



Mobiliteitsvisie Hoorn

Proces, Analyse en Opgave



Aanleiding. Nieuwe mobiliteitsvisie

Aanleiding

- Oude 'masterplan hoofdinfrastructuur' verloopt
- Groeiambitie: 6.000 (2030) + nog eens 6.000 woningen (2040)
- Raadsbesluit: 'meer stad worden'
- Gespreksdocument voor partners

De visie zelf

- Zichtjaar 2030, doorkijk naar 2040
- Uitspraak over specifieke locaties
- Plan voor alle vervoermiddelen



Deze presentatie

- Traject mobiliteitsvisie
- Analyse:
 - Lopen, fiets, OV, auto
- Ambitie Hoorn
- Opgave
- Doorkijk naar komende periode

Mobiliteitsvisie in groter kader

- Visie staat niet op zichzelf

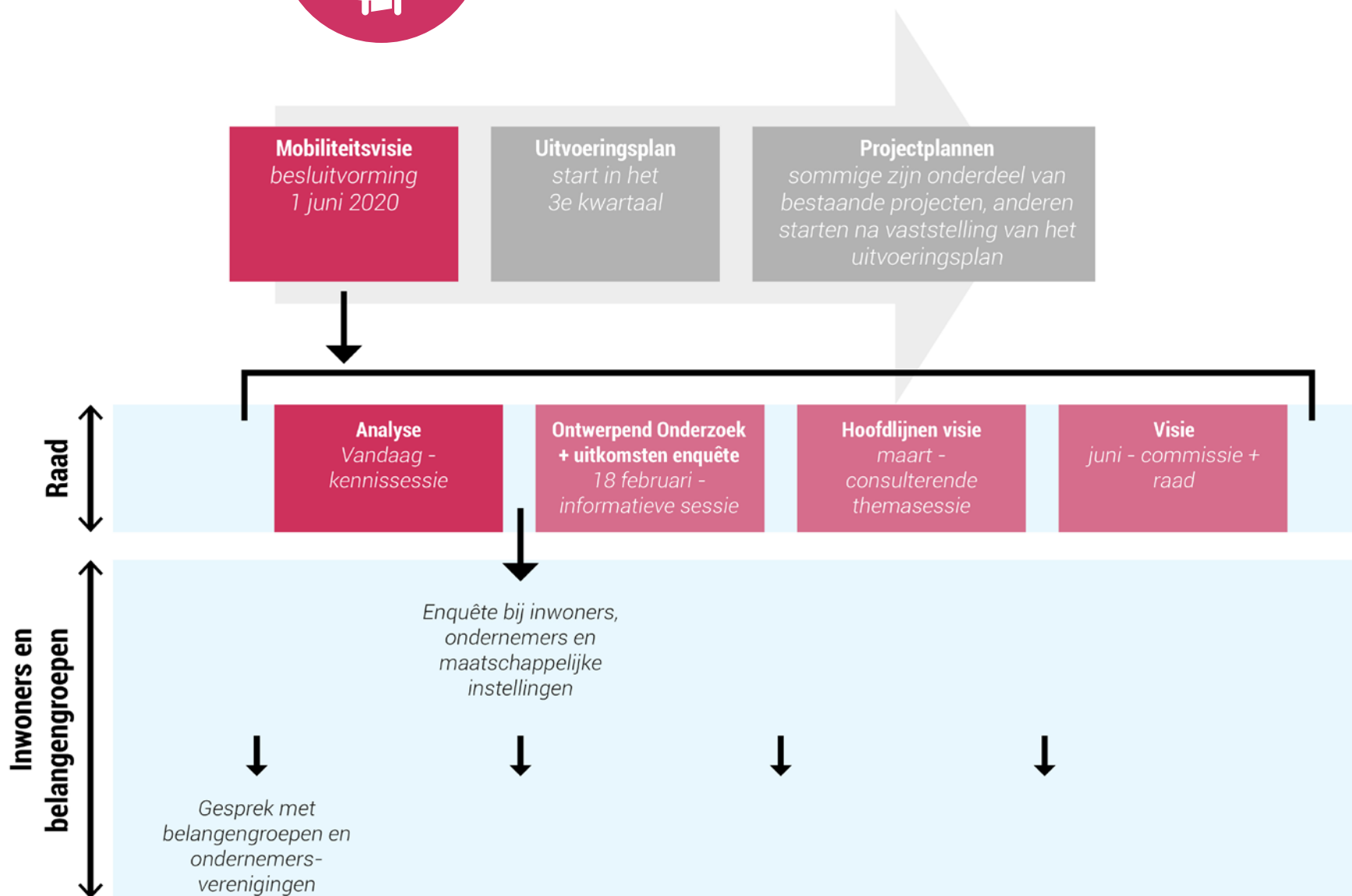
Mobiliteitsvisie
besluitvorming
1 juni 2020

Uitvoeringsplan
start in het
3e kwartaal

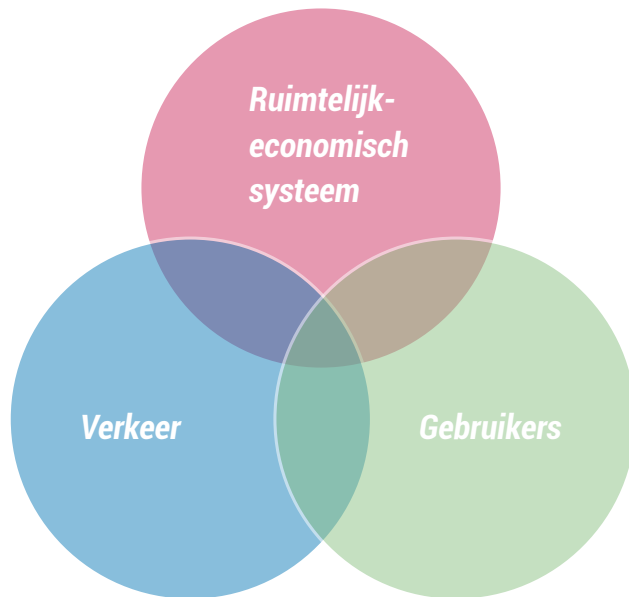
Projectplannen
sommige zijn onderdeel van
bestaande projecten, anderen
starten na vaststelling van het
uitvoeringsplan



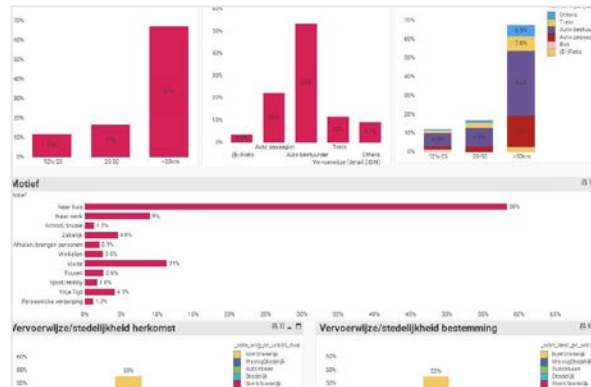
Het visietraject. **Vandaag de analyse.**



Analysefase



- Mobiliteit is een middel, geen doel op zich



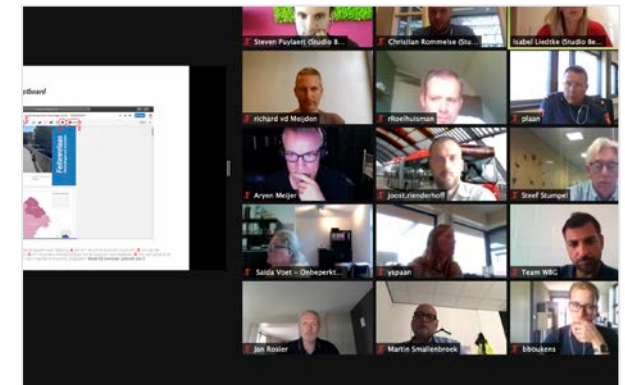
- Data analyse



- Bezoeken Hoorn: foto analyse



- Gesprekken intern Hoorn



- Gesprekken ondernemersvereniging, hulpdiensten, OV bedrijven en omliggende gemeenten

analyse



Historische binnenstad

Verstedelijkte kern
in 'landelijke' regio



Dorps in stad

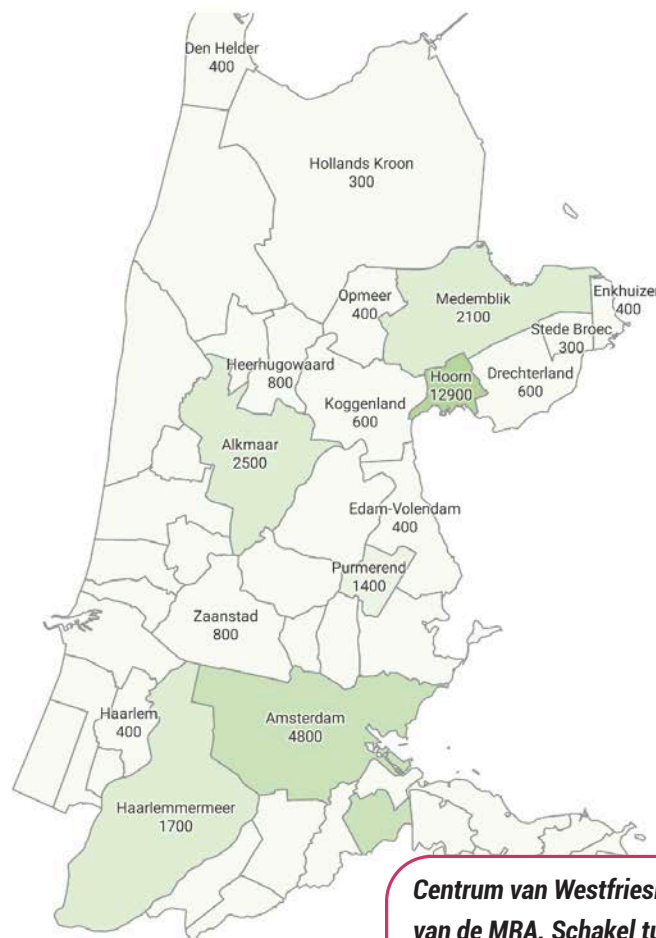


Hoornsche Hop

De Kracht van Hoorn

Waar werken inwoners van Hoorn?

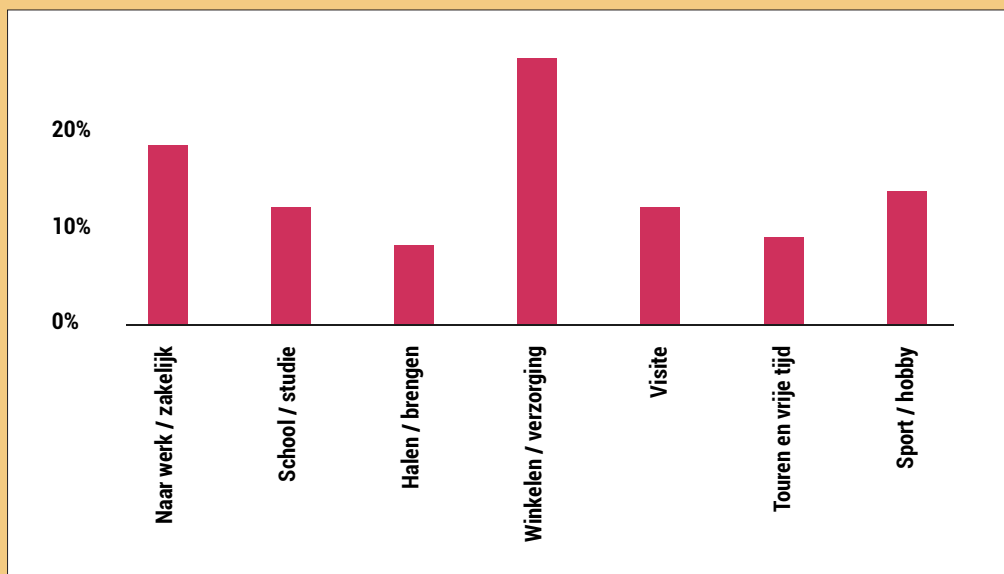
Waar wonen Hoornse werknemers?



