Hoorn vanzelfsprekend op de fiets

Actieplan Fiets 2024-2028

Maart 2024



GEMEENTE HOORN

Voorwoord

Weer of geen weer, de inwoners van Hoorn, Blokker en Zwaag pakken vaak de fiets. Fietsen is simpelweg de makkelijkste en prettigste manier om naar het centrum, naar school of naar het werk te gaan. Fietsers helpen Hoorn aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar te houden. Dat is ontzettend belangrijk, want onze gemeente groeit.

Het ziet ernaar uit dat er in 2040 maar liefst tien tot twintig procent meer mensen wonen in Hoorn, Blokker en Zwaag. Dit betekent natuurlijk ook dat meer mensen zich gaan verplaatsen door de gemeente. We hebben er allemaal baat bij dat zoveel mogelijk mensen dat lopend, fietsend of met het openbaar vervoer doen. Dit zijn namelijk vervoerswijzen die gezond zijn en weinig openbare ruimte in beslag nemen. We nemen nu maatregelen, om ervoor te zorgen dat onze gemeente straks nog aantrekkelijk en goed bereikbaar is. Met dit Actieplan Fiets hebben we een stevig pakket maatregelen samengesteld.

We gaan we het voor u en uw bezoekers de komende jaren zo aantrekkelijk mogelijk maken om de fiets te pakken. We leggen comfortabele nieuwe fietspaden aan en zorgen voor voldoende goede plekken om de fiets te parkeren. Ook besteden we speciale aandacht aan kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen en kinderen. We verbeteren de verkeersveiligheid bijvoorbeeld door de maximumsnelheid van veel wegen te verlagen naar 30 km/u. Verder bieden we samen met de provincie Noord-Holland verkeerseducatie aan op de basisscholen. Ouderen kunnen meedoen aan het programma Doortrappen, om veilig de weg op te gaan.

Ondertussen blijf ik natuurlijk zelf ook lekker fietsen. Zo kan ik het best genieten van al het moois dat Hoorn, Blokker en Zwaag te bieden hebben. En…oh ja: Licht aan in het donker!



René Assendelft,
wethouder verkeer, vervoer en parkeren

Inhoudsopgave

1 Wensbeeld voor 2040 5
1.1 Vanzelfsprekend op de fiets 5

2 Inleiding 8
2.1 Waarom een Actieplan Fiets? 8
2.2 Actieplan Fiets: uitwerking van ingezette koers 12
2.3 Van NU naar LATER 14

3 Fietsen over ruime en veilige fietsroutes 17
3.1 Verbeteren van de verkeersveiligheid, van 50 km/u naar 30 km/u 17
3.2 Verbeteren van de verkeersveiligheid op kruispunten 23
3.3 Het fietsnetwerk 25
3.4 Minder wachten 27
3.5 Kortere routes 28
3.6 Fietsen in de binnenstad 31
3.7 Snel en comfortabel van en naar Hoorn; verbeteren regionaal fietsnetwerk 31
3.8 Bewegwijzering 33
3.9 Welke projecten? 34

4 Gemakkelijk en veilig de fiets parkeren 36
4.1 Fietsparkeren in de binnenstad 36
4.2 Fietsparkeren buiten de binnenstad 37
4.3 Fietsparkeren bij nieuwbouw 38
4.4 Een rek voor iedere fiets 39
4.5 Welke projecten? 39

5 Met zijn allen vanzelfsprekend op de fiets ... 41
5.1 Fietsen van jongs af aan 41
5.2 Fietsen naar je werk 43
5.3 Blijven fietsen 43
5.4 Welke projecten? 44

6 Organisatie en financiën 46
6.1 Samenwerking en tempo 46
6.2 Financiën 46

Bijlage 48
Maatregelenoverzicht 48
Actieplan Fiets in het kort 49


CAFE
P

1. Wensbeeld voor 2040

In dit hoofdstuk maken we ons een voorstelling van de ideale (fiets)stad van de toekomst. Het is geen blauwdruk, maar een wensbeeld. Dit geeft ons richting om de komende jaren de juiste keuzes te maken.

1.1 Vanzelfsprekend op de fiets

In 2040 staat Hoorn bekend als de bruisende hoofdstad van Westfriesland. Dagelijks bezoeken duizenden mensen de stad om er te werken, te studeren, te sporten en om zich te vermaken in het historische centrum.

Aantrekkingskracht

In 2040 zit Hoorn in de lift. Sinds 2020 heeft de stad veel nieuwe inwoners getrokken. Nu, twintig jaar later, is de stad nog aantrekkelijker door de combinatie van het diverse woningaanbod, de grote werkgelegenheid, het historische centrum en nieuwe attracties. Zo heeft Hoorn het grootste stadsstrand van Nederland, met volop ruimte voor vermaak en ontspanning. Het aantal inwoners en bezoekers zorgt voor voldoende draagkracht voor allerlei voorzieningen en diensten, zoals gezellige winkels en goed openbaar vervoer.

Fijn wonen

Het is fijn wonen in de gemeente Hoorn, waar alles dichtbij is. In 2040 is de lucht schoon, er is volop groen en veel water. Er is gewerkt aan het vergroenen van straten en pleinen om koele plekken te creëren in



figuur 1 Omgevingsvisie Hoorn meer stad worden



Figuur 2. Nieuwe fietsroute langs het stadsstrand

de zomer. Inwoners zijn vaker buiten, dit heeft een positief effect op onze sociale contacten, en op onze mentale en fysieke gezondheid.

Het historische karakter van de centra van Zwaag, Blokker en Hoorn is nog steeds herkenbaar. Tegelijkertijd voelt de gemeente Hoorn meer dan ooit als één stad. Dit komt doordat de centra, de sportvoorzieningen en de scholen onderling goed verbonden zijn door veelgebruikte ruime fietsroutes. De historische dorpslinten zijn de belangrijkste fietsroutes van de stad. Het is een genot er te fietsen, comfortabel en veilig. Tegelijkertijd hebben de routes een herkenbare en aantrekkelijke uitstraling die past bij het historische karakter. Van wijk naar wijk én richting de binnenstad liggen er veelgebruikte en ruime fietsroutes. Oude barrières in de vorm van drukke wegen en spoorlijnen vallen minder op dankzij nieuwe prettige en sociaal veilige fiets- en voetgangersverbindingen.

Rustig verkeersbeeld

De fiets was in 2020 al de populairste manier om je te verplaatsen en in de afgelopen jaren is de populariteit alleen nog maar toegenomen. Inmiddels zijn de meeste straten zo ingericht dat het prettig fietsen is naar werk of school, zelfs tijdens de drukke spits. Bijna overal in Hoorn rijdt iedereen maximaal 30 km/u. Omdat alles zo dichtbij is, is dit voor de inwoners geen probleem. Het verkeer stroomt goed door, je bent zo op je bestemming. Door het rustige verkeer kunnen kinderen veilig buiten spelen. De meeste ouders brengen hun kinderen met de fiets naar school. Vanzelfsprekend gaat de jeugd op de fiets naar school of naar sport.

Verbonden met de regio

De treinstations van Hoorn zijn belangrijke knooppunten geworden in de regio. Wie Hoorn bezoekt, komt meestal met de trein. Vanuit hier loop je zo het centrum in of pak je een OV-fiets naar het stadsstrand. Bij de stations kun je je fiets gratis parkeren in een overdekte bewaakte fietsenstalling. Dat is ook prettig voor inwoners die hun elektrische fiets veilig willen stallen bij een bezoek aan het centrum. Ook buiten het centrum is het fietsparkeren goed geregeld. Bij alle wijkwinkelcentra, sportvoorzieningen en scholen kun je je fiets veilig parkeren, dicht bij de bestemming. De gezellige winkels en de horeca worden voornamelijk bevoorraad met elektrische bakfietsen. Daardoor blijft er veel ruimte over voor het winkelend publiek.

Sport en ontspanning

Fietsen is in 2040 steeds meer een vorm van ontspanning en plezier geworden. De meeste inwoners van Hoorn, Blokker en Zwaag maken regelmatig een rondje in en buiten de stad. Ouderen genieten op een elektrische fiets van de prachtige omgeving, fanatieke wielrenners zoeven over de brede regionale doorfietsroutes.

Met de tijd mee

Overal op straat zijn lichte elektrische voertuigen te zien. Meer en meer worden goederen bezorgd met elektrische bakfietsen. Ouderen blijven lang fietsen op de elektrische fiets. Elektrische deelauto's zijn steeds vaker te zien. Het is dus niet meer voor iedereen nodig om een eigen auto te bezitten. Op toegankelijke P+R's kan worden overgestapt op het openbaar vervoer of de fiets. De infrastructuur is aangepast aan de veelheid aan elektrische voertuigen. Fietspaden zijn breder en waar het verkeer mengt, is voldoende ruimte voor fietsers en auto's. De maximale snelheid is 30 km/u.

Heel Hoorn profiteert

In 2040 zien we het resultaat van investeren in ruimte voor de fietser en voetganger. Ondanks de groei van het aantal inwoners kan iedereen zich goed door de stad verplaatsen. Nu de openbare ruimte steeds meer is ingericht voor voetgangers en fietsers, is de stad een stuk gezonder en aantrekkelijker geworden. De binnenstad is nu voor velen de huiskamer van de stad. Dit succes is overgeslagen op de andere wijken, waar nu ook meer ruimte is ontstaan. De opgebloeide openbare ruimte geeft een boost aan de economie.


LET OP !
NIET PARKEREN
05
06
VVN
verkeersexamen
08

2. Inleiding

2.1 Waarom een Actieplan Fiets?

Het Actieplan Fiets is een actiegericht pakket aan maatregelen om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verhogen. Onze inwoners vinden het belangrijk dat we investeren in een gezonde en aantrekkelijke stad. Daarvoor is het nodig dat zoveel mogelijk mensen zich te voet of met de fiets verplaatsen. Dus zorgen we voor een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk.

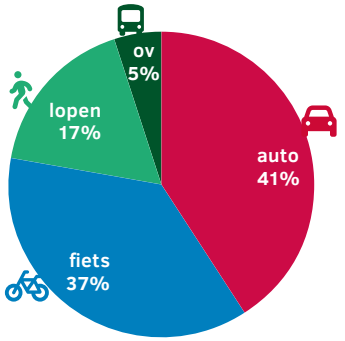
Er wordt veel gefietst, dat gaan we ondersteunen met prettige en veilige routes

Inwoners van Hoorn, Blokker en Zwaag fietsen vaak. Van alle verplaatsingen die in 2019 werden gemaakt, werd ongeveer 37% met de fiets gedaan. Er wordt in Hoorn vaker voor de fiets gekozen dan in Alkmaar (34%), Dijk en Waard (30%) en Enkhuizen (34%). Het openbaar vervoer wordt weinig gebruikt. Kennelijk is dat voor veel inwoners geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. We zien dan ook dat veel ritten met de auto worden gemaakt, ook al zijn alle voorzieningen in Hoorn op korte afstand bereikbaar.

