Zwaag, 21-11-2025

# B&W Hoorn, gebrek aan juiste informatie of jokt men?

In Marten Toonders avonturen van Tom Poes sprak het criminele personage Bul Super "Recht is iets kroms dat verbogen is". Een uitspraak die van toepassing lijkt te zijn op het antwoord van Burgemeester en Wethouders van 14 november jl. op de raadsvragen van fractie Sociaal Hoorn, in de persoon van Roger Tonnaer, over de aansluiting van de fietstunnel met de wijk Bangert en Oosterpolder. Een aansluiting met een voorgesteld tracé dat een nieuw aan te leggen wijkpark én het reeds bestaande enige losloopgebied voor honden in de wijk in tweeën zal splijten. Het vervolgtracé voor fietsers dat slalomt door de wijk is volgens B&W echter toch echt recht. B&W wringt zich in allerlei bochten om de rug recht te kunnen houden.

Als bewoners constateren wij dat de antwoorden twee dingen kunnen betekenen:
1. Deze antwoorden zijn hét bewijs dat er bij B&W een onjuist beeld is, c.q. geen onderzoek is gedaan naar, de veiligheid van fietsers ná het verlaten van het deelgebied van het te ontwikkelen wijkpark.
2. Burgemeester en Wethouders zijn bewust aan het jokken om het plan door te drukken.

Het is opmerkelijk om te lezen hoe B&W zichzelf tegenspreekt en onwaarheden verkondigt. Terwijl de impact op ons als omwonenden groot zal zijn én dat B&W er bewust voor kiest om het leven van fietsers in de waagschaal te leggen.

Ik zal e.e.a. toelichten:
Antwoord op vraag 1:
"*We verwachten geen problemen door de komst van de nieuwe fietsverbinding richting Zevenhuis.*"
Waarom niet? De locatie-experts verwachten dit wel. Sterker nog, de route via de Vredemaker zorgt nu reeds voor problemen én ongelukken.

"*Tijdens de spitsuren zal het iets drukker worden, maar de verkeerssituatie blijft veilig.*"
De gevaarlijkste bocht van heel Bangert en Oosterpolder waarbij vrijwel wekelijks iemand met fiets of brommer in het gras beland is dus volstrekt veilig volgens de burgemeester en wethouders? En dan hebben we het nog niet gehad over de aansluiting bij de Dorpsstraat waar auto's 50km/uur rijden en waar al diverse keren een fietser met een ambulance is afgevoerd.

Hoeveel drukker gaat het worden? Wat zegt het verkeersrapport daar dan over? Is hierin ook meegenomen dat men vanuit Bedrijventerrein Zevenhuis het fietspad rechtdoor gaat leggen om aan te sluiten bij het lint van Zwaagdijk? Het laatste zal betekenen dat veel (scholieren)fietsverkeer voortaan mede dankzij de aanwezige eetgelegenheden niet langer via de Oostergouw of Rijweg zullen fietsen maar hun route via Bangert en Oosterpolder zullen verleggen?

Door de beperkte ruimte vliegen de fietsers nu al over de stoep, ongeacht spelende kinderen of voetgangers, om door te kunnen fietsen als ze een tegemoetkomende auto of stationaire bestelbus van een pakketdienst te kunnen passeren. Waar is handhaving?

Daarnaast staat in het Actieplan Fiets 2024-2028 over de verbinding tunnel Zevenhuis en wijk Bangert & Oosterpolder te lezen: *“De schakel trekt volgens het onderzoek nog niet veel fietsers aan. Dit komt onder andere doordat werkgelegenheid of horeca in de modelberekening niet als bestemming meetelt.”* De bekende overlast van het zwerfafval van de eetgelegenheden in de fietstunnel waarvoor men zelfs al diverse, helaas weinig effect hebbende, maatregelen heeft genomen, toont echter aan dat deze fietsbewegingen sterk aanwezig zijn. Sterker nog, als bewoners achten wij het aannemelijk dat er dagelijks significant meer dan 150 fietsbewegingen plaatsvinden via de route vanaf de Dorpsstraat en Bedrijventerrein Westfrisia / De Marowije. Heeft hier sinds het actieplan is opgesteld inmiddels wel een gedegen verkeersonderzoek naar plaatsgevonden? Zevenhuis groeit nog steeds, er is dus ook een toename van fietsverkeer door werkgelegenheid te verwachten.

Antwoord op vraag 2:
"*Het is niet wenselijk om een fietspad parallel aan het Westerkrabhoofd aan te leggen. Het is niet veiliger, want er ontstaan dan meer fietsoversteekplaatsen.*"
Er ontstaat één fietsoversteekplaats meer én nota bene op een route parallel langs De Strip waarbij de daaropvolgende kruisingen met de dorpslinten wél zijn voorzien van stoplichten.