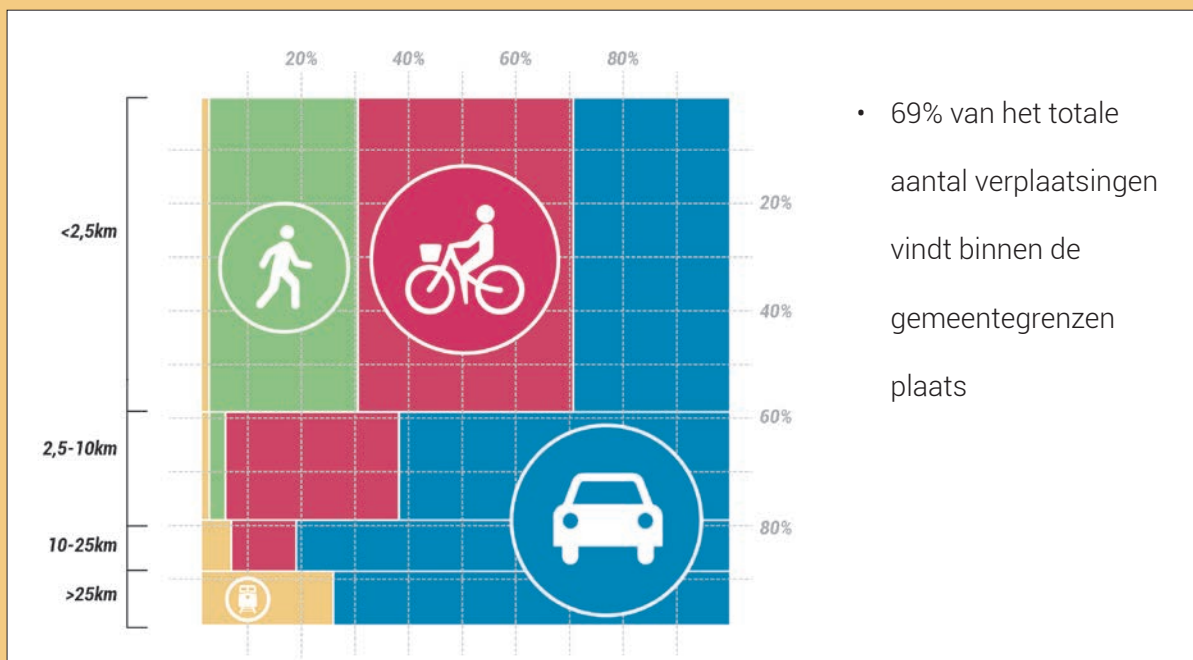
Centrum van Westfriesland, "satellietstad"
van de MRA. Schakel tussen stedelijk en
landelijk gebied

Bron: CBS '18

Waarom reist men in Hoorn?



Vervoerswijze en afstandsverdeling



- 69% van het totale aantal verplaatsingen vindt binnen de gemeentegrenzen plaats

'Kwetsbare' mobiliteitsgebruikers



- **Ongeveer 50% van de bevolking kan of wil zich niet zelfstandig met een auto verplaatsen.** Ze hebben geen rijbewijs of geen voertuig in bezit en moeten dus lopen, fietsen of gehaald en gebracht worden (Molster, 2020).
- Het is voor bijna 6% van de vrouwen en ruim 3% van de mannen van 12 jaar en ouder (vrijwel) onmogelijk om 400 meter aaneengesloten te lopen (De Haas & Hammersma, 2019).
- Deze aantallen groeien als gevolg van vergrijzing.

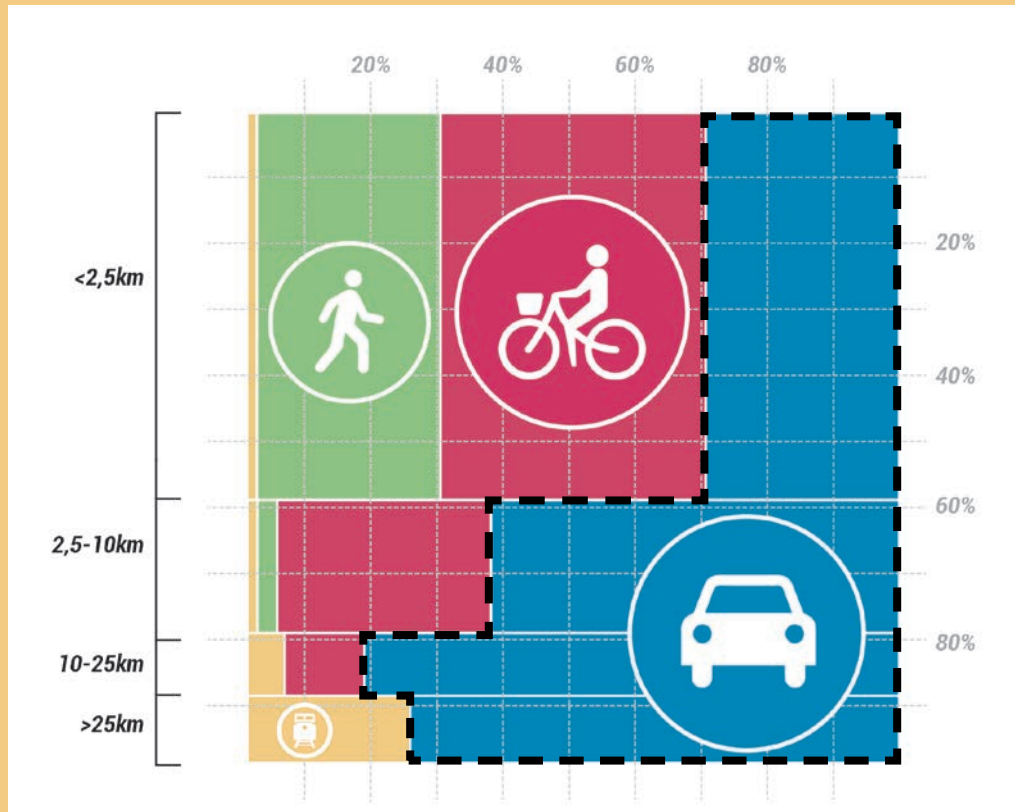
Autodichtheid

In gemeente Hoorn:

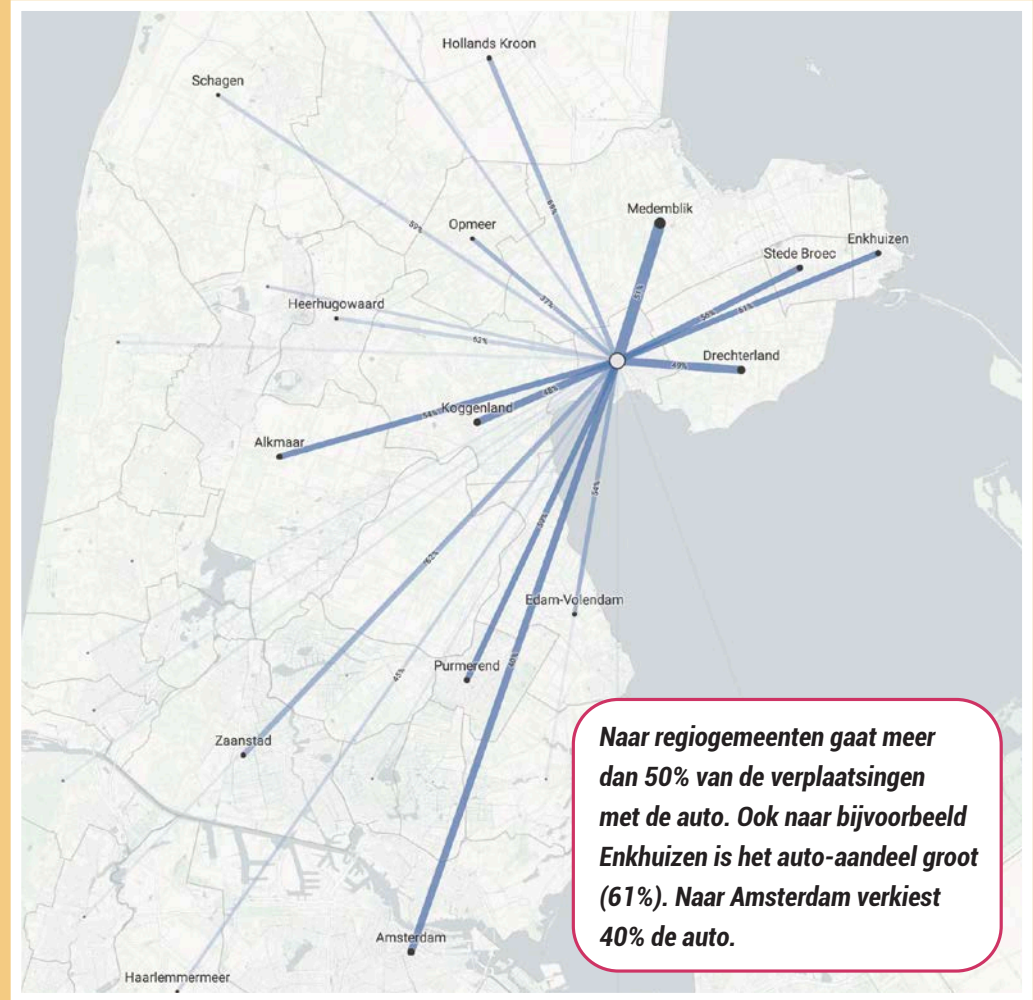
- 0,44 auto's per persoon
- 0,98 auto's per huishouden



Automobilisten



- Voor 45% van alle verplaatsingen in Hoorn wordt de auto gebruikt.
- 40% van deze autoverplaatsingen gaat over afstanden <2,5km.





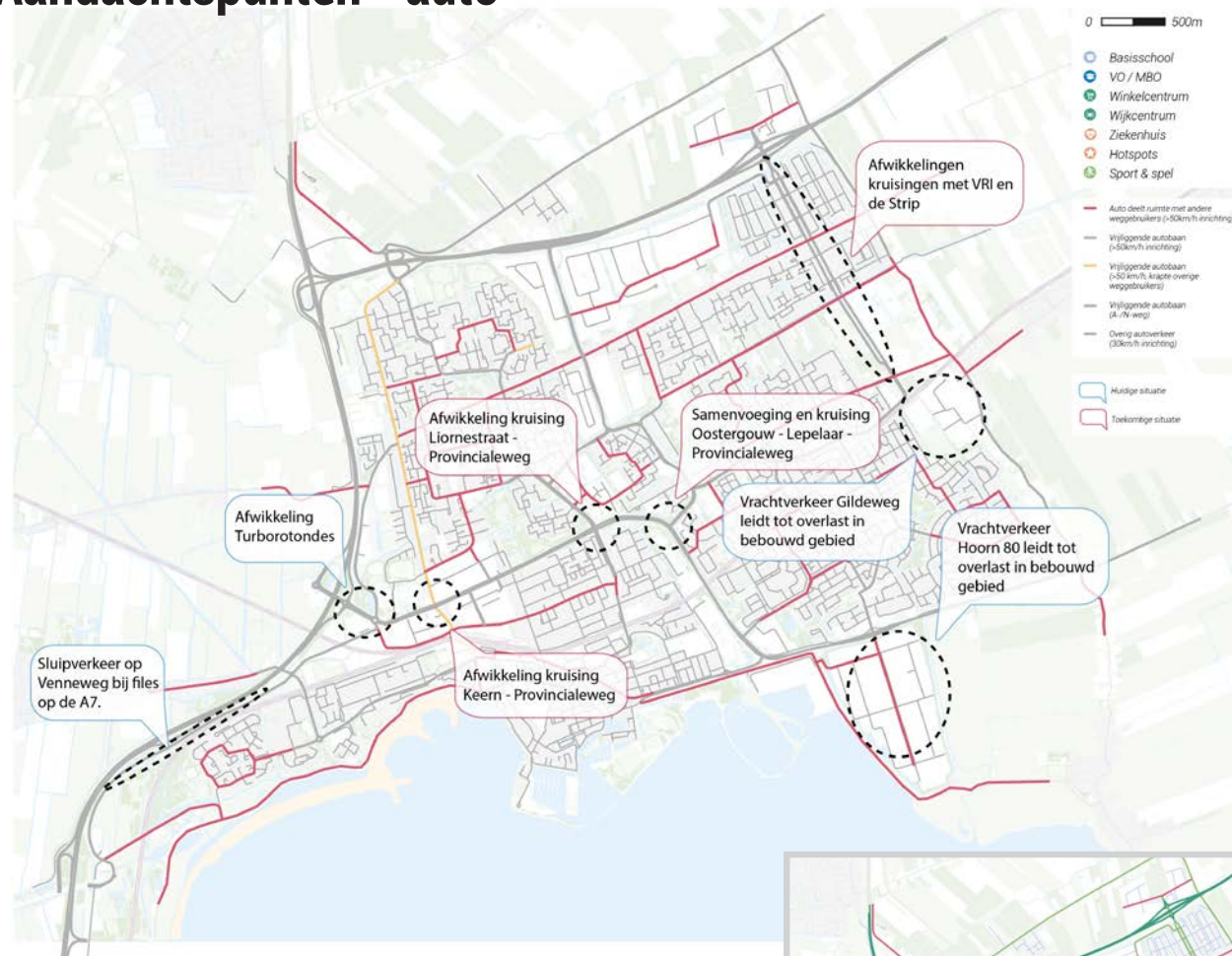
Aandachtspunten - auto

Hoofdstructuur op orde, op veel plekken ruim en vrijliggend.