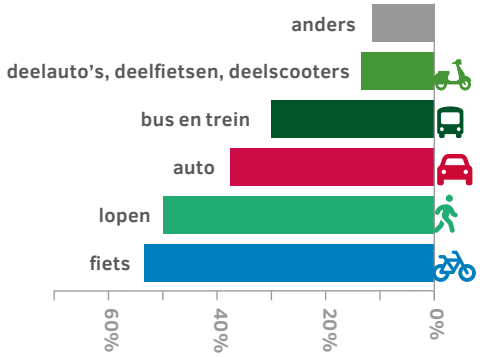
Als inwoners gevraagd wordt waar de gemeente de komende jaren vooral aandacht aan moet besteden op het gebied van mobiliteit, dan geeft 54% aan dat de gemeente aandacht moet besteden aan de fiets.[1]

Bevolkingsontwikkeling: het wordt drukker op de weg en op het fietspad

Sinds 1995 is het aantal inwoners in Hoorn met 23% gestegen, naar 75.230 inwoners in 2023. Hoorn is een dichtbevolkte gemeente



Figuur 3. Verdeling van verplaatsingen naar vervoerswijze in 2019 (CBS)



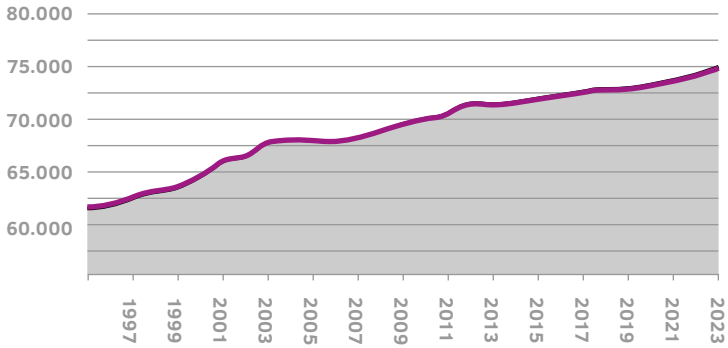
Figuur 4. Waar moet de gemeente de komende jaren vooral aandacht aan geven?

met 3647 inwoners per km2. Daarmee staan we op plek 14 van dichtbevolkte gemeenten in Nederland. Volgens de prognoses van het CBS neemt het aantal inwoners tot 2035 toe met ruim 10%. De gemeente zet in op de bouw van 10.000 tot 12.000 woningen tot 2040. Dat zou zelfs een toename met ongeveer 20% van het aantal inwoners betekenen. Het gaat dus drukker worden op de weg en op de fietspaden.

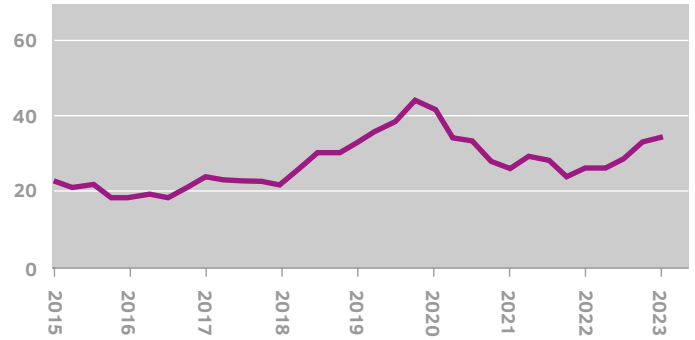
Verkeersveiligheid: fietsers zijn nog te vaak bij ongevallen betrokken

In figuur 6 is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Hoorn van de afgelopen tien jaar te zien. Helaas neemt het gemiddeld aantal slachtoffers van verkeersongevallen de laatste jaren niet af, ondanks het doorvoeren van verschillende infrastructurele verbeteringen. In de jaren 2018 tot en met 2022 waren relatief veel jongeren tussen de 16 en 20 jaar slachtoffer in het verkeer. In die jaren zien we ook dat het overgrote deel van de slachtoffers fietser is (zie figuur 7).

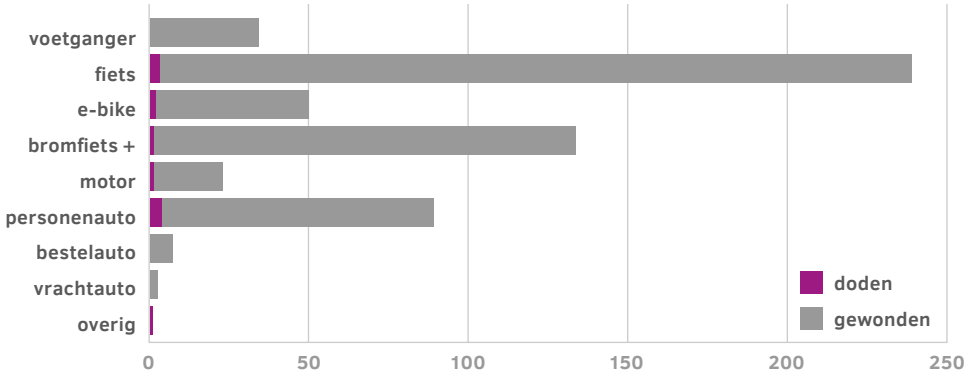
1) Flitspeiling Mobiliteit 2021, gemeente Hoorn



Figuur 5. Ontwikkeling van het aantal inwoners in Hoorn, bron: www.allecijfers.nl



Figuur 6. Ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Hoorn, BLIQ-rapportage



Figuur 7. Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze 2018-2022, BLIQ-rapportage

Er fietsen veel scholieren uit de regio door onze stad. Kinderen en jongeren in deze leeftijdsgroep zijn relatief vaak betrokken bij een ongeval. Landelijk neemt ook het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval toe. In Hoorn is nu al ruim 20% van de inwoners 65-plusser. Vergeleken met andere middelgrote steden is dit een relatief groot aandeel. Voor alle inwoners en specifiek voor inwoners en bezoekers in deze leeftijdscategorieën gaan we de verkeersveiligheid in Hoorn verbeteren.

Kwaliteit van het fietsnetwerk moet beter

Fietsend door Hoorn zien we dat er in de afgelopen jaren goed geïnvesteerd is in het verbeteren van het fietsnetwerk. Er liggen enkele prachtige brede en comfortabele fietspaden door de wijken. Een voorbeeld is de fietsroute via het Kloosterhout.

- Ruimte wordt vaak gedeeld met auto's bij een toegestane snelheid van 50 km/u

Helaas is deze hoge kwaliteit niet overal aanwezig. In de meeste straten is de ruimte beperkt en vaak moet de rijbaan gedeeld worden met auto's en vrachtauto's. Dit komt niet alleen voor op rustige fietsroutes, maar juist op de belangrijkste historische doorgaande routes, zoals de dorpslinten. Bovendien geldt op de grootste delen van deze routes 50 km/u als maximumsnelheid. Hierdoor zijn deze routes voor fietsers minder aantrekkelijk.

- Wegen en spoorlijnen knippen het fietsnetwerk op

Het historische centrum is de belangrijkste bestemming voor fietsers. Helaas kun je meestal niet lekker doorfietsen als je vanuit de woonwijken ten noorden van de Provincialeweg naar het centrum fietst. De Provincialeweg heeft een belangrijke functie voor de afwikkeling van het autoverkeer, maar is voor fietsers en voetgangers een behoorlijke barrière. Fietsers moeten vaak lang wachten voor een verkeerslicht. Het fietstunneltje bij de Vredehofstraat is prettig om het kruisend autoverkeer te vermijden, maar in de avonduren wordt de tunnel ook gemeden vanwege de sociale veiligheid. Na de Provincialeweg moeten fietsers regelmatig nog wachten voor een passerende trein bij het spoor. Deze verschillende barrières zorgen ervoor dat de routes van en naar de binnenstad niet ideaal zijn.



Figuur 8. Ruime fietsroute via het Kloosterhout



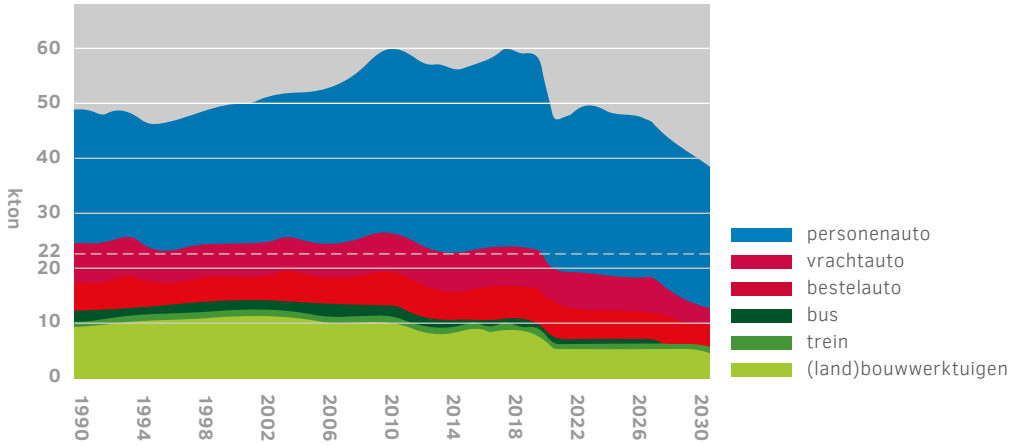
Figuur 9. Weg met gemengd verkeer - Westerblokker



Figuur 10. De Provincialeweg is een flinke barrière in het fietsnetwerk.



Figuur 11. onduidelijke voorrangssituatie vanwege onderbreken markering fietspad. Keern – Westfriese Parkweg



Figuur 12. CO_2-emissie in Hoorn in de referentieprognose, afgezet tegen de doelstelling van 55% CO_2-reductie. De stippellijn is de waarde waar we 2030 onder moeten zitten (daling van 55% tov 1990)
bron: www.rmprekentool.nl

Ontbreken van uniforme inrichting van wegen

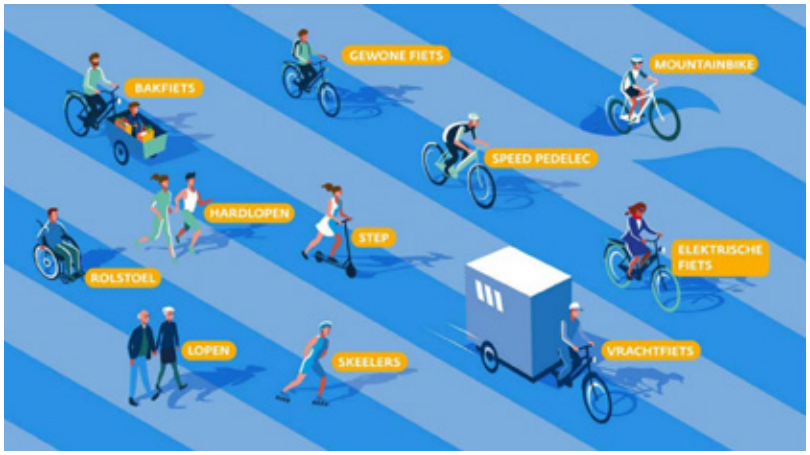
In de loop van de jaren is er een grote verscheidenheid ontstaan in de inrichting van wegen in Hoorn. Hierdoor oogt het fietsnetwerk rommelig, zijn fietsroutes moeilijk herkenbaar en voorrangssituaties niet altijd duidelijk. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Veel is al aangepakt en verbeterd. Zo waren er vroeger bijvoorbeeld geen rode fietsstroken aanwezig. Toch is er nog veel te doen.