Daarnaast kan de ontsluiting bij De Marowije gezien worden als een eerste deelrealisatie van het fietspad tussen de tunnel en de Oostergouw conform het gemeentelijk actieplan Fiets 2024-2028 nr. 12. In dit plan wordt De Marowije overigens vanaf de hoek van het Westerkrabhoofd een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur. Met het plan van de bewoners blijft er dus één overgang van het Westerkrabhoofd met een maximum snelheid van een 50 km/uur, alleen ligt deze overzichtelijker voor automobilist en fietser én in lijn met de enige fietsverbinding die in één rechte lijn conform Actieplan Fiets 2024-2028 door de hele wijk Bangert en Oosterpolder loopt, parallel langs De Strip.

Verder is dit antwoord bevreemdend, want in hun antwoord op de vragen van de Fracties Hart van Hoorn en Fractie Tonnaer van 17 nov. 2025 stelt B&W: *"De intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op het Westerkrabhoofd is dusdanig dat het verkeer zichzelf kan regelen.*"
Dit maakt dus duidelijk dat één of twee overgangen volgens hun eigen zeggen geen verschil zou moeten maken voor wat betreft veiligheid bij het nieuwe Westerkrabhoofd.
B&W spreekt hier zichzelf dus tegen. Daarnaast is de verkeerssituatie in het voorstel van de bewoners overzichtelijker doordat fietsers en automobilisten elkaar al eerder en langer kunnen zien voor er een oversteek door fietsers zal plaatsvinden. Zij komen immers niets plotseling vanachter een groene geluidswal tevoorschijn zoals in het plan van B&W het geval is. Je hoeft geen verkeerskundige te zijn om te weten wat veiliger is.

"*Er ligt al een goed ingericht fietspad tussen de Bangert en Oosterpolder en bedrijventerrein Westfrisia die gebruikt kan worden om via de Vredemaker naar Zevenhuis te gaan en vice versa na realisatie van de definitieve fietsaansluiting Zevenhuis — Bangert en Oosterpolder.*"
Noch dit fietspad, noch de rechtdoorgaande route welke De Strip (50km/uur) kruist naar de Rijweg, zijn opgenomen op de lijnenkaart van Fietsroutes in Bangert en Oosterpolder uit Actieplan Fiets 2024-2028. Maar gelukkig betekend dit dat het fietspad dus ook prima andersom kan functioneren als fietsers direct uit de tunnel rechtsaf kunnen slaan naar De Marowije conform het plan van de bewoners. Waarbij het fietspad richting de Oostergouw, nr 12 uit het Actieplan fiets, dan al deels gerealiseerd wordt.

"*Verder zijn aan de kant van de Strip geen voorzieningen voor fietsers en de infrastructuur is hiervoor niet geschikt door water en groen.*"
**Dit is feitelijk onjuist.** De straten parallel langs De Strip zijn gewoon opgenomen als fietspaden in het Actieplan Fiets 2024-2028 en het kaartje dat B&W stuurde. Deze straten Dijkgraaf en Paaldijk (en de straten in het verlengde daarvan helemaal tot aan de Westerblokker) zijn juist voorzien van de enige stoplichten voor fietsers en voetgangers bij de kruisingen met de Dorpslinten. Er liggen zelfs aparte stukken breed fietspad die fietsers meer ruimte bieden dan op de Vredemaker beschikbaar is. Tevens zijn beide straten voorzien van parkeervlakken. **Er is daar op de rijbaan dus meer ruimte voor fietsverkeer dan op de Vredemaker.** De bij de aanleg van de wijk geplande parkeervlakken op de Vredemaker zijn immers door de Gemeente zelf geschrapt (zonder participatie met bewoners) i.v.m. het te behalen groenpercentage in de nieuwe wijk. Het Actieplan Fiets 2024-2028 lijkt hier geen rekening mee houden.

"*De Vredemaker is een erftoegangsweg met een maxìmumsnelheid van 30 km/u met aan één kant woningen.*"
**Drogreden.** Hetzelfde geldt voor de straten die direct paralel lopen aan De Strip, maar daar zijn zoals eerder vermeldt aan de kant van de woningen wel parkeervlakken en dus is er meer ruimte voor fietsers op de rijbaan.

"*De route vanaf de Bangert, Dorpsstraat tot aan Zevenhuis is via de Vredemaker een rechte lijn.*"
**Feitelijk onjuist.** Zelfs in het lijnenkaartje van de Fietsroutes Bangert en Oosterpolder 2024-2028 is de gevaarlijkste bocht van de wijk Bangert en Oosterpolder ter hoogte van Vredemaker 95 niet

opgenomen, terwijl de slalommen van de fietsroute op Dorpsstraat en Bangert wel zijn opgenomen.