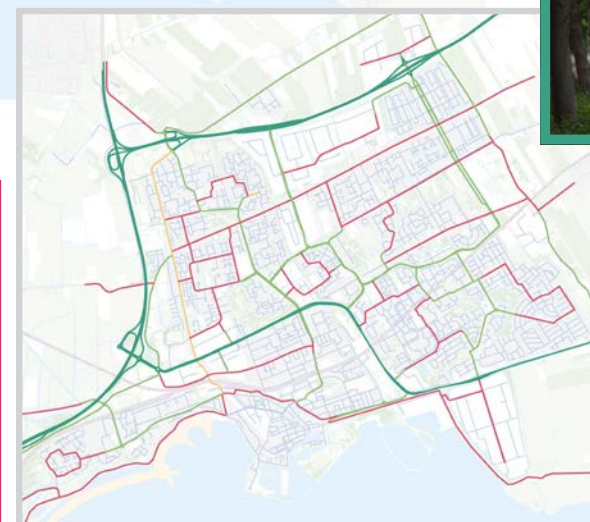
- Op middelgrote wegen (50 km/u) mening met kwetsbare verkeersdeelnemers
- Grote aanpassingen: Westfrisiaweg, A7 corridor Amsterdam-Hoorn, omvorming turbotorondes.
- De gehele Provincialeweg afrijden duurt in de spits 2 min langer dan tussen de spitsen.
- Knelpunten parkeren alleen rondom het centrum (op zaterdag)

Knepunten 2030?

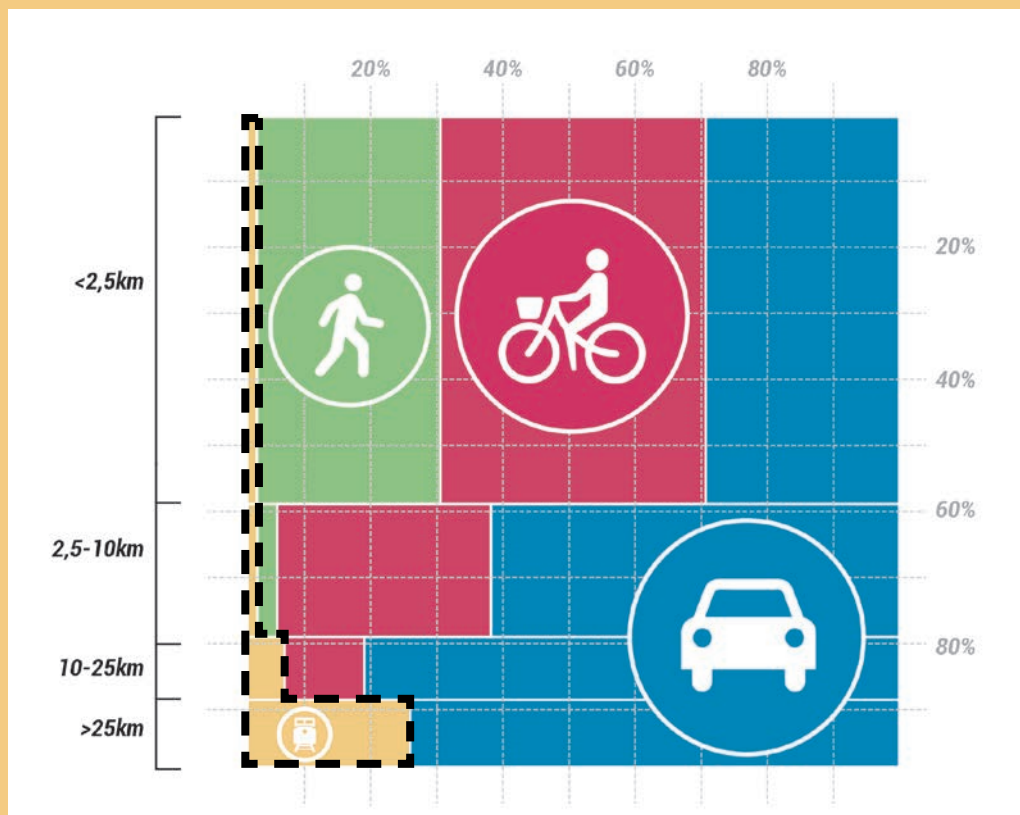
- In 2030 knelpunten vooral knelpunten voorzien op de Provincialeweg
- 2020 – verkeersmodel ligt fors hoger dan tellingen 2019.
- Verkeersmodel houdt naast de groei van Hoorn rekening met 8% extra 'autonome groei'.



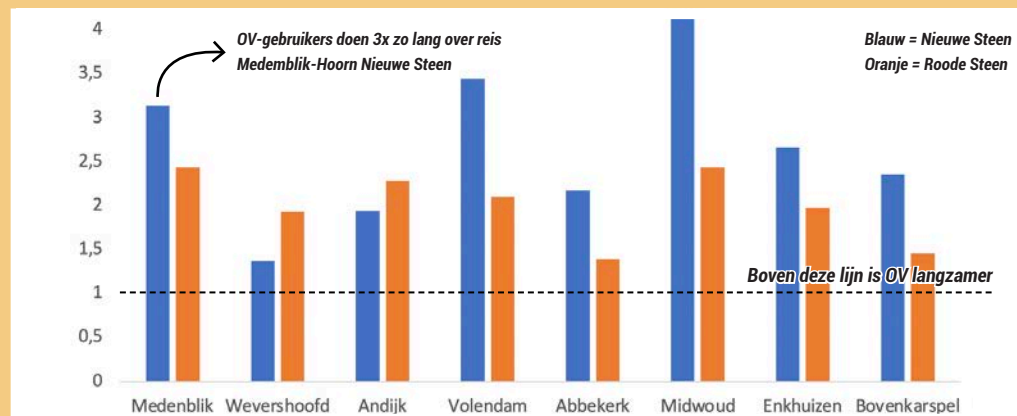
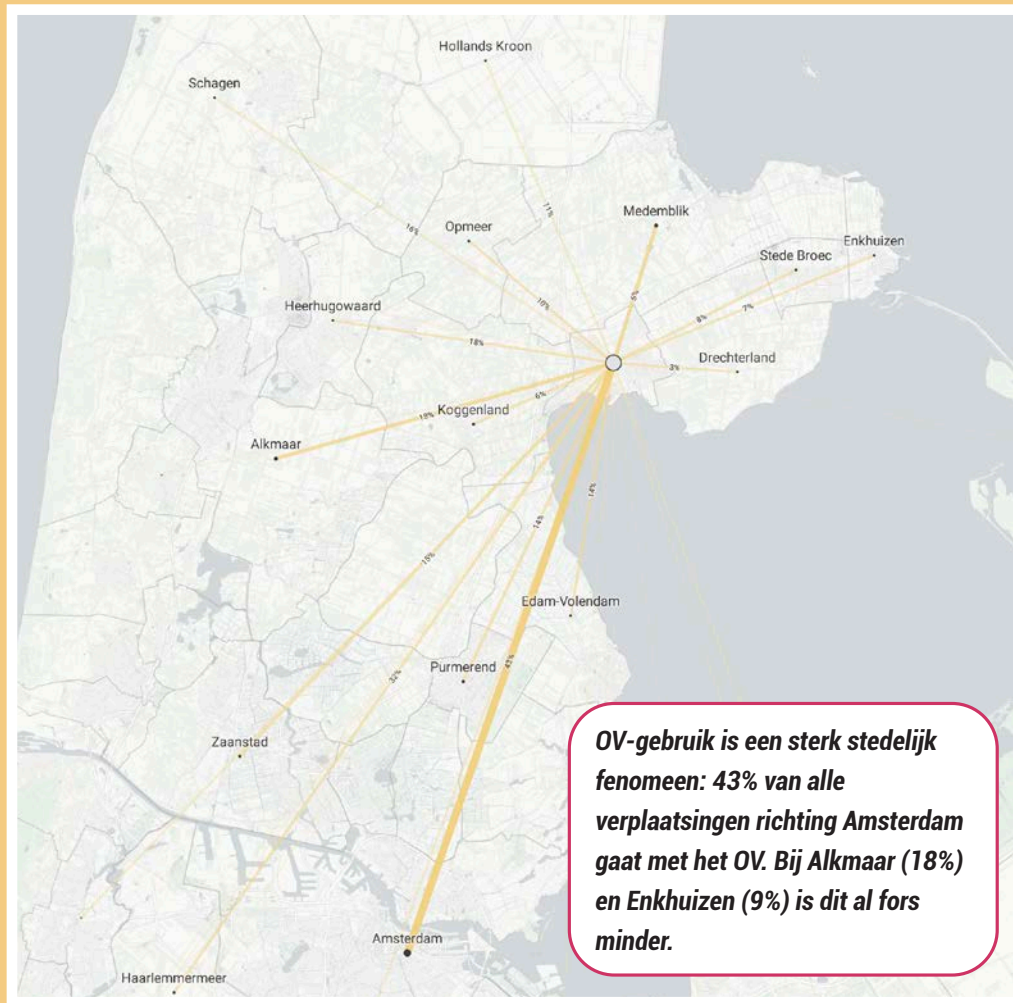
Gaan prognoses uit van te grote groei?



OV-gebruikers



- Nog geen 5% van de trips in Hoorn is per OV.
- Voor 90% gaat dit over verplaatsingen >10km.
- Station Hoorn is de 'stedelijke OV-poort' van West-Friesland. Hier is het mogelijk om naar Alkmaar en de MRA te reizen.