Klimaat: CO_2-uitstoot van het verkeer in Hoorn neemt onvoldoende af

In de klimaatwet is vastgelegd dat we in 2030 49% minder broeikasgassen moeten uitstoten dan in 1990. De EU-lidstaten hebben dat nog aangescherpt en afgesproken dat de EU in 2030 minimaal 55% CO_2 minder moet uitstoten. In Hoorn gaat de afname van uitstoot van CO_2 te langzaam om de doelen te halen. Figuur 12 toont de CO_2-ontwikkeling voor de emissies van de mobiliteitssector in de jaren 1990-2030. Er is een inschatting gemaakt van de effecten van verschillende maatregelen om de CO_2-emissies in de sector mobiliteit en transport terug te dringen. Duidelijk wordt dat de beoogde CO_2-reductie in 2030 met de huidige koers niet wordt behaald. Er is daarom extra inzet nodig op alle onderdelen.



Figuur 13. Met de fiets bereikbaar binnen 15 minuten vanaf het gemeentehuis



Figuur 14. Verschillende manieren op je te verplaatsen op het fietspad
bron: provincie Noord-Holland

De gemeente is zeer compact en daarom is de fiets ideaal voor dagelijkse verplaatsingen

Binnen een kwartier kun je vanaf het middelpunt van de gemeente per fiets vrijwel alle woningen, winkels en andere voorzieningen in Hoorn, Blokker en Zwaag bereiken. Dit bewijst hoe compact de gemeente is en waarom inzetten op meer fietsgebruik zo kansrijk is. Allemaal redenen waarom zoveel mensen in Hoorn de fiets pakken.[2]

De toekomst: verschillende voertuigen met verschillende snelheden op de fietspaden

De afgelopen jaren zien we in de meeste steden een gestage groei van het fietsgebruik en een afname van het autogebruik. Steden investeren steeds vaker in een prettige openbare ruimte met aandacht voor groen, voetgangers, fietsers en verblijfsruimte.

Op fietspaden rijden allerlei verschillende soorten tweewielers. De e-bike wordt steeds populairder. Dit zorgt ervoor dat ouderen vaker en langer kunnen fietsen. Tegelijkertijd leidt het ook tot verschillende snelheden op het fietspad. Vooral zogenaamde fatbikes rijden vaak hard. Dit kan leiden tot een verdere toename van ongevallen.

Hoorn krijgt meer inwoners en het fietsgebruik stijgt. Mede door het stimuleren van fietsgebruik om de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer te beperken. Daarnaast komen er meer lichte elektronische voertuigen zoals de elektrische (bak)fiets. Ook kunnen er in de toekomst nieuwe lichte elektronische voertuigen worden toegelaten op de openbare weg, bijvoorbeeld de elektrische step. Door deze ontwikkelingen zal het drukker worden op de fietspaden en neemt de gemiddelde snelheid en de hoeveelheid verschillende voertuigen toe.

2) Bron: https://app.traveltime.com

2.2 Actieplan Fiets: uitwerking van ingezette koers

Het Actieplan Fiets maakt duidelijk waar de gemeente Hoorn de komende vijf tot tien jaar in investeert om een aantrekkelijke fietsstad te worden. Het is een invulling van de koers die eerder is ingezet met het vaststellen van de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Daarmee sluit het Actieplan ook aan bij landelijk en regionaal beleid.



Figuur 15. Beleidskader voor het Actieplan Fiets

Omgevingsvisie Hoorn (2022): meer ruimte voor de fiets, minder voor de auto

Hoorn wil 'Meer stad worden'. Dat is een keuze voor groei en nieuwe ontwikkelingen om de gemeente nog aantrekkelijker te maken. Door te groeien kunnen publieke voorzieningen blijven bestaan. Zo kan er blijvend lokaal openbaar vervoer worden aangeboden. Tegelijkertijd leidt groei tot meer verkeer, terwijl de fysieke ruimte beperkt is. Daarom zet Hoorn vooral in op ruimte voor de fiets en voor voetgangers. In het straatbeeld komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder ruimte voor de auto. Tegelijkertijd zorgen we dat de stad goed bereikbaar blijft voor auto's.

Mobiliteitsvisie Hoorn (2021): 30 km/u als uitgangspunt

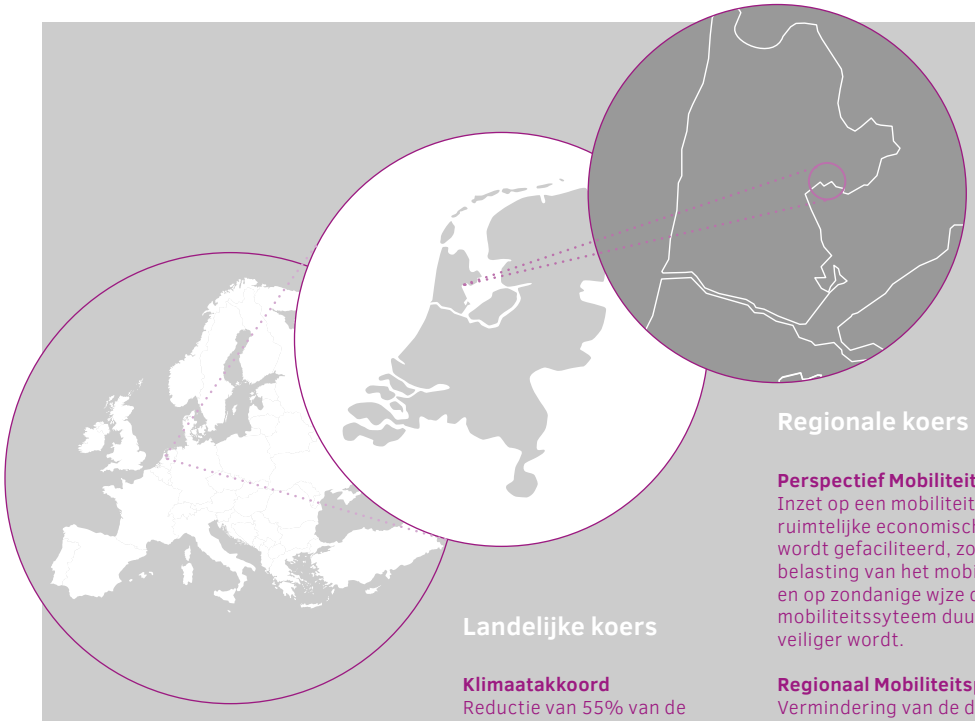
Met de Mobiliteitsvisie is een belangrijk besluit genomen om de verkeersveiligheid in Hoorn te verbeteren. De maximumsnelheid op wegen waar het verkeer gemengd is, gaat omlaag naar 30 km/u. In dit Actieplan wordt ingevuld op welke wegen dit tot aanpassingen leidt. Ook is besloten om het comfort, de veiligheid en de routekwaliteit voor fietsers te verbeteren.

Coalitieakkoord 2022-2026

In het coalitieakkoord is beschreven dat de groei van Hoorn nieuwe uitdagingen op het gebied van verkeer en vervoer betekent:

'Ontwikkelingen als het stadsstrand, de Poort van Hoorn, de Rozenbuurt, het Holenkwartier en de laatste fasen van de Bangert & Oosterpolder vragen om een daarop aangepaste infrastructuur. Niet alleen voor de bereikbaarheid en doorstroming, maar zeker ook voor de leefbaarheid. Daarbij zetten we steeds meer in op duurzame mobiliteit.'

'We ontwikkelen goede en veilige fietsroutes en fietsstraten (auto te gast) tussen wijken, naar bedrijventerreinen en de binnenstad. We starten met de verbinding van de fietstunnel Zevenhuis naar Bangert & Oosterpolder. We breiden de fietsstallingsmogelijkheden uit, vooral in de buurt van de Roode Steen en het Kerkplein.'



Europese koers

Fit for 55
Reductie van 55% van de CO_2-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990.

Landelijke koers

Klimaatakkoord
Reductie van 55% van de CO_2-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets
Om de kracht van de fiets goed te benutten in de mobiliteit van Nederland, is een schaalsprong fiets nodig: een forse ontwikkeling van de fietsnetwerken, fietsenstallingen en fietsstimulering.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid
Nul verkeersslachtoffers in 2050.

Regionale koers

Perspectief Mobiliteit
Inzet op een mobiliteitstranistie: de ruimtelijke economische ontwikkeling wordt gefaciliteerd, zonder extra belasting van het mobiliteitssysteem en op zondanige wjze dat het mobiliteitssyteem duurzamer en veiliger wordt.

Regionaal Mobiliteitsprogramma
Vermindering van de de CO_2-uitstoot van 4,2 megaton voor de sector mobiliteit en transport in 2030.

Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland
Mobiliteitsoplossingen moeten zowel slim, schoon als veilig zijn. We zetten in op een mobiliteitstransitie van verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit.

Regionaal Toekomstbeeld Fiets
We zetten in op een flinke kwaliteitsimpuls van regionale doorfietsroutes en fietsvoorzieningen in steden.

Actieagenda Actieve Mobiliteit
Een groei naar 75% actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 km in 2027.

Figuur 16. Europese, landelijke en regionale mobiliteitskoers

Landelijk en regionaal beleid

Uit de veelheid aan landelijke en regionale beleidsstukken wordt de opgave duidelijk (zie figuur 16). De rode lijn is dat we vanwege de groei van de bevolking, de klimaatdoelen, de bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving werken aan het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit.

1. Verminderen van mobiliteit

De groei van mobiliteit is te verminderen door wonen, werken en voorzieningen dicht bij elkaar te ontwikkelen, zodat zo min mogelijk nieuwe mobiliteit ontstaat. Ook kan de groei worden beperkt door reizigers te verleiden om niet of minder (in de spits) te reizen.