Dit deel van het antwoord maakt pijnlijk duidelijk dat er bij B&W een totaal onjuist beeld is van de situatie aan de Vredemaker. Hoe kan dit als er, zoals men aan de bewoners suggereerde, extra onderzoek is gedaan door 'experts' naar de beste oplossing? **Het door B&W voorgestelde fietstracé én bijbehorende onderzoeken zijn dus aantoonbaar gebaseerd op onjuiste informatie.**

"*Tot slot is er geen budget voor extra fietspaden bovenop de voorgesteld fietsaansluiting.*"
Ten eerste betaald Bedrijventerrein Zevenhuis de kosten van de fietsaansluiting geraamd op € 640.000,-.
Ten tweede bespaard men bij het schrappen van de aansluiting op de Vredemaker de aanleg van twee bruggen, hetgeen uiteindelijk misschien zelfs een kostenbesparing zal opleveren.
Schattingen voor de aanleg van fietspaden liggen tussen de €200.000 en €300.000 per kilometer, wat neerkomt op €200 tot €300 per meter. Aldus Rijkswaterstaat. De voorgestelde ontsluiting van de bewoners zou ca. 800 meter fietspad zijn. Dus ruim binnen het geraamde budget.
Daar komt nog bij dat, zoals eerder gemeld, de aansluiting richting De Marowije reeds was opgenomen in het Actieplan fiets 2024-2028, als zijnde een fietspad dat nog verder door gaat lopen tot aan de Oostergouw. Er is dus geen sprake van een EXTRA fietspad richting De Marowije.

**ONDERZOEK TOONT AAN: VOORSTEL B&W IS ONVEILIGER**
In het AD van 30 juni 2025 berichtte Martijn Klerks over het onderzoek van Sweco naar de fietsveiligheid in Hoorn. In dit onderzoek zijn met name de wegen waar auto's 50km/uur rijden en de weg moeten delen met fietsers benoemd als onveilig én als locaties waar de gemeente nog meer geld in zou moeten investeren om e.e.a. veilig te krijgen. Hans Drolenga, adviseur veilige mobiliteit bij Sweco:*"Eén van de grootste risico's voor fietsers zijn de gemengde wegen. Auto's en fietsers delen daar dezelfde rijbaan met snelheden van 50, 60 of zelfs 80 kilometer per uur."*

Als de raad ervoor zou kiezen om voor het bewonersvoorstel van een ontsluiting van de fietstunnel op De Marowije en de Dijkgraaf parallel langs De Strip te realiseren. Kiest men voor een route die in één rechte lijn via 30km zone mét reeds bestaande stoplichten op de 50km/uur Dorpslinten tot aan de Westerblokker voert. En niet, zoals het voorstel van B&W slechts tot aan de Bangert middels de nodige slalommen op wegen met auto's die 50km/uur rijden en dit, ons inziens, ook in de toekomst blijven doen. Mocht het geraamde bedrag dat Bedrijventerrein Zevenhuis voor de realisatie van de fietsaansluiting zal betalen onvoldoende blijken, dan kan men dus altijd nog aanspraak maken op het budget dat beschikbaar is gesteld voor het veiliger maken van de fietsroutes.

Verder heerst bij de bewoners een gevoel van onvrede over het onvermogen van de gemeente Hoorn om te handhaven in de wijk en langs de fietsroute die B&W voorstelt. De tunnel blijft een favoriete locatie voor het afsteken van illegaal zwaar vuurwerk en het zich 'kunstzinnig' uiten met graffiti. Er wordt niet gehandhaaft op hangjongeren in de speeltuinen met een verbod om zich er tussen 22 en 8 uur op te houden. Met de aanleg van het fietstracé vanaf de tunnel naar de Vredemaker maakt men het voor de hangjeugd nog aantrekkelijker zich in de speeltuinen op te houden.

De gemeente veroorzaakt met haar lakse houding zelfs onveilige situaties. Langs het fietspad Bleekmeer, onderdeel van het Actieplan 2024-2028, plaatst men een waarschuwingsbord met voorrang van rechts, terwijl men niet de maximale hoogte van 1 meter voor een heg in de voortuin van nr. 11 conform APV handhaaft. Fietsers komende vanaf het fietspad Houterpolder zijn daardoor pas op het allerlaatste moment zichtbaar. Een hogere heg mag uitsluitend als er een omgevingsvergunning verleent zou zijn. Gezien de gevaarlijke situatie die dit op een doorgaande fietsroute veroorzaakt, kan het toch niet zo zijn dat deze verleend is?