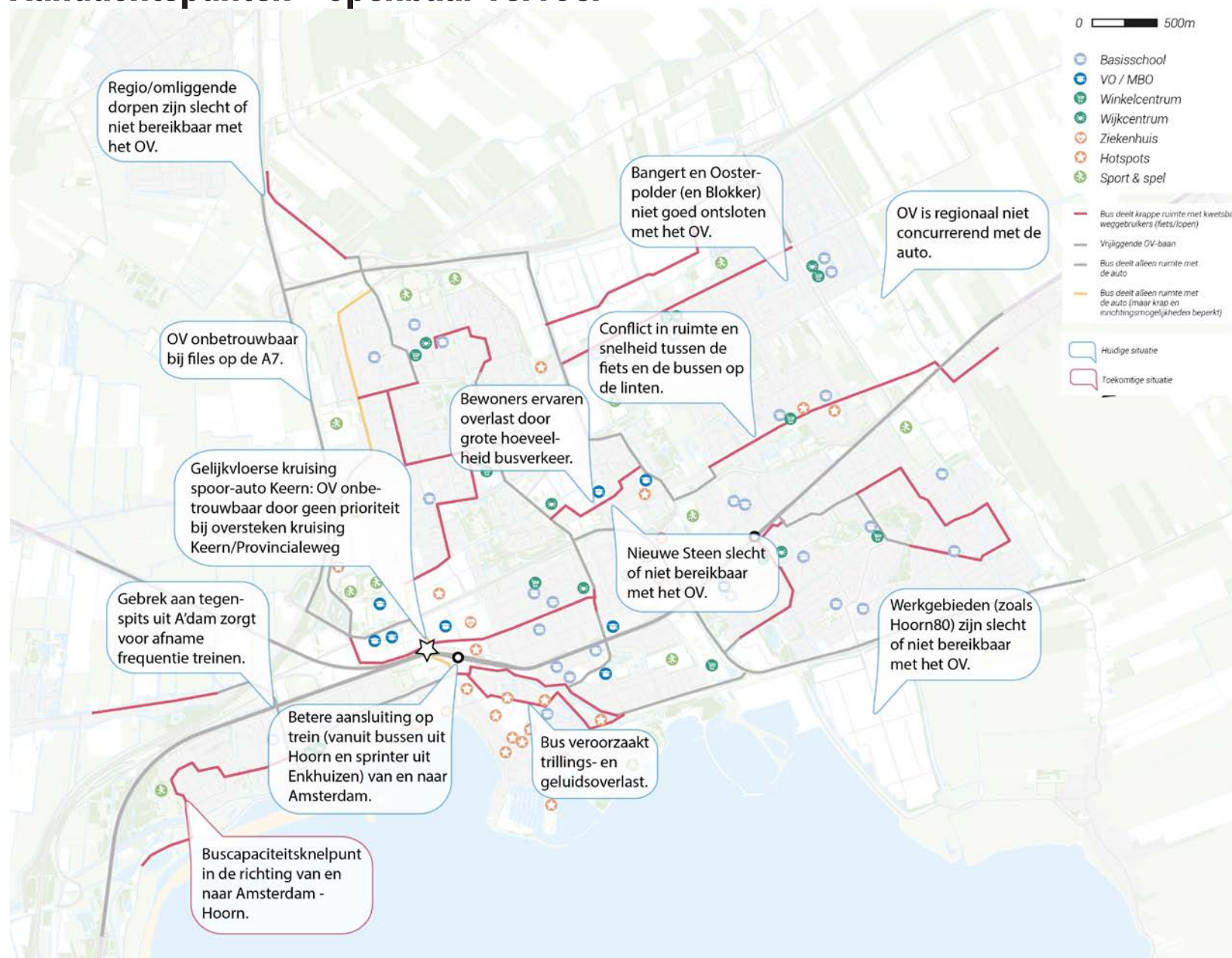
OV is zeer beperkt concurrerend met andere vervoerswijzen.

- Doelgroep bus zijn vooral scholieren en ouderen.
- Conflicten tussen bussen en kwetsbare verkeersdeelnemers op veel middelgrote wegen.

Ambitie:

- Omvorming naar HOV-net in de regio (toekomstbeeld OV)
- Verplaatsing busstation naar noordzijde

Aandachtspunten - openbaar vervoer



Treinbediening

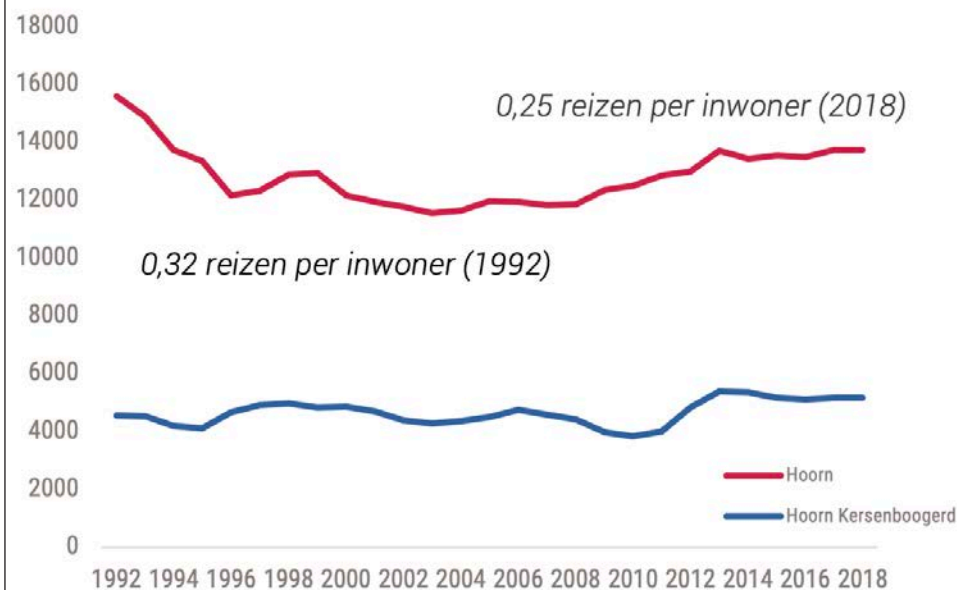
NS – schrapt 3 spitsrijden in 2021

Ambities:

- Frequentie spoor naar Amsterdam omhoog
- Verdubbeling spoor naar Enkhuizen

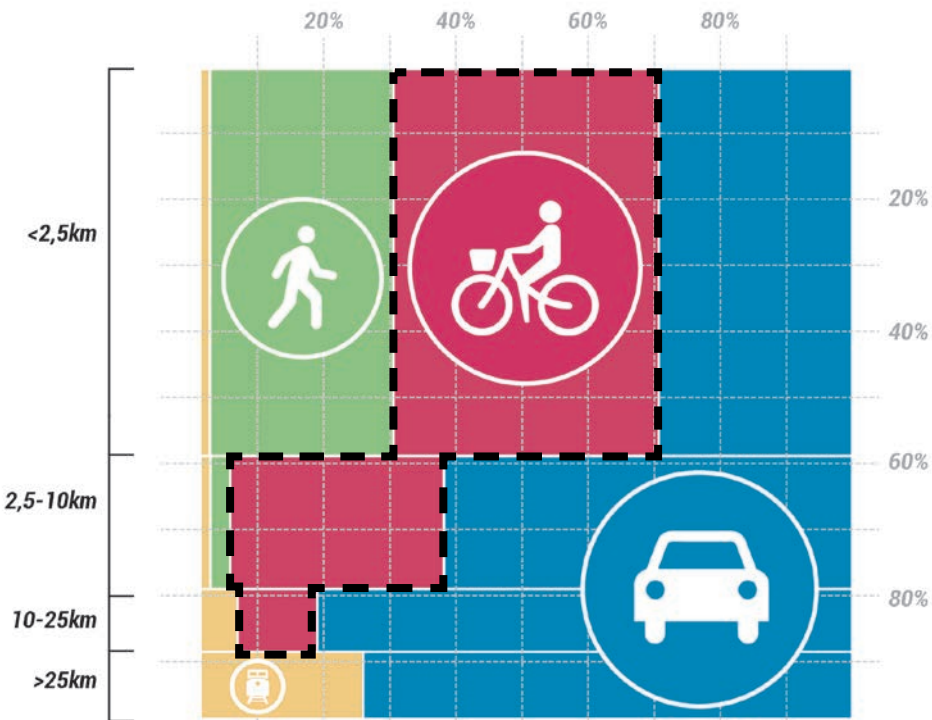
**Doelgroep trein: reizen
naar de MRA en overig
stedelijk Noord-Holland**

Aantal instappers NS stations op een gemiddelde werkdag

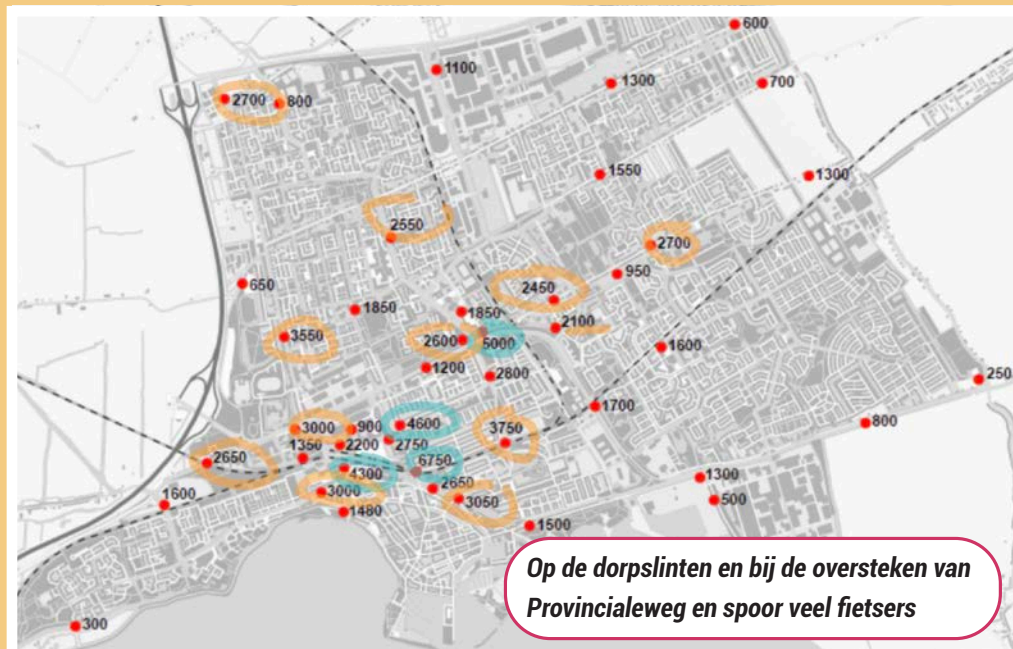


**Treinbediening Hoorn staat
onder druk door gebrek aan
'tegenspits' en stagnerende
groei aan gebruikers.**

Fietzers



- **Een derde van de verplaatsingen in Hoorn gaat met de fiets**
- **De fiets wordt vooral binnen Hoorn en naar omliggende kernen gebruikt.**



Een willekeurige fietsroute door Hoorn



Fietsen met auto's direct achter je



Via de lange route langs de autoweg of toch de snelle route over de stoep?



Inhalen op dit pad onmogelijk door krappe afmetingen



Door de chicane op smal pad om auto-inrit te ontwijken



De volgende chicane voor het ontwijken van auto's



Om de fietser scherp te houden: een 90 graden bocht in het verlengde van de route



Omweg of toch over het voetpad het donkere bos in



Door een krap en verlaten tunneltje. Tussen dode gevel en parkeerterrein.



Uitkomend op een asfaltvlakte



Fietsen tussen geparkeerde en rijdende auto's en tussen bussen



Dubbel geparkeerde auto's ontwijken



Auto maatgevend voor de inrichting. Maar meer fietsers dan auto's.