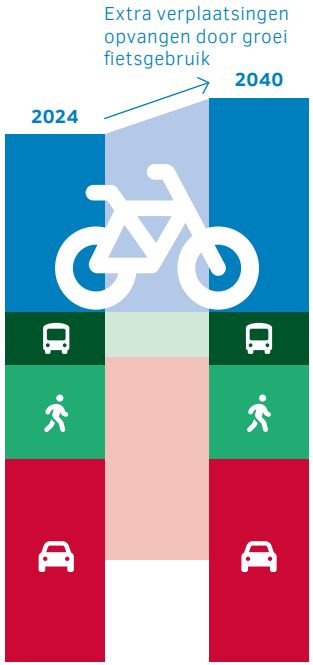
2. Veranderen van mobiliteit

Door in te zetten op het gebruik van duurzaam vervoer dat minder ruimte inneemt, zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, kunnen we voorkomen dat de druk van het autogebruik op de leefbaarheid en de schaarse ruimte verder toeneemt.

3. Verduurzamen van mobiliteit

We willen de mobiliteit verduurzamen door het gebruik van elektrisch vervoer te stimuleren en te faciliteren.

2.3 Van NU naar LATER



Figuur 17. Verplaatsingen van inwoners van Hoorn van/naar/ binnen Hoorn nu en later met de extra verkeersbewegingen

Doelen

We leven in een uitdagende tijd waarin veel verandert. Er zijn zorgen over het klimaat en er dreigt schaarste van belangrijke grondstoffen. Tegelijkertijd is er een grote woningbouwopgave. Al deze zaken hebben grote invloed op onze manier van leven en reizen.
Wat niet verandert is dat Nederlanders veel fietsen. Dat is een voordeel als we kijken naar de opgave om onze steden bereikbaar en leefbaar te houden, ook als de totale hoeveelheid verkeer toeneemt.

Dankzij onze wereldberoemde fietsinfrastructuur en fietscultuur kunnen steden groeien zonder dat dit de bereikbaarheid, de gezondheid of het klimaat aantast. Daarvoor is het nodig dat zoveel mogelijk mensen lopend, fietsend of met het OV naar werk, school of de winkel gaan. Omdat de fiets binnen de stad het voor de hand liggende alternatief is voor de auto, zetten we in op de groei van het aantal verplaatsingen met de fiets.

Principes voor een aantrekkelijke fietsstad: fietsen is vanzelfsprekend

Inwoners en bezoekers gaan niet vanzelf vaker lopen of fietsen als Hoorn groeit. Daarom werken we aan een mobiliteitstransitie, verwoord in de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Naast de inzet op een autoluw centrum en schonere logistiek is het nodig de fietsinfrastructuur te verbeteren. In dit Actieplan Fiets leest u hoe wij dit de komende jaren invullen. We willen bereiken dat fietsen naar school, werk en winkels vanzelfsprekender is dan de huidige korte ritjes met de auto. Hiervoor is het nodig dat we de komende jaren werken volgens enkele principes:

1. Het fietsnetwerk is voor iedereen uitnodigend

We werken aan een fietsnetwerk dat vooral voor kinderen, scholieren en ouderen comfortabel, fijn en veilig is. Een goed ingericht fietsnetwerk draagt bij aan een omgeving die uitnodigt om te bewegen. Daarmee bouwen we aan toegankelijke fietsroutes voor iedereen.



NU (2024-2025)

- Voldoende fietsnietjes in de binnenstad;
- Hogere kwaliteit fietspaden (o.a. belijning, verharding);
- Uitbreiden fietsbewegwijzering;
- Aanpak veiligheidsknelpunten;
- Verlaging van de snelheid van verschillende wegen.



STRAKS (2026-2028)

- Realisatie van enkele nieuwe fietsverbindingen;
- Nieuwe inrichting van verschillende wegen, zoals de Koepoortsweg;
- Voldoende veilige opstelruimtes bij oversteekplaatsen.



LATER (na 2028)

- Netwerk van hoogwaardige infrastructuur voor fietsers, lokaal en regionaal;
- Alle wijkwinkelcentra hebben hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen;
- De Provincialeweg is op meerdere plekken veilig en snel over te steken.

2. Verkeersveiligheid is belangrijker dan doorstroming

We kiezen voor verkeersveiligheid boven snelheid en doorstroming, zoals al opgenomen in de begroting 2024. Vroeger werd er vaak geïnvesteerd om het autoverkeer goed te laten doorstromen. Automobilisten die door Hoorn rijden, hebben weinig last van vertragingen. De keerzijde is dat er veel verharding is voor het gemotoriseerde verkeer en minder aandacht is besteed aan de ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers.

3. Beperken kosten, overlast en gebruik materiaal

We gaan zorgvuldig om met het gebruik van materiaal en grondstoffen voor het onderhoud en de herinrichting van wegen. We combineren de werkzaamheden zoveel mogelijk met noodzakelijk onderhoud. Hiermee besparen we kosten, beperken we de overlast van de werkzaamheden en verduurzamen we ons werk.

4. Ontwerpen vanuit het belang van fietsers en voetgangers

Bij aanpassingen aan de infrastructuur ontwerpen we in eerste instantie vanuit het belang van fietsers en voetgangers.

Van beleid naar uitvoering

We kiezen voor een zorgvuldige aanpak om de komende jaren stap voor stap het fietsnetwerk een kwaliteitsimpuls te geven. Niet alles kan tegelijk. De uitvoering van de maatregelen gebeurt in nauwe samenwerking met de inwoners. De ambities worden gekoppeld aan drie fases: NU (maatregelen t/m 2025), STRAKS (maatregelen tussen 2026 en 2028) en LATER (maatregelen in de periode na 2028). We houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is. Zie pagina 14 voor een voorbeeld van mogelijke maatregelen in de verschillende periodes. De maatregelen worden één voor één in de volgende hoofdstukken beschreven.



Figuur 18. Overleg met inwoners over de plannen van de gemeente

Participatie

Veel wensen uit de stad zijn bij ons bekend uit eerdere participatietrajecten, zoals voorafgaand aan de Mobiliteitsvisie en de enquête van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We maken gebruik van die informatie om de prioriteiten te bepalen. Daarnaast hebben we met de Fietsersbond gesproken en een ronde gefietst om input te verkrijgen. We hebben overlegd met de nood- en hulpdiensten via de Adviesgroep Verkeer. De conceptplannen zijn besproken met de deelnemers aan wijkoverleggen en we hebben contact gehad met onderwijsinstellingen over de deelname van kinderen aan het verkeer. Het Actieplan Fiets is afgestemd met de gemeenten Drechterland, Medemblik en Koggenland en met de provincie Noord-Holland. De omvangrijke projecten uit deze nota worden na vaststelling van het Actieplan voorbereid en later ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Bewoners worden betrokken en geïnformeerd over de uitvoering van de individuele projecten.

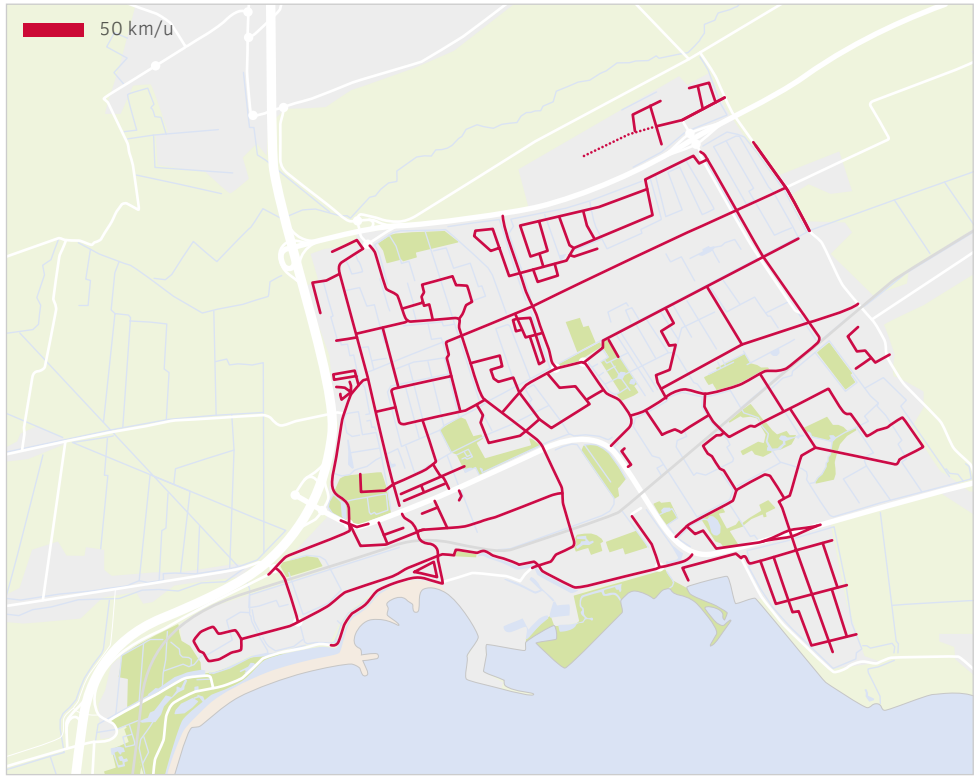


3. Fietsen over ruime en veilige fietsroutes

In dit hoofdstuk staat wat we de komende jaren doen om het fietsnetwerk te verbeteren. We besteden aandacht aan de onderwerpen die bewoners belangrijk vinden. In de Flitspeiling Mobiliteit vallen enkele onderwerpen op.[3] Vaak wordt benoemd dat bewoners vinden dat verkeerslichten te lang op rood staan, dat oversteekplekken gevaarlijk zijn en dat fietspaden beter onderhouden moeten worden.
Alle inwoners moeten veilig door Hoorn kunnen fietsen. Ouderen moeten zich niet belemmerd voelen om een stuk te gaan fietsen vanwege het drukke verkeer. Door te fietsen blijven zij fit en kunnen ze nog genieten van de mooie dingen die Hoorn te bieden heeft. Kinderen moeten in staat zijn om zelfstandig of samen met een volwassene naar school of naar sport te gaan.

We werken toe naar een netwerk van veilige, ruime en aantrekkelijke fietsroutes. Fietsers krijgen meer ruimte op bestaande wegen, minder wachttijd bij verkeerslichten en nieuwe fietsverbindingen om de bereikbaarheid van voorzieningen te verbeteren.

Figuur 19. Wegen waar de maximumsnelheid momenteel 50 km/u is.

