat betreft de Draafsingel en Vollerswaal het volgende. Het opheffen van afsluitingen gaat gepaard met een verkeerstoename in het centrum. Het past niet binnen de geest van de Mobiliteitsvisie om verkeer weer het centrum in te trekken. Hierdoor zouden de Draafsingel en Vollerswaal een alternatief worden voor de Provincialeweg. Kortom, het leidt tot teveel verkeer, op plekken waar dat onwenselijk/ongeschikt is.

“Voor de toekomst kan het verkeersvrij maken van de Hoge Vest aantrekkelijk zijn i.v.m. stedelijke ontwikkelingen. Tot ca. 1980 liep de verbinding via de Westersingel. Door de verbinding ook nu weer buiten het stadscentrum te leggen kan de Vale Hen beter ontwikkeld worden op een wijze die recht doet aan de historie. De vervangende verbinding kan nu bijvoorbeeld door het maken een verbinding De Weel en Westerdijk via westzijde Lambert Meliszweg. We zien daarop graag een visie vanuit de mobiliteitsvisie. De mobiliteitsvisie wil vooruitkijken. Dit lijkt ons een ultieme mogelijkheid om dat te doen voor de locatie Vale Hen.”

Vraag 4:

Vraag: Kunt u de optie tot verkeers-vrijmaken van de Hoge Vest meenemen?

Antwoord:

De Hoge Vest is een belangrijke en drukke toegangsweg naar de binnenstad voor bewoners, bezoekers en stadsdistributie. De Hoge Vest is ingericht als ontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50km/u. Het is niet wenselijk al dit verkeer te verplaatsen naar een woonstraat met snelheidsbeperking van 30km/u. Tevens zou dat veel bezwaren opleveren van omwonenden. Het gebied rondom de Hoge Vest kan ook opnieuw worden ontwikkeld met behoud van de Hoge Vest.

“De beoogde verkeerscirculatie spreekt in principe aan. In onderstaande tekening (bijlage 2 raadsvoorstel pagina 10, red.) lijkt er echter ook een knip te zitten in de Draafsingel-Spoorsingel bij de Koepoortweg. Dat is ons niet duidelijk. Het lijkt alsof die knip ertoe leidt dat er meer verkeer door de binnenstad gaat via de Gedempte Turfhaven – Veemarkt.”

Vraag 5:

Klopt die knip daar en zo ja hoe wordt dat verkeerskundig gemotiveerd?

Antwoord:

Nee, er zit geen knip op de Draafsingel. De kaart is een visualisatie van de parkeerroutes die men rijdt.

“Lezen (on)toegankelijkheid wordt op blz 65 van Analyse-atlas mobiliteitsvisie als aandachtspunt genoemd. Het is ons niet duidelijk wat daar concreet mee wordt gedaan. Het is namelijk inderdaad vreemd dat een bezoeker per auto niet al in een vroeg stadium naar beschikbare parkeerplaatsen wordt geleid. We verwachten veel van een dergelijk sturingsmechanisme.”

Vraag 6:

Kunt u aangeven wat er aan informatie voorziening voor parkeren wordt gedaan?

Antwoord:

In de Mobiliteitsvisie is dit onderdeel niet apart opgenomen. Zie hiervoor de uitvoeringsparagraaf in de parkeervisie.

Met vriendelijke groet,

Wethouder S. Bashara