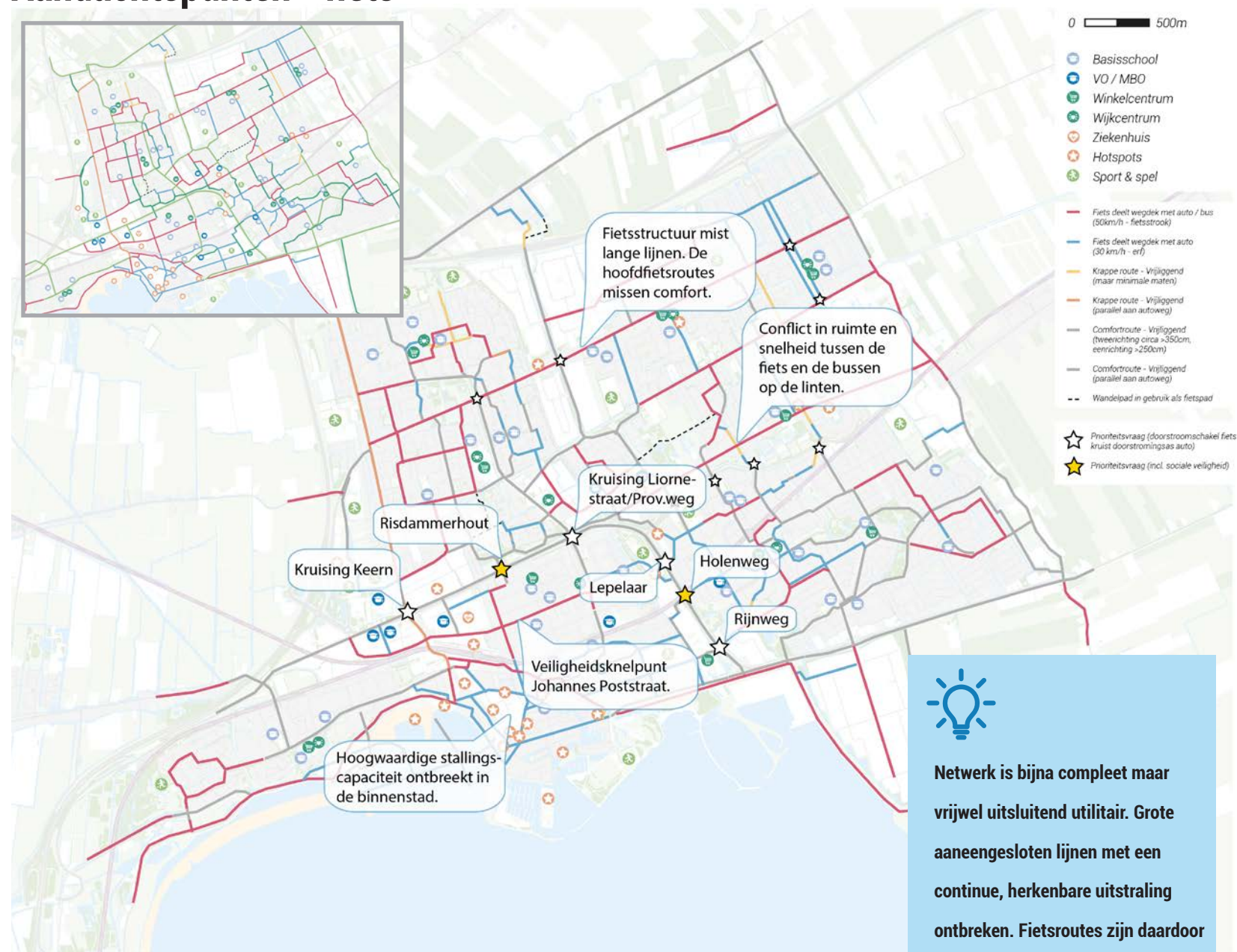
Hier op verhoogd fietspad fietsen? Drempels.



Fietsen is functioneel mogelijk gemaakt maar een herkenbare routing / continue uitstraling ontbreekt. Afmetingen van paden zijn smal waardoor inhalen onmogelijk is. Bij kruisingen met de auto wordt de fiets omgeleid. Snelle routes gaan over voetpaden / via sociaal onveilige paden.



Aandachtspunten - fiets



Netwerk is bijna compleet maar vrijwel uitsluitend utilitair. Grote aaneengesloten lijnen met een continue, herkenbare uitstraling ontbreken. Fietsroutes zijn daardoor een opstapeling van kris-kras routes.



Op plekken waar de fiets haar ruimte deelt met gemotoriseerd verkeer (>50km/h) knelt het.



Special: Dorpslinten

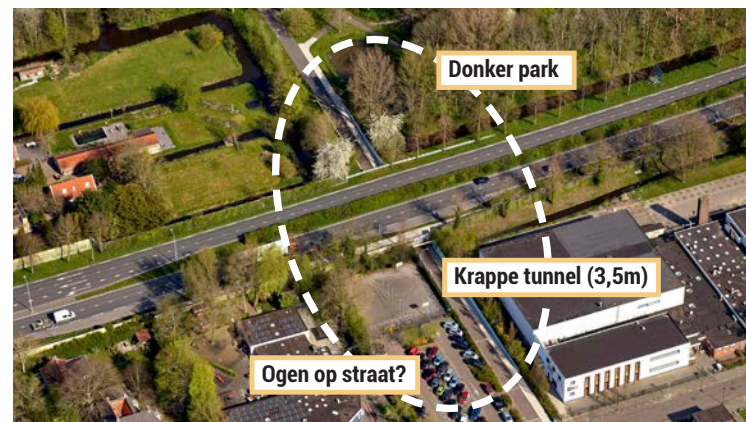
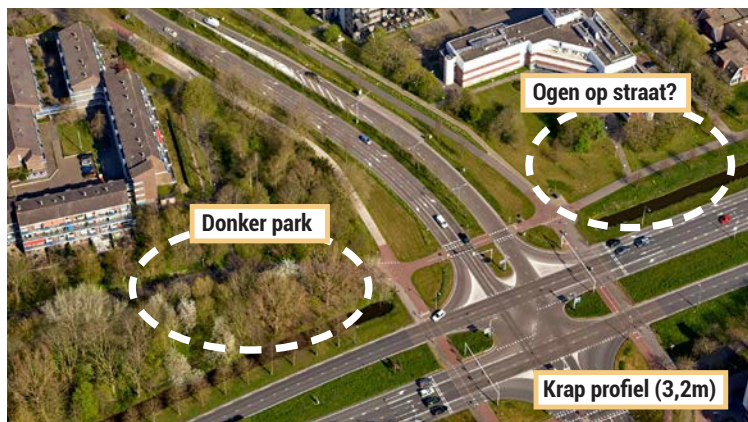


Op de historische dorpslinten delen auto's, bussen, fietsers en wandelaars de schaarse ruimte. Brede dimensionering van de autoweg maakt hard rijden mogelijk (>50 km/h). De linten vervullen voor autoverkeer een lokale functie.

Selected link auto: vooral lokale functie, oost-west. Noordelijkere linten hebben vergelijkbaar gebruik, alleen 'wateren meer af' naar de Strip, dan naar de provinciale weg.



Special: Kruisingen met de Provincialeweg



Fietskruisingen met de Provincialeweg



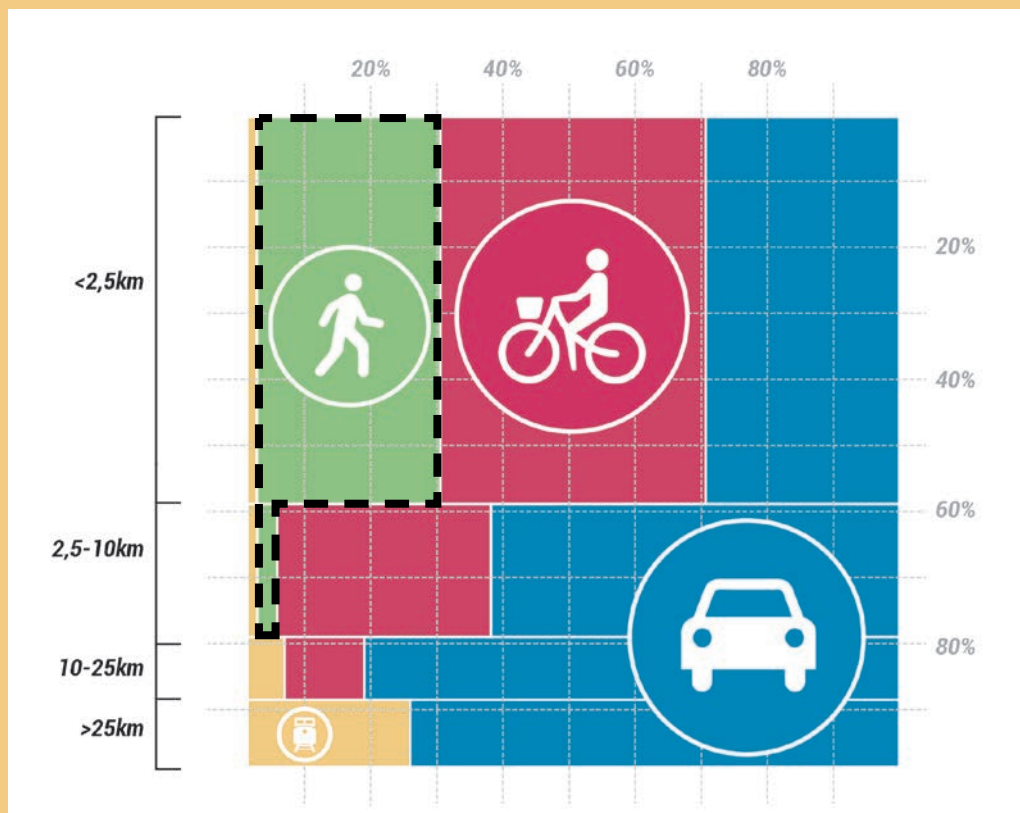
Comfortabel inhalen in twee richtingen => 4,0m



Voor fietsers spelen er bij de kruisingen met de Provincialeweg drie belangrijke thema's:

- Ruimte voor fietsers is beperkt. Minimale maten zijn aangehouden.
- Sociale veiligheid. Vrijwel alle kruisingen komen uit op ('s-avonds) desolate en donkere plekken
- Prioriteitsvraag. De Provincialeweg heeft een belangrijke functie in de doorstroming van de auto. Tegelijkertijd zijn er kruisingen met de belangrijkste fietsschakels. Het beter faciliteren van het ene (denk aan: afstelling stoplichten) gaat ten koste van het andere. Alternatief is ongelijkvloers kruisen.

Voetgangers



- Een vijfde van de verplaatsingen in Hoorn wordt lopend afgelegd. Bijna uitsluitend over afstanden tot 2,5km.
- Ter indicatie: hemelsbrede afstand Westfrisiaweg-Oostereiland is 4km.

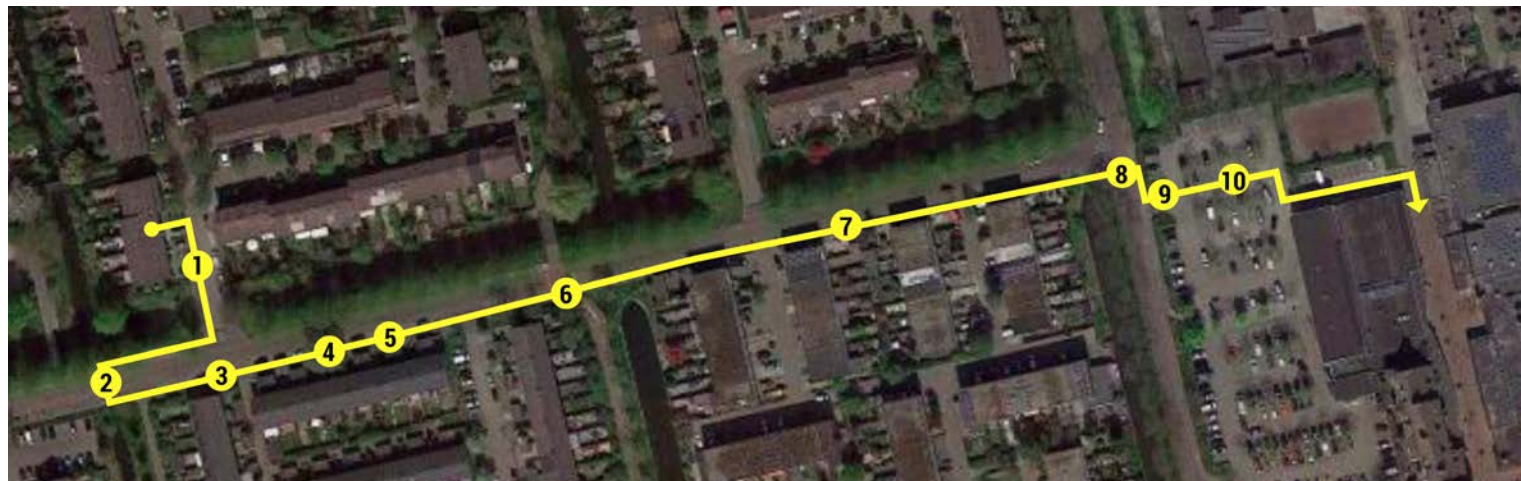




Wat komt een wandelaar tegen?

Onder andere geparkeerde auto's, kliko's, uit de route liggende zebrapaden en bomen maken wandelen / rollen in Hoorn een grote uitdaging.

Inzoom op een willekeurige wandeling in Hoorn (afstand hemelsbreed 350 meter)



Voetpad voor de deur: ontwijken van geparkeerde auto



Oversteek: 8 meter asfaltvlakte, drempels en obstakels (vuilcontainers en auto's)



Zebrapad ligt 30 meter verderop niks met niks te verbinden



Jezelf op 40cm stoep tussen muur en boom wurmen. Rolstoel / rollator?