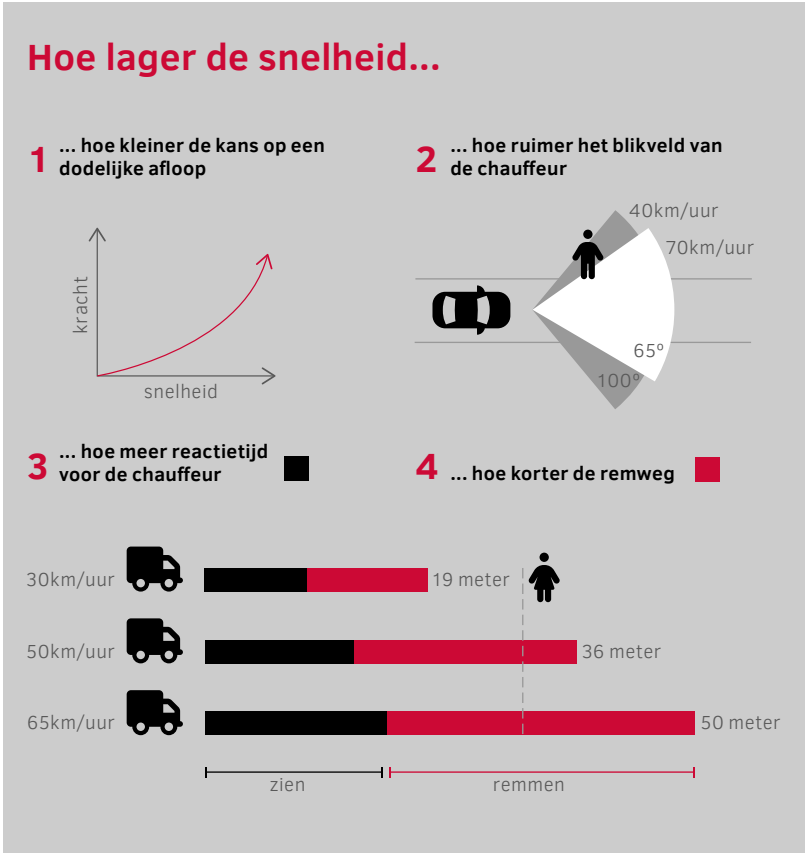


3.1 Verbeteren van de verkeersveiligheid, van 50 km/u naar 30 km/u

Een nieuwe wegencategorisering

In Hoorn zijn relatief veel wegen waar fietsers gebruikmaken van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerde verkeer. Vaak is er geen ruimte voor vrijliggende fietspaden en moeten fietsers op fietsstroken rijden. Auto's en vrachtauto's rijden op deze wegen met 50 km/u langs de fietsers. Fietsers moeten veilig en comfortabel kunnen fietsen op vrijliggende fietspaden. Als er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden, dan gaat de maximumsnelheid naar 30 km/u (conform de Mobiliteitsvisie Hoorn). Met 30 km/u in de stad sluiten we aan bij een landelijke koers, gericht op een betere balans tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie van straten. De aanpassingen bereiden we goed voor en voeren we gefaseerd uit (zie maatregel 1, p, 21).

3) Flitspeiling Mobiliteit 2021, gemeente Hoorn

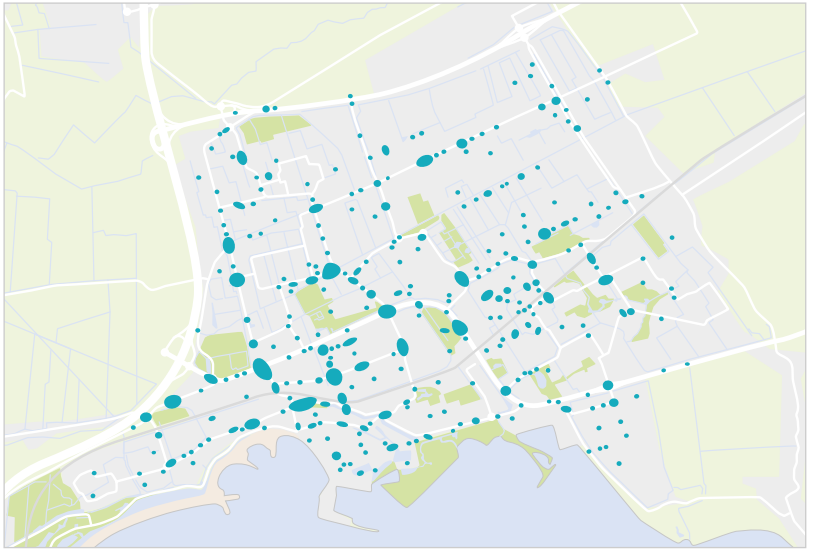


Figuur 20. Effecten van lagere snelheid

Uit onderzoek blijkt dat het verkeer veiliger wordt als de snelheid omlaag gaat van 50 km/u naar 30 km/u.[4] Het aantal verkeersslachtoffers en zwaargewonden kan verminderen met 20% tot 30%. Ook de geluidsoverlast neemt af: bij 30 km/u net zoveel als wanneer het autoverkeer halveert, namelijk 3 dB(A). Daarnaast wordt het aandeel van de auto in het verkeer op de betreffende wegen kleiner. Minder auto's betekent meer fietsgebruik.

Verlaging van de maximumsnelheid leidt op korte termijn naar verwachting tijdelijk tot extra uitstoot van de voertuigen. Dit komt

4) 30 km/u in de bebouwde kom, Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving (2023)



Figuur 21. Kruispunten waar ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden in de periode 1 januari 2014 t/m 31 december 2022

waarschijnlijk doordat verbrandingsmotoren vaak zijn afgesteld om optimaal te presteren bij 50 km/u en hoger. Langzamer verkeer stoot dus meer uit, maar tegelijkertijd zorgt minder verkeer voor minder uitstoot. Bovendien worden auto's steeds schoner (denk aan de elektrische auto) waardoor de luchtkwaliteit continu verbetert. De nieuwe wegencategorisering van Hoorn is weergegeven in figuur 22.

Inrichtingsprincipes

We willen dat weggebruikers door de inrichting van de straat direct begrijpen welk rijgedrag passend is. Daarom gaan we de straten zo herkenbaar mogelijk inrichten. Elke wegcategorie heeft zijn eigen herkenbare eigenschappen. In Hoorn hanteren we vanaf nu binnen de bebouwde kom, in lijn met de landelijke richtlijnen, vier wegcategorieën:

- Gebiedsontsluitingsweg 70 km/u

De Provincialeweg is de enige weg in Hoorn waar voor een deel een maximumsnelheid geldt van 70 km/u. De weg is bedoeld om veel gemotoriseerd verkeer aan te kunnen tussen de woningen en

de voorzieningen in Hoorn en de A7 of de Westfrisiaweg. Ook het vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen, zoals Hoorn80, maakt gebruik van de Provincialeweg. Fietsers kruisen deze weg bij voorkeur ongelijkvloers (via een tunnel of een brug). Waar geen tunnel of brug is, wordt de oversteek met verkeerslichten geregeld.

- **Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u**

Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u zorgen ervoor dat het gemotoriseerde verkeer vlot richting de Westfrisiaweg, de A7 of naar een lokale bestemming, zoals het centrum kan. Deze wegen hebben bij voorkeur vrijliggende fietspaden. Voorbeelden zijn de Oostergouw, Zwaagmergouw en Wogmergouw.

Figuur 22. Nieuwe wegencategorisering Hoorn





Figuur 23. Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg 50 km/u: Oostergouw

Kenmerken gebiedsontsluitingsweg 50 km/u:
- vrijliggende fietspaden;
- voorrang op kruispunten is bij voorkeur geregeld met verkeerslichten of met een rotonde;
- asfalt verharding;
- de weg heeft een verkeersfunctie.

- **Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u**

Op wegen waar huizen dicht bij de weg staan of waar veel overstekende voetgangers en fietsers zijn is een lage snelheid wenselijk. Deze wegen hebben vaak ook een functie als verbindingsweg tussen wijken. Wegen waar de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie samenkomen, richten we in als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u.

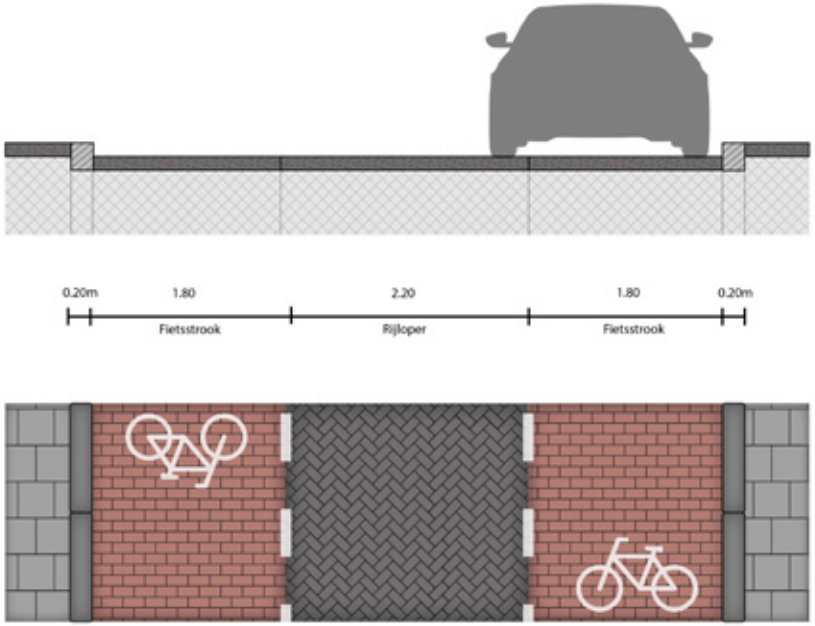
Kenmerken gebiedsontsluitingsweg 30 km/u:
- brede fietsstroken (>1,9m) in rood asfalt of rode klinkers;
- een smalle middenrijloper, bij voorkeur in klinkers;
- voorrang op zijstraten;
- snelheidsremmers bij kruispunten;
- de weg combineert verkeersfunctie en verblijfsfunctie.

- **Erftoegangsweg 30 km/u**

Bij buurtstraten met weinig verkeer staat vooral de verblijfsfunctie centraal. Hier is de snelheid laag (maximaal 30 km/u), zijn veel overstekende voetgangers te verwachten en staat de leefbaarheid voorop.



Figuur 24. Voorbeeld erftoegangsweg 30 km/u



Figuur 25. Inrichtingsprincipes gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

Kenmerken erftoegangsweg 30 km/u:

- klinkerverharding;
- geen markering;
- geen fietsstroken;
- geen geregelde voorrang (met uitzondering van uitritten);
- de weg heeft een verblijfsfunctie.

Materiaalkeuze

We werken toe naar een uniforme uitstraling van de wegen. Naast de breedte van de weg is ook de keuze van de bestrating van belang. Het consequent toepassen van de inrichtingsprincipes leidt tot:

- herkenbare straten en daarmee een verbetering van de verkeersveiligheid;
- een rustiger en aantrekkelijker straatbeeld;
- gebruik van een beperkte verscheidenheid aan materialen, wat voordelen kan opleveren in duurzaamheid en kosten van het onderhoud;
- een vlotter proces bij de voorbereiding van herinrichting en onderhoud, omdat de kaders bekend zijn en kunnen rekenen op intern draagvlak.