De gevaarlijke situatie bij de t-splitsing van Kolenbergstraat met de Koewijzend / Bangert waarbij door fietsers de uiterst riskante fietsslalom via Bangert naar Hoge Weere gemaakt wordt, wordt nog eens extra verergert door een gebrek aan handhaving op auto's die al jaren tot aan de T-

splitsing geparkeerd worden. Nota bene op wegen waar voertuigen maximaal 50 km/uur mogen rijden en er volgens Sweco al extra gevaar is voor fietsers blijkt de gemeente incapabel.

B&W geeft zelf reeds aan te verwachten dat het nog drukker zal worden: “Tijdens de spitsuren zal het iets drukker worden”. Dit terwijl de veiligheid nu al in het geding is. De gemeentelijke handhaving kan het overduidelijk nu al niet meer aan en de wijk groeit gestaag door evenals bedrijventerrein Zevenhuis. Gezien de mate waarin verkeersader De Strip nu al dagelijks dichtslibt is de inschatting van de bewoners dat het onmogelijk zal zijn om van de Dorpsstraat een 30km/uur straat te maken zoals is voorgesteld in het Actieplan Fiets 2024-2028. Niet alleen vanwege de drukte maar ook door de veelgebruikte busroute via de Dorpsstraat die beslist in stand dient te blijven.

**ANDERE OVERWEGING**
Als kosten het grootste struikelblok zijn in deze kwestie dan is een ander kostenbesparend compromis wellicht de moeite van het overwegen waard. De gemeente zou de halve breedte van het huidige Westerkrabhoofd intact kunnen laten om te gebruiken als fietspad met aansluiting op De Marowije en op de Dijkgraaf conform het bewonersvoorstel. Dit scheelt in de kosten van het verwijderen én in de kosten van fietspad- en parkaanleg. Het wijkpark komt dan tussen het fietspad en het nieuwe Westerkrabhoofd te liggen, het huidige hondenlosloopgebied kan volledig intact blijven en het nieuwe wijkpark vrij van hondenpoep. Met een open landelijke structuur met bloemenweides (goed voor bijen en insecten) blijft er over het fietspad sociale controle door zichtbaarheid vanuit de wijk.

De twee fiets- en voetgangersbruggen over het water richting Vredemaker, kunnen vervangen worden door één fietsbrug in het park over een sloot die het oude en nieuwe water met elkaar verbind. Honden en fietsers blijven gescheiden hetgeen de veiligheid van mens en dier ten goede komt. Het park zal bereikbaar zijn voor voetgangers via de kopse kanten, zoals nu ook reeds in deelgebied 4/5 het geval is. Bijkomend voordeel is dat op deze manier in het geval van calamiteiten hulpverleners, en bij overlast handhaving, via het fietspad sneller toegang hebben tot alle delen van park.

**CONCLUSIE**
Ik verzoek de raadsleden te stemmen tégen het fietstracé van B&W via de Vredemaker en vóór het voorstel van de bewoners met fietspadaansluiting van de fietstunnel op De Marowije en de Dijkgraaf bij De Strip.

- Voorkom confrontaties tussen viervoeters en tweewielers in het nieuwe wijkpark.
- Voorkom toenemende fietsoverlast middenin de wijk.
- Voorkom meer hangjeugd en overlast in de wijk.
- Zorg voor minder fietsverkeer op de slalom punten met de Dorpsstraat en Bangert waar auto's 50km/uur rijden.
- Stem tegen het ondeugdelijk plan van B&W dat evident is gebaseerd op een verkeerd beeld van straten in de wijk Bangert en Oosterpolder én waarin een reeds gevaarlijke bocht B&W schijnbaar compleet onbekend is.

Reeds 101 bewoners van de Vredemaker, Waarschap, Schouwmeester en Dorpsstraat welke door een directe aansluiting van de fietstunnel op de Vredemaker getroffen zullen worden, hebben hun handtekening gezet tegen het voorstel voor het fietstracé van B&W en voor het voorstel van het fietstracé van de bewoners.

Het onderzoek van Sweco toont aan dat het later moeten aanpassen om situaties veiliger te maken altijd meer kost. Nu betaald Bedrijventerrein Zevenhuis de fietsaansluiting, de veiligheidsaanpassingen die later nodig zullen zijn voor het vervolgtracé, moeten van ons gemeenschapsgeld betaald worden. Als bewoners willen wij de gemeente voor deze fout behoeden én hopen we ook nog meer menselijk leed in de vorm van ongelukken te voorkomen. Toon toekomstvisie. Dempt de put eer er een kalf verdronken is!

Hoogachtend,

5.1.2e - 5.1.2e

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

| Wet | Artikel | Omschrijving | Pagina's |
|---|---|---|---|
| Wet open overheid | Art. 5.1 lid 2 sub e | De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer | 4 |