Indrukken onderweg: Herhaling van steeds dezelfde dode gevel



Voetpad onderbroken voor doorgang fietspad en hoogteverschil / versmalling bushalte overwinnen



200 meter wandelen langs een Hoorse schuttingmuur



Oversteken van zebrapad, uitkomend op groene muur



Jezelf het hoekje omwurmen op 60cm voetpad



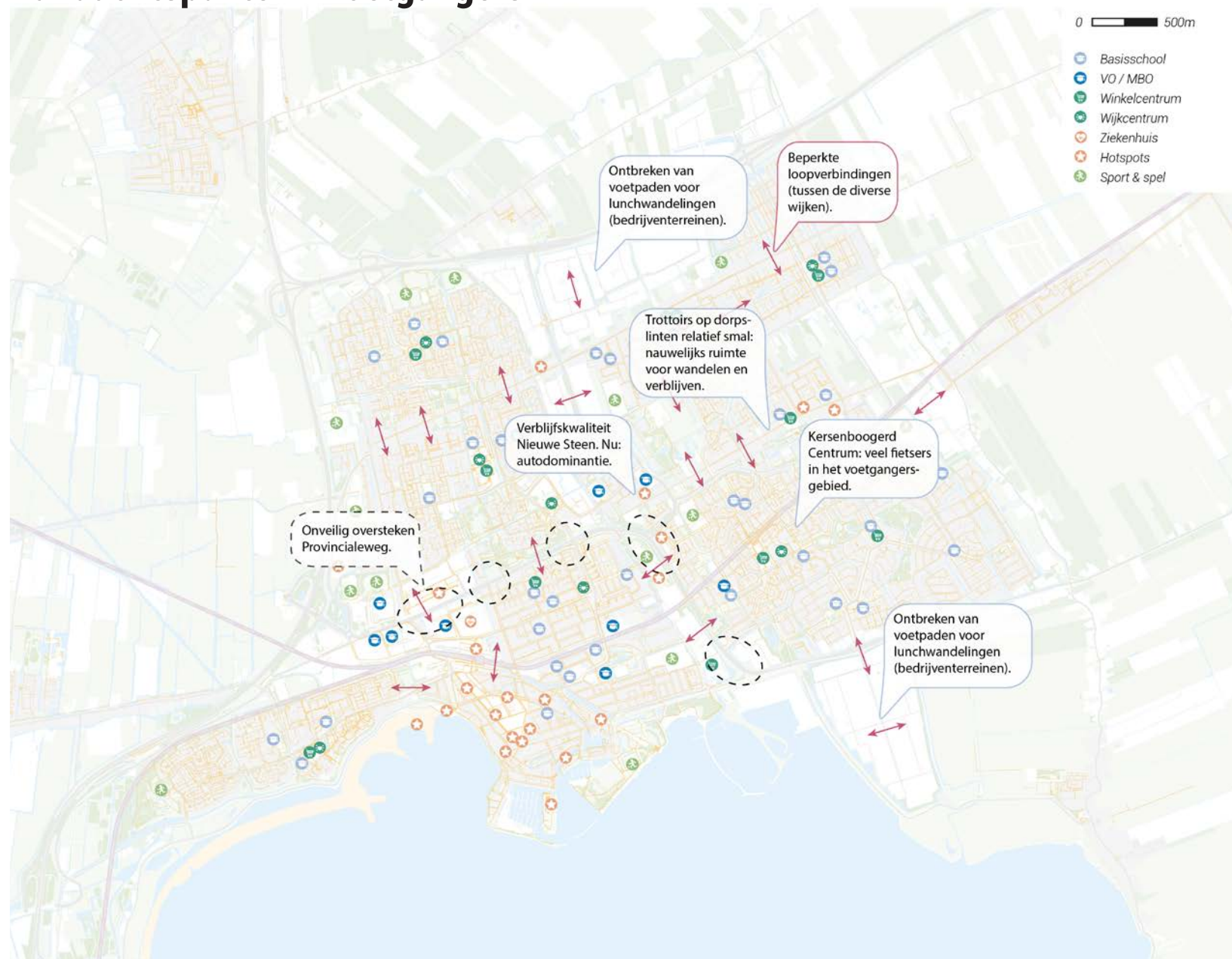
Welkom op de parkeervlakte. Zoek zelf maar uit waar de entree is.



Looproutes zijn aanwezig, maar het comfort ontbreekt. Verbindende schakels tussen buurten zijn er beperkt. Een eventuele aanpak gaat over details en over het programmeren van de hoofdroutes.

- Voetgangers worden vooral gefaciliteerd in wijken zelf, verbindingen tussen de verschillende buurten beperkt aanwezig (o.a. bij linten, Provincialeweg en spoor)
- Routes naar grote bestemmingen (station, winkelcentra) zijn niet als continue routes ontworpen.
- Voetpaden zijn relatief smal en er zijn veel obstakels

Aandachtspunten - voetgangers



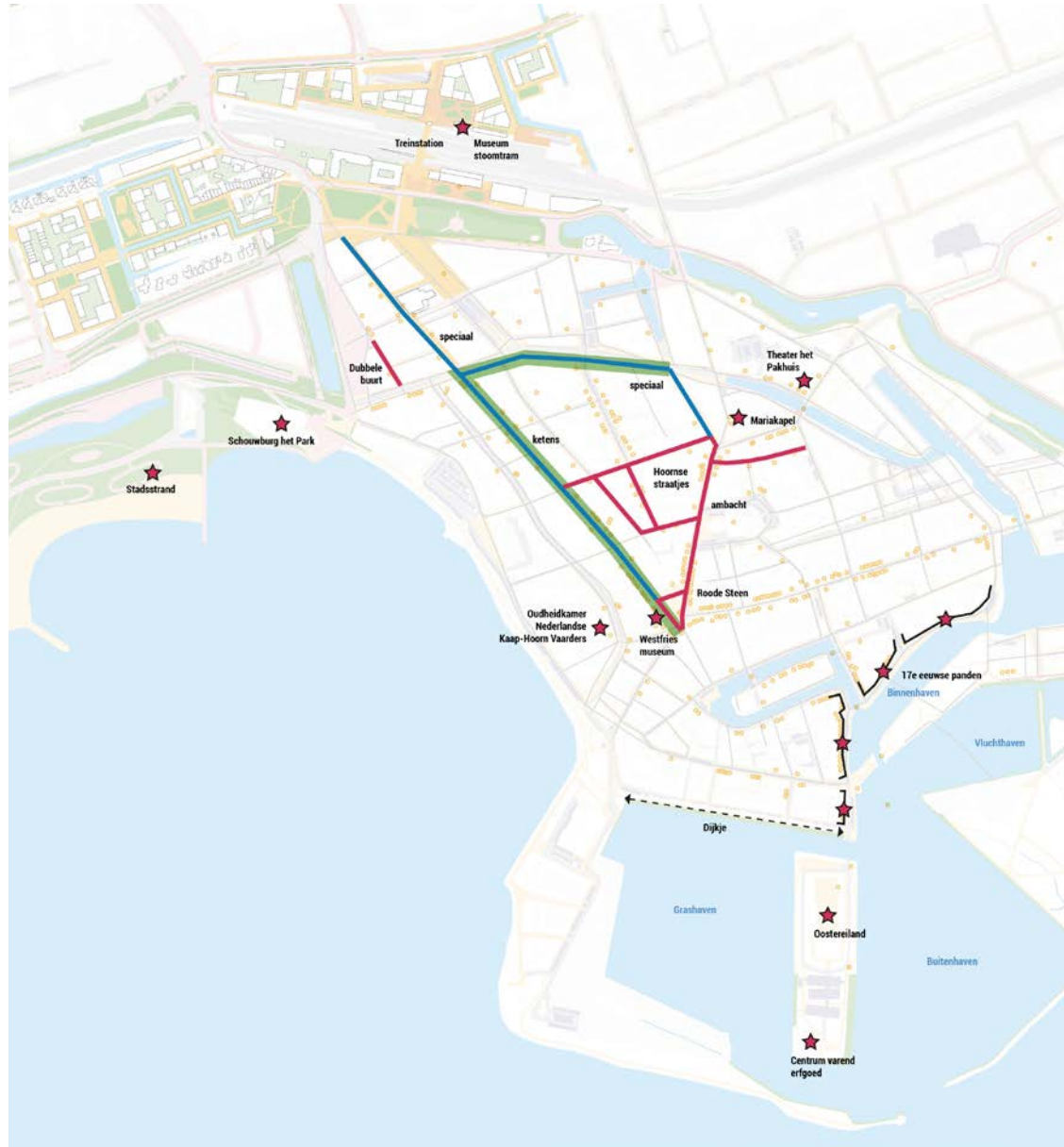
Special: Binnenstad

Hotspots en looproutes binnenstad relatief geïsoleerd (en staan onder druk)



De troeven van Hoorn liggen relatief geïsoleerd. Een 'rode looper' van het station richting Oostereiland ontbreekt. De logische aanlooproute (Veemarkt) is een parkeerterrein met minimale ruimte voor de voetganger. Het alternatief (Kleine Noord) ligt enigszins uit de route. Ook tussen bijvoorbeeld Roode Steen en Hoofd is er geen afgebakend voetgangersgebied.

Detailandel staat onder druk in middelgrote steden. In de detailhandelsvisie wordt uitgesproken dat verkleining van het kerngebied (tot Grote Noord en Gedempte Turfhaven) voor de hand ligt. Deze ontwikkeling versterkt de isolatie van andere hotspots.



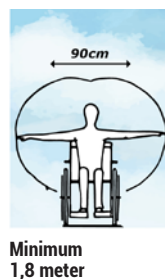
Special: Keern



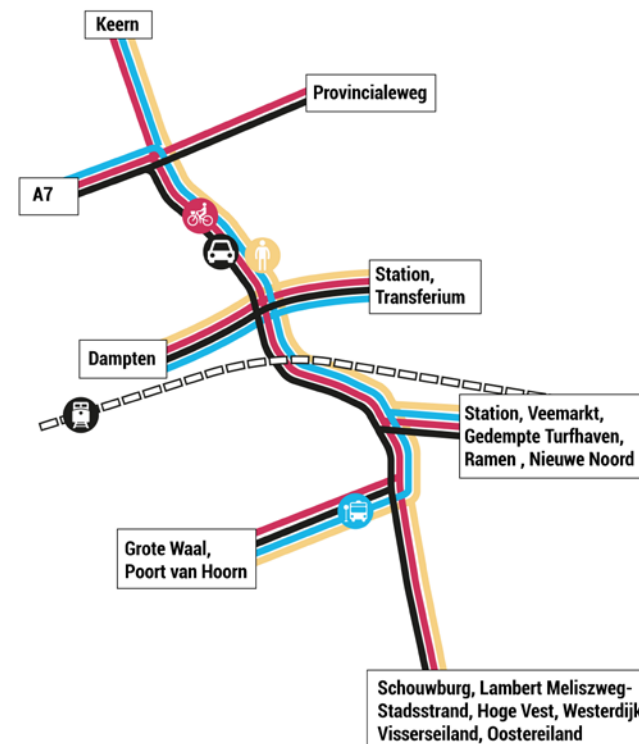
Met circa 4.500 fietsers per dag een van de drukste fietsschakels in Hoorn