In figuur 26 is weergegeven welk verhardingsmateriaal in de verschillende straten als uitgangspunt gebruikt gaat worden op het moment dat de bestrating vervangen moet worden. Bij gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u hanteren we de volgende uitgangspunten:

- doorgaande fietsroutes: gemengd profiel met brede fietsstroken in asfalt en een middenrijloper in klinkers;
- wijkstraten: geheel in klinkers;
- bedrijventerreinen, doorgaande routes (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u): volledig in asfalt met rode fietsstroken;
- bedrijventerreinen, zijwegen (erftoegangsweg 30 km/u): volledig in asfalt. Bij deze categorie wegen zullen we extra aandacht besteden aan de vormgeving en de communicatie, zodat voor de weggebruikers duidelijk is dat de maximumsnelheid 30 km/u is.

Speciale aandacht voor de dorpslinten

De oude dorpslinten bestaan al vanaf de vroegste geschiedenis van Hoorn. Ze liggen aan de basis van de stedenbouwkundige structuren in Hoorn. Het is belangrijk om de karakteristieke groene en historische waarden van deze gebieden te behouden en waar mogelijk terug te brengen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de waardevolle gebouwen, groene ruimtes en oude bomen. De linten moeten de groene verbindingen voor fietsers en voetgangers worden.

In de praktijk betekent dit dat er bij de herinrichting van de dorpslinten extra aandacht is voor het type verharding, voor de inrichting van de omgeving en voor het gebruik van groen. Omdat het ook belangrijke en lange fietsroutes zijn, kiezen we bij de dorpslinten voor een comfortabel wegdek voor fietsers.



Figuur 26. Gebruik van klinkers of asfalt



Figuur 27. Linten met cultuurhistorische waarde; bron: Omgevingsvisie Hoorn



Figuur 28. Koepoortsweg; bron: Herman Kluft, www.facebook.com

Maatregel 1

Fasering nieuwe wegencategorisering:
veel wegen van 50 km/u naar 30 km/u

In figuur 22 staat de nieuwe wegencategorisering weergegeven. De komende jaren wordt in veel wijken het riool vervangen of vindt er onderhoud aan de weg plaats. Dit biedt de mogelijkheid om deze wegen direct in te richten volgens de nieuwe richtlijnen. Bij veel andere wegen is de komende jaren geen onderhoud gepland. Om te

voorkomen dat fietsers zich nog jarenlang verplaatsen over wegen waar 50 km/u gereden mag worden, verlagen we op deze wegen de snelheid al eerder.

Fasering

NU: In 2024 gaan we alle 50 km/u-wegen met fietsers op de rijbaan afwaarderen naar 30 km/u. Dit bereiden we goed voor. Het plan en de bijbehorende verkeersbesluiten zullen onder andere via de Adviesgroep Verkeer en via de wijkoverleggen met inwoners en stakeholders worden gedeeld. Inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden kunnen op deze verkeersbesluiten reageren (rechtsbescherming). Na vaststelling plaatsen we borden en starten we een communicatiecampagne om de inwoners en bezoekers van Hoorn zo goed mogelijk te informeren.
In het plan is specifiek aandacht voor de wegen op bedrijventerreinen. Mogelijk wordt de snelheid op deze wegen later verlaagd, na infrastructurele aanpassingen.

STRAKS: We kijken wat het effect is van de snelheidsverlaging bij de verschillende wegen. Waar nodig treffen we aanvullende maatregelen om de nieuwe snelheid extra te benadrukken. Welke maatregelen nodig zijn is afhankelijk van de situatie. Meestal zal het gaan om een extra verkeersdrempel of plateau.

LATER: Op het moment dat het riool of de verharding van de weg moet worden vervangen, wordt tegelijkertijd de gewenste inrichting gerealiseerd. In bijlage 1 staat wanneer voor welke weg onderhoudswerkzaamheden gepland zijn.

Speciale aandacht voor het Keern en de Dorpsstraat

In de komende jaren is er geen onderhoud gepland bij het Keern of de Dorpsstraat. Toch starten we met de voorbereiding van een nieuwe inrichting voor deze straten, om recht te doen aan de karakteristieke waarden uit het verleden. Zo wordt inzichtelijk wat het ruimtelijk en financieel voor impact heeft. Bij de Dorpsstraat is er een extra belang, omdat er relatief veel doorgaand verkeer gebruikmaakt van de weg. Bovendien is het een belangrijke fietsroute voor veel kinderen en ouderen. Bewoners rond de Dorpsstraat hebben bij de gemeente aangedrongen op maatregelen.



Figuur 29. Mogelijke inrichting Dorpsstraat

Het Keern is een weg waar relatief weinig autoverkeer gebruik van maakt. Toch zien we dat er relatief veel ongevallen plaatsvinden tussen afslaande auto's en fietsers. Door deze weg in te richten als een 30 km/u-weg met fietsers op de rijbaan kunnen we de verkeersveiligheid verbeteren. Hierdoor ontstaat ook de mogelijkheid om de straat groener in te richten en ruimte te maken voor voetgangers.

We gaan de plannen voor het Keern en de Dorpsstraat uitwerken en doen onderzoek naar de financiële haalbaarheid. Ook kijken we naar de gevolgen voor omliggende wegen. In 2024 wordt aan de gemeenteraad een voorstel gepresenteerd over de mogelijke herinrichtring van deze straten en de financiële consequenties ervan.

3.2 Verbeteren van de verkeersveiligheid op kruispunten

Structurele aandacht voor verkeersveiligheid
Bij wegreconstructies en onderhoud wordt altijd aandacht besteed aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Naast dit normale werk spant de gemeente zich extra in om het aantal ongevallen te verminderen. Daartoe houden we bij hoe het aantal ongevallen zich ontwikkelt en pakken we de knelpunten systematisch aan.

Maatregel 2

Analyse en aanpak van de kruispunten met de meeste slachtofferongevallen

Om ervoor te zorgen dat het aantal ongevallen op diverse locaties structureel daalt, is het van belang om volgens een standaardmethode te werken. De komende jaren worden de locaties als volgt onderzocht en indien nodig aangepast:

- Opstellen 'aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid'

Elke twee jaar wordt een lijst opgesteld met locaties waar veel ongevallen hebben plaatsgevonden of waar veel mensen zich onveilig voelen: de aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid (zie tabel 1). De gemeenteraad wordt hier tweejaarlijks over geïnformeerd.

- Vaststellen werkprogramma

Uit de aandachstpuntenlijst kiezen we enkele onderzoeklocaties voor het komende jaar als werkprogramma. De keuze is gebaseerd op de urgentie (aantal en ernst van de ongevallen) en de inschatting of er mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren.

- Onderzoek en programmering

Er wordt een analyse uitgevoerd naar het type ongevallen, gemeenschappelijke kenmerken en mogelijke oorzaken. Een verkeersveiligheidsauditor, de wegbeheerder en eventueel belanghebbende partijen gaan samen op locatie kijken hoe de verkeersdeelnemers zich gedragen.

- Plan- en ontwerpfase en uitvoering

Bij de keuze voor de aanpak zijn meerdere opties mogelijk. Soms kan de verkeersveiligheid op het kruispunt niet (meer) verbeterd worden. Soms ligt het voor de hand om niet de infrastructuur te wijzigen, maar te kiezen voor maatregelen zoals gedragsbeïnvloeding, handhaving of verkeerscirculatie. We maken onderscheid tussen infrastructurele maatregelen op korte en lange termijn. Korte termijn betekent bijvoorbeeld ruimte maken voor voetgangers, het anders afstellen van verkeerslichten, de voorrang verduidelijken, markering aanpassen en vertragende maatregelen nemen. Soms moet voor de verkeersveiligheid het hele kruispunt op de schop.

- Evaluatie

Er wordt een evaluatie uitgevoerd van de locaties waar de maatregelen uitgevoerd zijn. Op de aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid staan de tien kruispunten waar in de periode 2018-2023 relatief veel ongevallen hebben plaatsgevonden. Sommige kruispunten zijn al verbeterd, bij andere is een herinrichting gepland. Waar dat nog niet het geval is, starten we een onderzoek naar mogelijke verbeteringen.

Nr	Kruispunt	Inbreng inwoners (SPV, juni 2021)	Analyse/aantal slachtoffers eerste kwartaal 2014 tot en met derde kwartaal 2023	Mogelijke (te onderzoeken) verbeteringen
1	**Johannes Poststraat, Koepoortsweg, Van Dedemstraat**	14 meldingen • Snelheid autoverkeer • Onveilig oversteken • Slecht uitzicht • Onoverzichtelijk kruispunt	• 8 ongevallen (gewonden: 4 bromfietsers, 2 fietsers, 1 e-biker)	• Plateau om de snelheid vanuit alle richtingen te remmen • Verlagen van de snelheid in de Johannes Poststraat naar 30 km/u • Inrichting van de Koepoortsweg als fietsstraat • Afsluiten van de Van Dedemstraat voor doorgaand autoverkeer **Actie: onderzoek**
2	**Berkhouterweg, Middelweg**	0 meldingen	• 7 ongevallen (gewonden: 4 fietsers, 2 e-bikers, 1 bromfietsers)	• Overwegen snelheidsremmers aan te leggen **Actie: onderzoek**
3	**Kievit, Maasweg, Spaarneweg**	0 meldingen	• 3 ongevallen (gewonden: 2 voetgangers, 1 bromfietser)	• Maximumsnelheid Maasweg verlagen naar 30 km/u **Actie: onderzoek**
4	**Maasweg, Rijnweg**	0 meldingen	• 2 ongevallen (gewonden: 1 fietser en 1 snorfietser)	• Verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. • Snelheidsremmers (plateau) **Actie: onderzoek**
5	**Oostergouw, Westerblokker**	3 meldingen • Snelheid autoverkeer • Onveilig oversteken	• 4 ongevallen (gewonden: 2 bromfietsers, 1 e-biker, • 1 voetganger)	• Westerblokker is in 2023 een fietsstraat geworden. Dit kruispunt is daarmee veiliger ingericht. **Actie: n.v.t.**
6	**Liornestraat-Wabenstraat**	6 meldingen	• 6 ongevallen (gewonden: 3 fietsers, 1 motorrijder, 1 e-biker, 1 bromfietser)	• Inpassing rotonde **Actie: onderzoek**
7	**IJsselweg, Maasweg**	6 meldingen • Snelheid autoverkeer • Onveilig oversteken • Slecht uitzicht • Onoverzichtelijk kruispunt	• 3 ongevallen (dodelijk slachtoffer: 1 fietser, gewonden: 1 fietser en 1 voetganger	• In 2024 wordt dit kruispunt aangepakt. **Actie: n.v.t.**
8	**De Weel, Zuiderkruisstraat**	0 meldingen	• 4 ongevallen (gewonden: 2 fietsers, 1 bromfietser, 1 voetganger)	• Rijbanen Zuiderkruisstraat versmallen en fietsstroken verbreden • Bochten richting Zuiderkruisstraat aanpassen, inritconstructie overwegen • Snelheidsremmers De Weel • Is onderdeel van project Pelmolenpad. **Actie: onderzoek**
9	**Achterstraat, Draafsingel, Koepoortsweg, Spoorsingel**	1 melding • Onveilig oversteken • Geen toegankelijke oversteek	• 2 ongevallen (gewonden: 2 fietsers)	• Fietsstraat Koepoortsweg • Draafsingel inrichten als GOW 30 km/u • Gebruik van Opgeblazen FietsOpstelStrook • Omdraaien eenrichtingsverkeer **Actie: onderzoek**
10	**Electronweg, Kernweg, Protonweg**	0 meldingen	• 4 ongevallen (2 e-bikers, 1 fietser, 1 automobilist)	• Inrichten als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u **Actie: onderzoek**

Tabel 1. Aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid (derde kwartaal 2018 t/m tweede kwartaal 2023)[5]

5) Verkeersveiligheidsrapportage BLIQ, periode Q3 2018 t/m Q3 2023, STAR

Naast de investeringen om deze kruispunten veiliger te maken investeren we in het veiliger maken van volledige straten en wegvakken. De meeste verbeteringen gaan gepaard met het verlagen van de snelheid naar 30 km/u (zie ook p. 17). Een andere straat waar we de veiligheid voor fietsers gaan verbeteren, is De Weel.

Ook wordt bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken goed gekeken of de huidige infrastructuur daarvoor geschikt is. Zo wordt bij de bouw van woonwijk Rozenbuurt het kruispunt Oostergouw-Oude Veiling aangepast zodat dit veiliger is voor voetgangers en fietsers.

Maatregel 3

Protocol ernstige ongevallen

Wanneer er een verkeersongeluk is gebeurd met ernstige of dodelijke afloop, moet de gemeente meestal snel reageren, met aandacht voor (familie van) het slachtoffer, voor communicatie en voor beoordeling en (eventueel) aanpassing van de verkeerssituatie. We hanteren een standaardprotocol dat in werking treedt bij een ernstig ongeval. Dit protocol stellen we op samen met betrokken instanties, zoals de politie en het Openbaar Ministerie. Onder ernstige ongevallen wordt verstaan:

- ongevallen met dodelijk afloop;
- letselongevallen waarbij het politieteam Verkeersongevallenanalyse (VOA) ter plaatse onderzoek doet;
- bij alle andere ongevallen treedt het protocol niet in werking.

Het protocol regelt hoe de gemeente een ernstig ongeval afhandelt, samen met de partners. Hierbij komen vijf aspecten aan de orde:

- stroomlijnen communicatie;
- aandacht voor nabestaanden of familie slachtoffer;
- analyse ongevalslocatie;
- quickwins uitvoeren;
- maatregelen nemen bij vergelijkbare situaties.

Het protocol treedt in 2024 in werking, nadat gemeente, politie en het Openbaar Ministerie de afspraken hebben vastgelegd.



Figuur 30. Westerblokker, veel gebruikt door fietsers

3.3 Het fietsnetwerk

De meeste verbeteringen voor fietsers worden gedaan wanneer een straat toe is aan groot onderhoud. Dan kan er tegelijk gewerkt worden aan de ruimte voor fietsers. De komende jaren worden veel wegen voorzien van nieuwe bestrating. Dit biedt dus een goede mogelijkheid om direct de situatie voor fietsers te verbeteren.

De belangrijkste fietsroutes in Hoorn verdienen extra aandacht. Soms is het verstandig om hier al eerder te investeren, bijvoorbeeld doordat het er erg druk is of vanwege de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid of de staat van het wegdek. Om te kunnen bepalen waar

we het meeste baat hebben bij extra investeringen leggen we met dit Actieplan Fiets het fietsnetwerk vast.

In het hoofdfietsnetwerk onderscheiden we doorfietsroutes en stadsroutes. Doorfietsroutes zijn de belangrijkste regionale fietsverbindingen. De stadsroutes vormen een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief wordt gebruikt. Ze ontsluiten de woon- en werkgebieden, scholen, winkelcentra en sportclubs. Functies van de stadsroutes en de doorfietsroutes zijn:

- het stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik;
- het garanderen van de bereikbaarheid van Hoorn en de aangrenzende gemeenten.

Figuur 31. Hoofdfietsnetwerk Hoorn



Het fietsnetwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden en, waar dat niet mogelijk is, uit fietsstroken van voldoende breedte. Het wegdek bestaat in principe uit rood asfalt of beton. Uitzondering vormen de fietsstroken op de 30 km/u-wegen die geen onderdeel zijn van een doorgaande fietsroute.

Algemene maatregelen voor meer comfort en veiligheid

In de loop van de jaren zijn de inzichten over de inrichting van de openbare ruimte veranderd. In Hoorn is de openbare ruimte op een aantal plekken ingericht volgens oude principes. We kunnen de inrichting van deze plekken verbeteren, zodat de veiligheid en het comfort voor fietsers worden verbeterd. Deze algemene verbeteringen zullen we de komende jaren uitvoeren. We zetten in op de volgende verbeteringen.

Maatregel 4

Verbeteren van de voorrangsituatie voor fietsers bij kruispunten

- **Nieuwe inrichting kruispunten met inritconstructies**

Op verschillende hoofdwegen van Hoorn zijn de aansluitingen van buurtstraten met 50 km/u-wegen nog ruim opgezet. Dit komt doordat deze straten in het verleden vaak nog een maximumsnelheid kenden van 50 km/u. Door de ruime opzet bestaat het risico dat verkeersdeelnemers met een te hoge snelheid afslaan en fietsers over het hoofd zien. We willen dergelijke kruisingen de komende jaren zo veilig mogelijk inrichten met een inritconstructie. Door deze aanpassing gaat de snelheid van het afslaande verkeer omlaag. Het verduidelijkt ook de voorrangssituatie en vergroot het comfort voor fietsers. Bijkomend voordeel is dat er minder verharding nodig is en er ruimte ontstaat voor groen. Dit sluit aan bij de Groenvisie.

- **Rode kleur van het fietspad doortrekken over de kruispunten**

Het is gebruikelijk om de rode kleur van fietspaden over kruispunten door te trekken als fietsers voorrang hebben. Dit verduidelijkt de



Figuur 32. Voorbeeld van te ruim opgezette kruising
Keern - Slotenmaker



Figuur 33. Voorbeeld duidelijke voorrang door de inrichting
Keern – Kamille



Figuur 34. Voorbeeld onduidelijke voorrang door de inrichting
Lage Hoek - Unjerpad

voorrangssituatie en is een extra signaal voor automobilisten dat er kans is op kruisende fietsers. De komende jaren brengen we de rode kleur op kruispunten aan waar die nu nog ontbreekt.

- Verduidelijken van de voorrangssituatie van vrijliggende fietspaden

In Hoorn zijn veel mooie vrijliggende fietspaden waar fietsers veilig en comfortabel door de wijk kunnen fietsen. Waar deze fietspaden buurtstraten kruisen, is de voorrangssituatie soms onduidelijk. De komende jaren gaan we een aantal van deze aansluitingen verduidelijken. Een optie daarbij is dat belangrijke fietsroutes voorrang krijgen als ze een erftoegangsweg kruisen. In andere gevallen wordt de voorrang niet geregeld zoals normaal in een 30 km/u-zone.

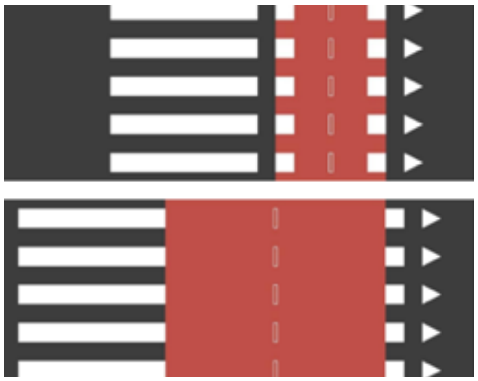
3.4 Minder wachten

We willen dat inwoners vlot door de stad kunnen fietsen, waarbij ze zo min mogelijk hoeven te wachten bij verkeerslichten. Van oudsher zijn kruispunten vooral zo ingericht dat het autoverkeer goed doorstroomt. Aan de hand van het nieuwe fietsnetwerk bepalen we waar fietsers prioriteit krijgen in de verkeerslichtregeling. Dit wordt meegenomen in een toekomstig afwegingskader voor de prioriteitstelling bij verkeerslichten.

Maatregel 5

Doorstroming voor fietsers verbeteren bij verkeerslichten

Bij de drukste kruispunten gaan we de wachttijd voor fietsers verminderen. Dit doen we niet alleen door de verkeerslichten goed af te stellen voor fietsers, maar ook door de inrichting van de kruispunten aan te passen. We willen bijvoorbeeld voorkomen dat overstekende fietsers na het kruispunt moeten wachten omdat er een wachtrij staat, die vanaf de straat komt waarnaar wordt overgestoken. Ook zorgen we ervoor dat dat veel fietsers tegelijk kunnen oversteken als er grote stromen fietsers zijn. Dit verkort ook de wachttijd voor andere verkeersdeelnemers. In figuur 35 en 36 staan voorbeelden hiervan.



Figuur 35. Combinatie verbreding smalle fietsoversteek en vereenvoudigen markering



Figuur 36. Brede opstelplek

We onderzoeken de mogelijkheden om de wachttijd te verminderen op de onderstaande kruispunten:

- De Strip – Dorpsstraat;
- De Strip – Bangert;
- Dorpsstraat – Oostergouw;
- Dorpsstraat – Zwaagmergouw;
- Liornestraat – Drieboomlaan;
- Liornestraat – Johannes Poststraat;
- Liornestraat – Wabenstraat;
- Liornestraat – Provincialeweg;
- Johan Messchaertstraat – Draafsingel.

3.5 Kortere routes

Op de belangrijkste fietsverbindingen zijn veel barrières, zoals de Provincialeweg en het spoor. Daardoor fietsen mensen vaak om of langs drukke wegen met veel verkeerslichten. Ook zijn er ook veel mooie fietsroutes door buurten. De gemeente wil alternatieve routes bieden die aantrekkelijk en veilig zijn. Adviesbureau DTV Consultants heeft voor ons onderzocht wat de potentie en haalbaarheid is van dertien mogelijke schakels in het netwerk.[6]

Figuur 37. Dertien onderzochte ontbrekende schakels



Maatregel 6

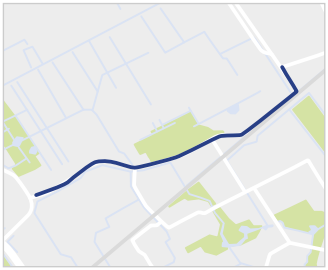
Onderzoek naar de aanleg van nieuwe fietsverbindingen

In het onderzoek is gekeken naar de potentie van de routes (hoeveel mensen maken er gebruik van), de reistijdwinst en de kosten. Op basis van het onderzoek vallen een paar mogelijke verbindingen af, omdat ze te complex of te duur zijn om te realiseren of omdat er onvoldoende potentie is. Uiteindelijk blijven er zeven interessante schakels over.