Belangrijke verbindende voetgangersschakel in stations-/centrumgebied



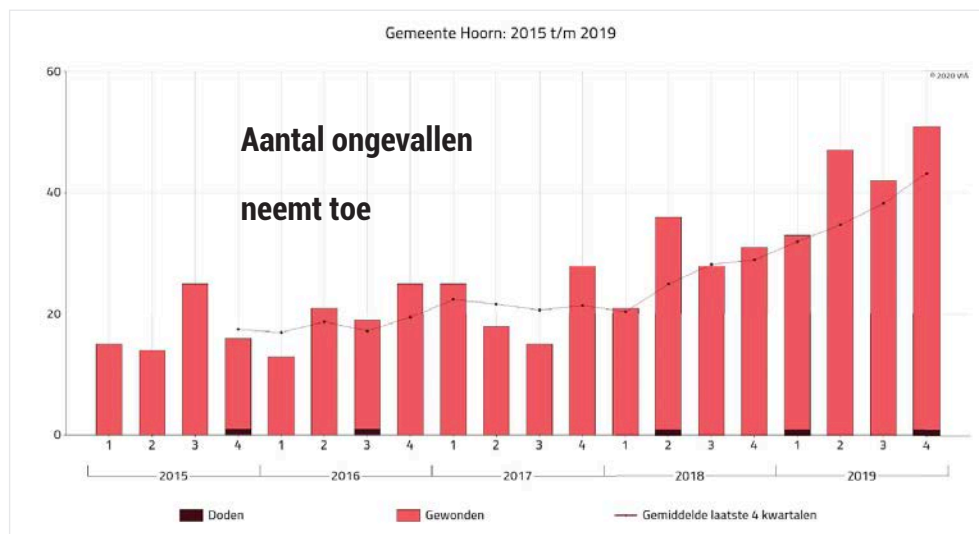
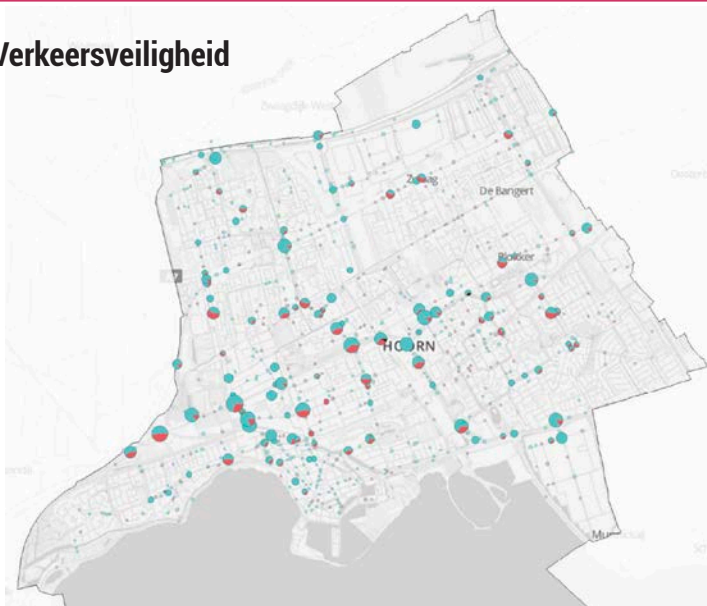
Stadsentree voor gemotoriseerd verkeer



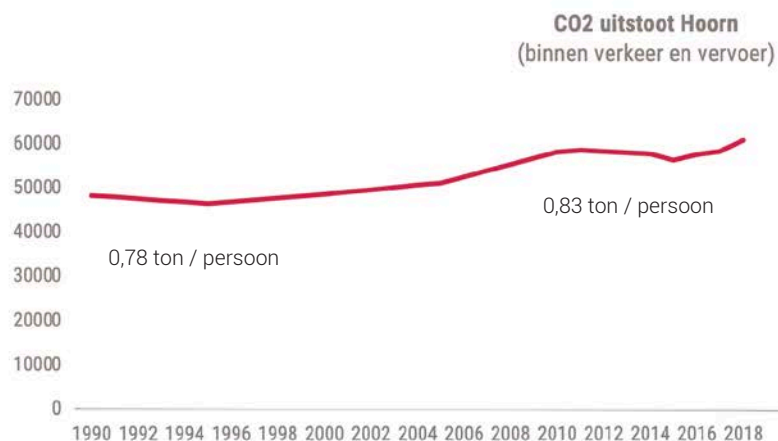
De stationsovergang bij het Keern is de plek waar alle vervoersmodaliteiten samenkomen. Bus, auto, fiets en wandelaar maken allen gebruik van deze entree richting de binnenstad, Grote Waal en het stadsstrand. Tegelijkertijd kruist ook de trein hier. Dit knelt. Logisch: voor het veilig en comfortabel inrichten van alle modaliteiten en functies is meer ruimte nodig.

Special: Duurzaamheid en veiligheid

Verkeersveiligheid



CO2 uitstoot mobiliteit



Klimaatambitie vraagt ommekeer





Analyse. Wat valt ons op?

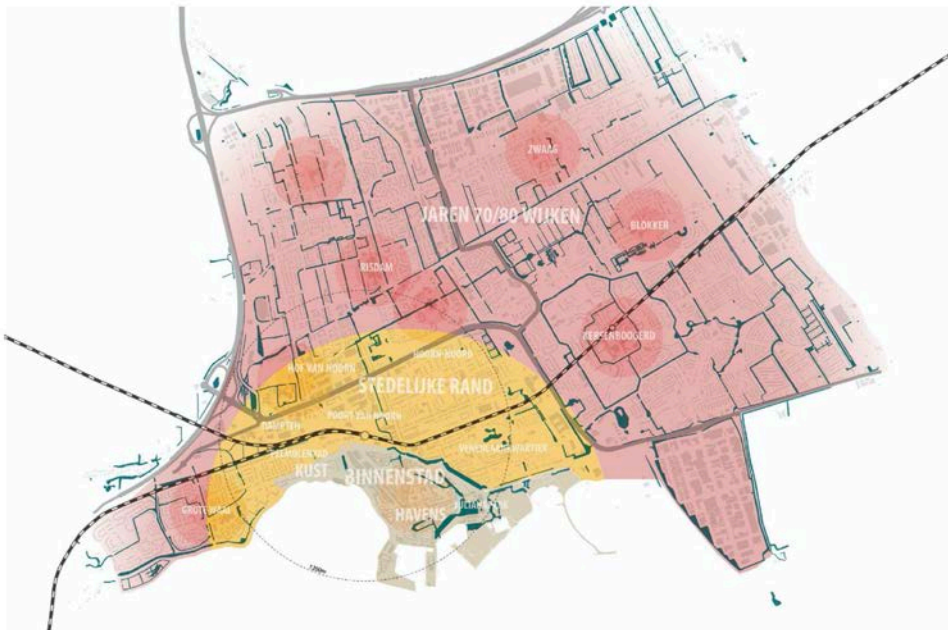
- Auto wordt ruim gefaciliteerd. Grote auto-opgaven zijn al opgepakt of worden opgepakt.
- Comfort voor lopen, fiets en OV blijft achter. Veelal functioneel ontworpen, niet op route kwaliteit.
- In de straten van de binnenstad delen stilstaande auto's de krappe ruimte met rijden, fietsen, lopen en verblijven.
- Trend: verslechterde verkeersveiligheid en toename van CO₂-uitstoot
- Specials met integraal vraagstuk:
 - Spoorovergang Keern
 - Dorpslinten (fiets, bus, auto en voetganger komen samen op krap profiel)
 - Provincialeweg (prioriteitsvraagstuk auto en fiets + sociale veiligheid)
 - Verkeerscirculatie binnenstad

oppgave

Ambitie Hoorn: “Meer stad worden”

Van beheergemeente naar ontwikkelgemeente: “Meer stad worden” is de ambitie.

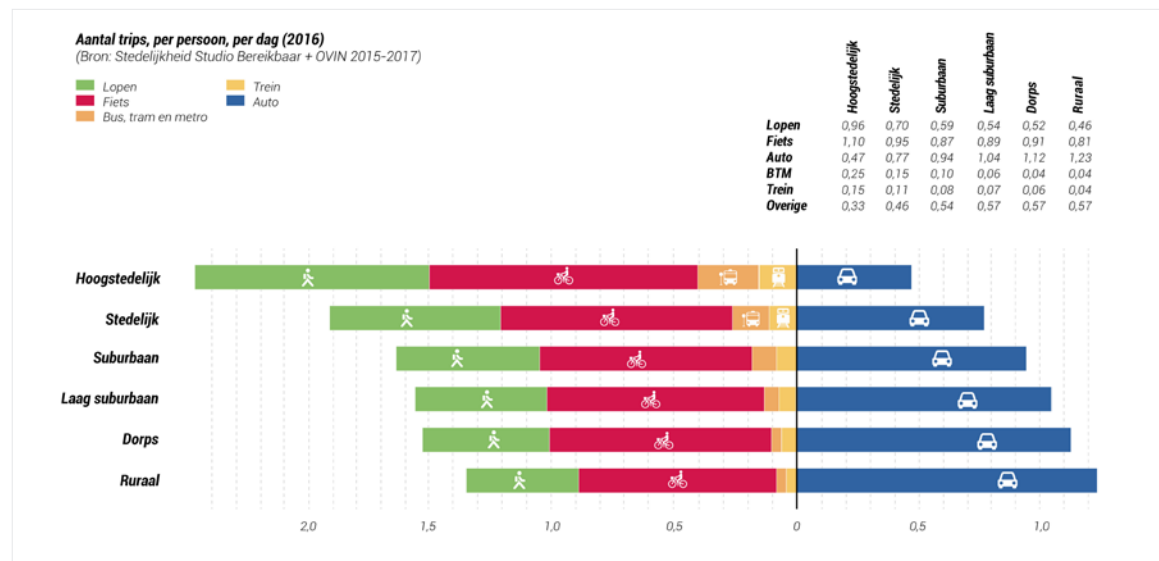
- De ambitie van Hoorn in het college akkoord is dat Hoorn een aantrekkelijke, economische, goed bereikbare, veilige en duurzame stad is.



Bron afbeelding: Raadsbesluit “Meer stad worden”



Hoe kan mobiliteit bijdragen aan “Meer stad worden”?



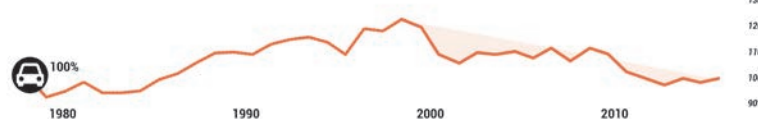
Inspiratie: veel steden hebben inmiddels gebroken met het verband tussen bevolkingsgroei en autogroei. Stedelijke mobiliteitsgroei zit hier in combinatie OV+fiets

Onderzoek: ontwikkeling van automobilititeit in de stad

Binnenstad

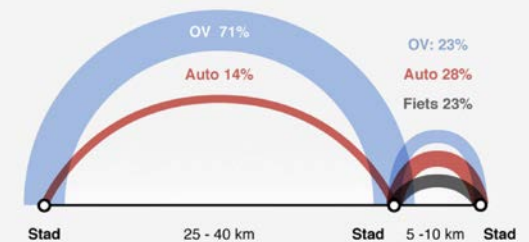


**Autoverkeer
binnen de ring
groeit al 15 jaar
niet meer!**

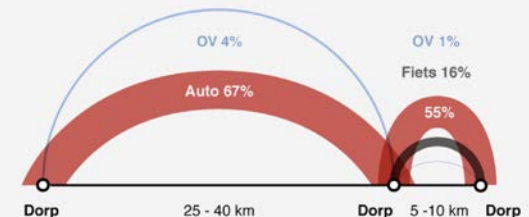


Tussen steden maakt de meerderheid van de reizigers gebruik van ou

Correspondent



Tussen dorpen is er juist veel autogebruik

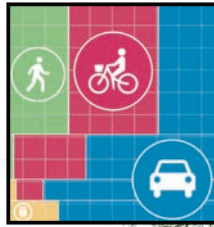




Dat vraagt om een omslag naar verblijfs+wandel+fiets+OV-kwaliteit
Programmeren van fiets- en wandelroutes, geprogrammeerde plinten, autoluwe straten, ...

Niet suburbaan/dorps

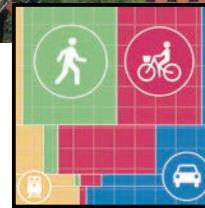
Bangert-Oostpolder (20 woningen/ha)
1,3 auto's per huishouden



De woonconsument is klaar voor deze omslag ...



= woonmilieu
voor een stedelijke markt
Trein+fiets als vestigings-
kwaliteit



Maar groenstedelijk

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

Verschuiving kwalitatieve woningvraag

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. 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.

Historische binnenstad in perspectief



Als we kijken naar drie succesvolle voorbeelden van wandel- en fietsvriendelijke binnensteden (Alkmaar, Leiden, Haarlem) dan valt op dat het succes in de details zit.

Een aantal lessen:

- De ruimte voor de auto is vergaand beperkt, rijloper is maximaal 2,5-3 meter.
- Geen hoogteverschillen in het straatprofiel. Vlak van gevel tot gevel.
- Ruimte naast de bebouwing is helder afgebakend, dit beschermd tegen auto's en maakt toe-eigening mogelijk (stoepaaltjes, verschil in materialisatie)
- Groene inbedding.



Historische binnenstad in perspectief



Als we naar Hoorn kijken met de lessen geleerd in Alkmaar, Leiden en Haarlem in het achterhoofd dan valt op:

- Straten zijn vaak ingericht en toegankelijk gemaakt voor de auto. Voetganger doet het met een smalle stoep.
- Toe-eigening van de overgangszone tussen bebouwing en straat komt nauwelijks voor. Dit omdat de ruimte ervoor niet gereserveerd is in het profiel.
- Weinig groen
- Eentonige buitenruimte en etalages behorende bij standaard winkelformules.

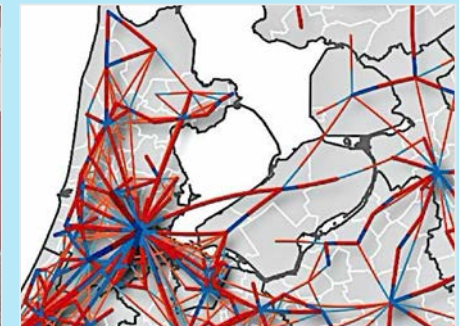


Ambitiesprong: meer stad worden

Leefbaar, economisch vitaal, duurzaam en veilig.



- **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:** lopen en fiets voorrang.



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



Mobiliteitsopgave “Meer stad worden”

Schaal NL / regio

- (1) Toegang behouden bij stedelijke kenniseconomie door: (A) Inzetten op **sterk IC-trein+fietsnetwerk**; (B) Onderzoeken hoe meer nabijheid, verblijfskwaliteit en prioriteit voor wandelaar en fiets kan worden gecreëerd rondom **stationslocatie**.

In Hoorn

- (2) Waar kansen liggen voor de bereikbaarheid en kwaliteit van de stad **meer aandacht en prioriteit voor fiets, lopen en OV**. Aandacht voor verblijfskwaliteit en kwaliteit van routes. Opgave zit in details.
- (3) **Verduurzaming** mobiliteit.
- (4) Onderzoeken hoe de opgave van 12.000 woningen in te zetten is als **vliegwielen** om 'Meer stad' te worden. Ontwikkelen voor stedelijke markt /MRA (=verblijven, ontmoeten, lopen, trein + fiets prioriteit boven de auto).

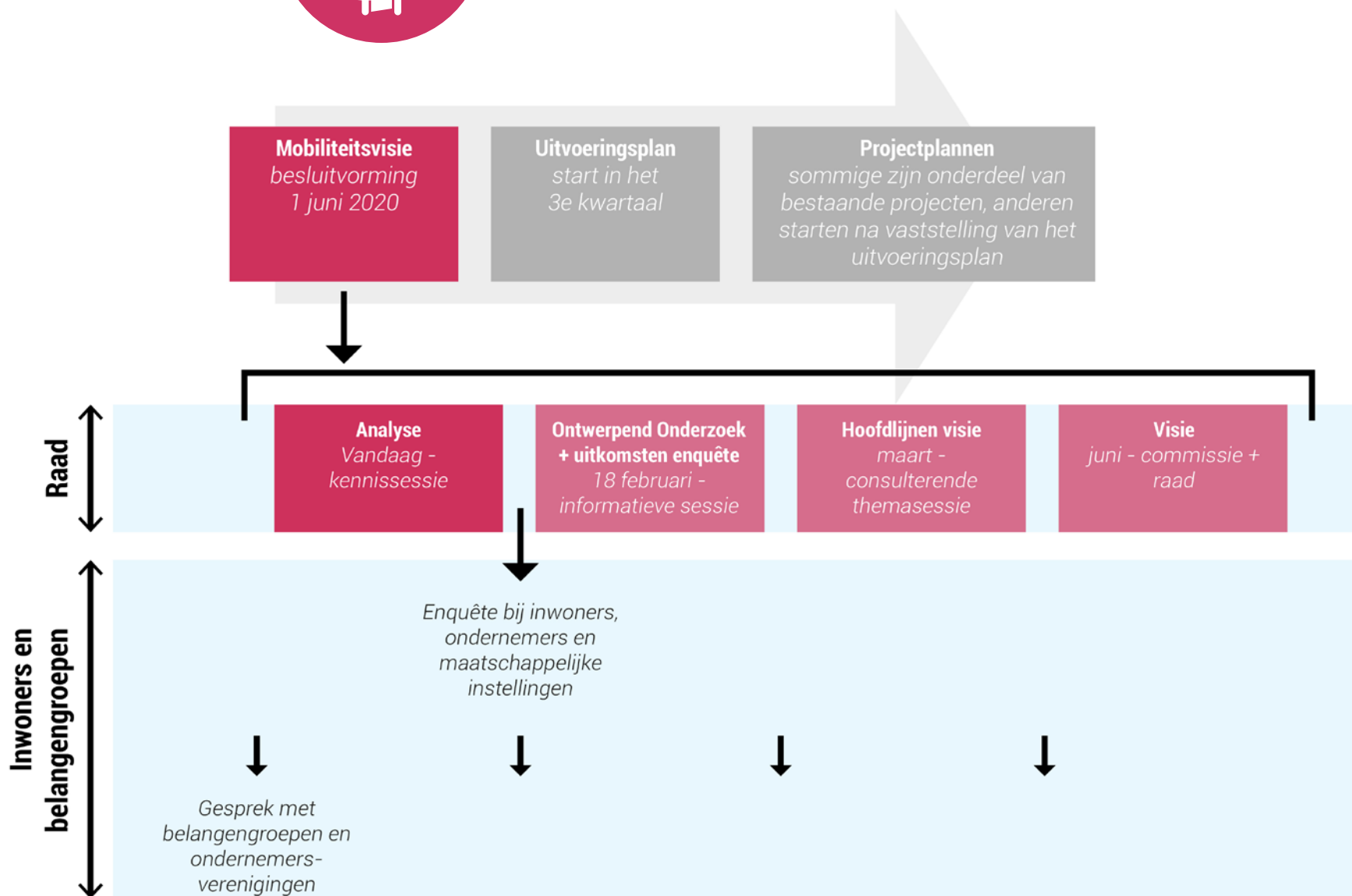
Specifieke locaties

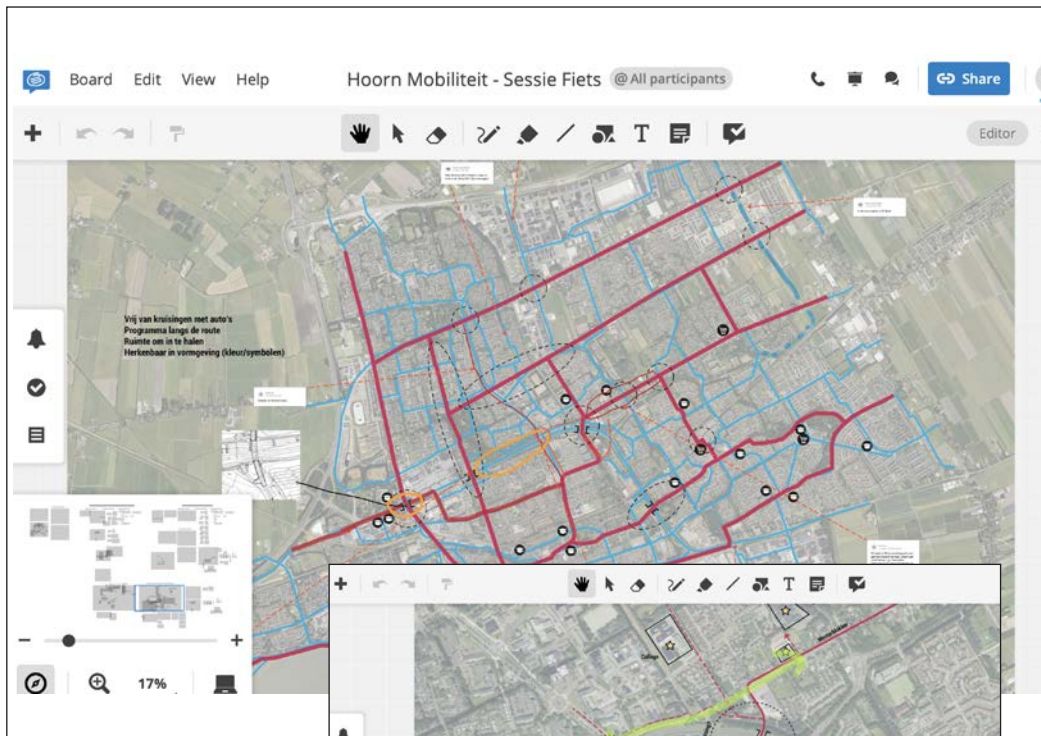
- (5) Centrum: Vergroten **aantrekkelijkheid centrum** door beleven, ontmoeten en verblijven centraal te stellen. Onderzoeken op welke wijze de binnenstad voor welke doelgroep bereikbaar moet zijn. Hierin ook kijken naar de verkeerscirculatie in de binnenstad en voor wie aan de rand van de binnenstad de overstap van 'auto/OV' naar 'lopen' mogelijk is.
- (6) **Linten**: onderzoeken of de functie van 'dragers van het fietsnetwerk' beter tot uiting kan komen in de inrichting.
- (7) **Barrière Provincialeweg** voor wandel en fietsverkeer slechten.

doorkijk

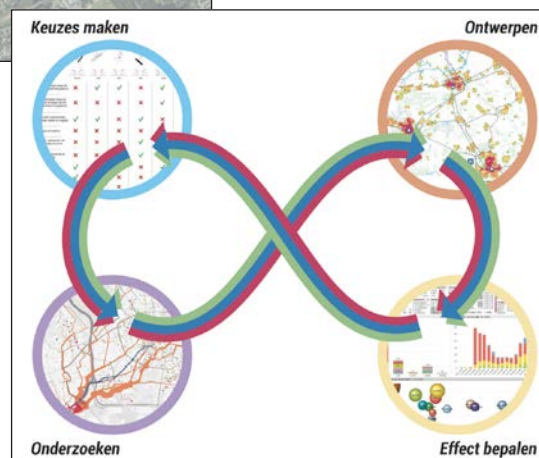
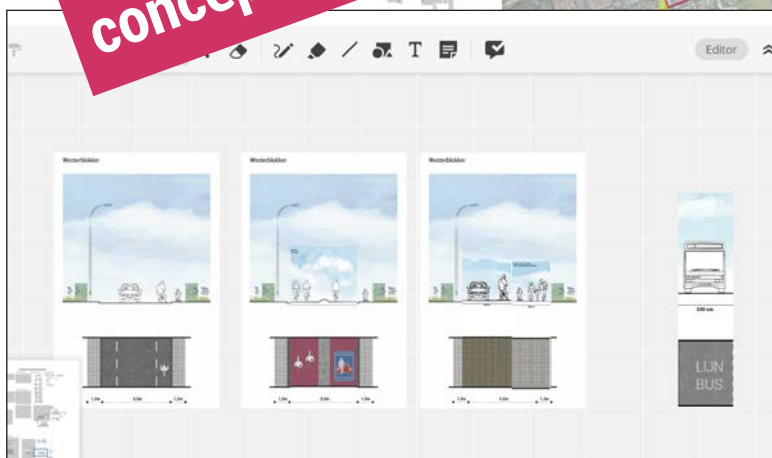


Het visietraject. **Vandaag de analyse.**





conceptboard



Ontwerpend onderzoek naar effecten en consequenties van keuzes. Welke keuzes moeten worden gemaakt? Zijn keuzes afhankelijk van elkaar?

Wat aan bod komt is:

- Netwerk voetganger (route kwaliteit)
- Netwerk fiets (linten, hoofdstructuur, route kwaliteit)
- Netwerk auto (rol Provincialeweg)
- Netwerk OV (verplaatsing busstation? aantrekken automobilisten uit de regio, treinambities)
- Verblijfskwaliteit binnenstad
- Relatie mobiliteit en verstedelijking
- Spoorwegovergang Keern