- Verbinding 9, Klagerstuin – Compagnie, wordt onderzocht in het kader van de ontwikkeling naar een woonwijk;
- Verbinding 3, tussen De Weel en Keern is afhankelijk van de gebiedsontwikkeling Pelmolenpad;
- Verbinding 8, tussen Hoorn Noord en het fietspad langs de Provincialeweg, wordt in 2024 gerealiseerd.

Zo blijven er nog vier schakels over die we nader willen onderzoeken

6) Ontbrekende schakels fietsnetwerk Hoorn (2023), DTV Consultants

Nr	Maatregelen	Toelichting	Actie	
12	**Verbinding tussen tunnel Zevenhuis en Oostergouw**	Deze verbinding biedt een veilig en autovrij alternatief voor de fietsroute via De Factorij over het bedrijventerrein. Ook kan het dienen als prettige wandel- of sportroute. Uit het onderzoek komt naar voren dat er een redelijke tijdswinst behaald kan worden en dat het aantal fietsers dat ervan gebruikmaakt, nog beperkt lijkt. Omdat we een hogere potentie verwachten bij de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Zevenhuis en omdat de schakel relatief eenvoudig en goedkoop te realiseren is, gaan we de haalbaarheid nader onderzoeken.	NU: Nader onderzoek naar de haalbaarheid van deze verbinding en voorbereiden participatie	
2	**Verbinding tunnel Zevenhuis en wijk Bangert & Oosterpolder**	Deze verbinding verbindt de tunnel naar het bedrijventerrein Zevenhuis met de wijk Bangert & Oosterpolder. De wens om deze verbinding te maken staat in het coalitieakkoord. Van de onderzochte schakels levert deze schakel de op één na meeste relatieve tijdswinst op. 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. Gezien de ontwikkeling van Zevenhuis zien we het nut van deze verbinding.	NU: Nader onderzoek naar de haalbaarheid van deze verbinding en voorbereiden participatie	
10	**Fietsroute langs de IJsselweg**	Uit het onderzoek blijkt dat veel fietsers deze schakel zullen gebruiken, al levert de schakel weinig tijdwinst op ten opzichte van alternatieve routes, zoals de doorgaande ‘doorfietsroute’ Westerblokker. De potentie van deze route wordt groter als er een aansluiting komt met het fietspad langs de Provincialeweg (schakel 13). De aanleg van deze route zal voor een deel ten koste gaan van de bestaande voetpaden aan de noordzijde van de IJsselweg. Omdat we dat niet wenselijk vinden, onderzoeken we in plaats daarvan hoe we de fietsroute aan de zuidzijde van de IJsselweg kunnen verbeteren.	NU: onderzoek naar kleine aanpassingen aan de zuidzijde van de IJsselweg, zodat deze fietsroute één geheel wordt. LATER: mogelijk doortrekken oostzijde bij ontwikkeling Bangert & Oosterpolder	
13	**Extra oversteek Provincialeweg bij Oostergouw**	Van alle onderzochte schakels levert deze schakel de meeste relatieve tijdswinst op. Met deze verbinding krijgen fietsers een alternatief voor de drukke verbinding met lange wachttijden bij de Liornestraat. Ook verbindt de schakel de wijk Hoorn-Noord directer met de noordoostzijde van Hoorn.	NU: Nader onderzoek naar de haalbaarheid van deze verbinding en voorbereiden participatie	

Tabel 2. Kansrijke nieuwe fietsverbindingen [7]

7) Op basis van onderzoek van DTV Consultants 2023



Figuur 38. Ontbrekend fietspad aan de oostzijde van de Zwaagmergouw



Figuur 39. Centraal deel van de Provincialeweg; geen oversteekmogelijkheden voor voetgangers of fietsers

om mogelijk in de komende jaren te realiseren. Het gaat om de verbindingen in tabel 2:
Naast deze ontbrekende fietsverbindingen gaan we de haalbaarheid van nog één andere fietsverbinding onderzoeken. Het gaat om een fietspad aan de oostzijde van de Zwaagmergouw. Dit is geen ontbrekende schakel omdat fietsers aan de westzijde van de Zwaagmergouw in twee richtingen mogen fietsen. Toch kijken we of het mogelijk is om op dit deel van de Zwaagmergouw ook aan de oostzijde een fietspad te realiseren. Hierdoor kunnen we fietsers een doorgaande vrijliggende fietsverbinding bieden van de Liornestraat tot en met de Westfrisiaweg. Op dit moment moeten fietsers komend uit zuidelijke richting twee keer de Zwaagmergouw oversteken.
Met een nieuwe fietsverbinding aan de oostzijde kunnen we de verkeersveiligheid verbeteren en de wachttijd verminderen.

Maatregel 7

Onderzoek naar een betere inpassing van de Provincialeweg

De belangrijkste barrières voor fietsers in Hoorn zijn de Provincialeweg en het spoor. Doordat er maar op een paar plekken kan worden overgestoken, zijn directe fietsroutes onmogelijk. Dit past niet meer bij de ambitie om fietsers meer ruimte en comfort te bieden. De Provincialeweg blijft belangrijk voor automobilisten die vanuit de stad en de wijken richting de A7 willen. Tegelijkertijd gaan we onderzoeken hoe de Provincialeweg beter ingepast kan worden in de omgeving, zodat die minder als een barrière werkt. Dit biedt kansen om de Poort van Hoorn, het centrum en Hoorn Noord beter te ontsluiten en te verbinden met het Hof van Hoorn.

We starten met een onderzoek naar een betere inpassing, met als doelen:
- op een veilige manier extra oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers realiseren;
- verlagen van het geluidsniveau rondom de Provincialeweg;
- afname van de uitstoot van het verkeer;
- betere benutting van de ruimte rondom de Provincialeweg;
- nieuwe mogelijkheden voor ontwikkelingen in de Poort van Hoorn, Hof van Hoorn en Hoorn Noord.

3.6 Fietsen in de binnenstad

De historische binnenstad is beschermd stadsgezicht. Auto's, bussen, fietsers en voetgangers delen de krappe ruimte in de eeuwenoude smalle straten. Momenteel krijgt de auto in deze straten de meeste ruimte. Stap voor stap komt er meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven doordat bepaalde delen worden afgesloten voor het autoverkeer. Parkeren aan de rand van de stad wordt geoptimaliseerd. Ook wordt er beter naar verwezen.

Om het historische karakter van het beschermde stadsgezicht te behouden gelden in de binnenstad speciale regels en richtlijnen. Hier past het niet om brede fietspaden in rood asfalt aan te leggen.

Figuur 40. Belangrijkste fietsroutes binnenstad





Figuur 41. In de binnenstad gelden andere principes.

Wel willen we ervoor zorgen dat fietsers makkelijk en veilig op hun bestemming kunnen komen. De routes die fietsers het vaakst gebruiken, staan in figuur 40. In projecten wordt bij deze routes extra aandacht besteed aan een goede inrichting voor voetgangers en fietsers. Met kleine ingrepen kunnen bepaalde kruispunten en straten beter worden ingericht.

3.7 Snel en comfortabel van en naar Hoorn; verbeteren regionaal fietsnetwerk

In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (2021) van de provincie Noord-Holland wordt benadrukt hoe belangrijk het is dat veel mensen zich met de fiets verplaatsen: 'Vergeleken met de auto is fietsen immers veel gezonder, heeft de fiets veel minder ruimte nodig en is fietsen een beduidend stiller en schoner alternatief.'

Daarom wil de provincie het fietsklimaat verder verbeteren. De verkeersveiligheid is daarbij van groot belang. In de stad, maar ook in de landelijke gebieden, waar scholieren dagelijks grote afstanden afleggen op de fiets. Hoewel in Noord-Holland al veel fietspaden liggen, is die fietsinfrastructuur hard toe aan een update. In het



Figuur 42. Oosteinde: onprettige overgang voor fietsers

Figuur 43. Belangrijkste Doorfietsroutes en de recreatieve Westfriese Omringdijkroute



Regionaal Toekomstbeeld Fiets is aandacht voor:

- het fietsnetwerk;
- het verbeteren van fietsverkeersveiligheid;
- een groter aandeel fiets in de mobiliteit;
- het versterken van ketenverplaatsingen (lopen/fiets – OV, maar ook fiets – auto), onder andere door een goede loop- en fietsbereikbaarheid van en (deel)fietsvoorzieningen bij OV-haltes;
- gedragsbeïnvloeding, zowel het stimuleren van actieve mobiliteit als het stimuleren van veilig fietsgedrag;
- het versterken van recreatieve wandel- en fietsnetwerken;
- het versterken van innovatiekracht, data en onderzoek.

Maatregel 8

Investeren in de regionale fietsverbindingen

De provincie wil vooral investeren in het regionale fietsnetwerk van doorfietsroutes. Figuur 43 toont de regionale doorfietsroutes. De gemeente Hoorn is in gesprek met de buurgemeenten om te zorgen dat de netwerken van de verschillende gemeenten goed met elkaar zijn verbonden.

Concreet verbeteren we de volgende locaties:

- Overgang Oosteinde – Venneweg
- Overgang Bobeldijk – Westfrieseparkweg
- Uitwerking regionale doorfietsroute Amsterdam – Hoorn
- Uitwerking regionale doorfietsroute Wognum – Hoorn

3.8 Bewegwijzering

Hoorn heeft een mooi fietsnetwerk, maar dit netwerk is niet altijd even herkenbaar. Soms is het lastig voor inwoners en zeker voor bezoekers om de weg te vinden. De huidige fietsbewegwijzering is beperkt. We gaan dit verbeteren.

Maatregel 9

Uitbreiding van de fietsbewegwijzering

In 2024 werken we de fietsbewegwijzering voor Hoorn uit. Fietsers moeten gemakkelijk hun weg kunnen vinden tussen de wijken en van de wijken naar het centrum. In de fietsbewegwijzering kunnen de volgende bestemmingen opgenomen worden:

- het centrum;
- de wijken;
- de twee treinstations;
- omliggende plaatsen tot een afstand van 30 kilometer.



Figuur 44. Uitbreiden van bewegwijzering

3.9 Welke projecten?

De planning staat niet geheel vast. We houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is.

Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2028)	Projecten Later (na 2028)
1.	**Fasering nieuwe wegencategorisering: veel wegen van 50 km/u naar 30 km/u**	• Borden en markering op alle wegen die naar 30 km/u gaan • Aanvullende maatregelen op enkele wegen • Nieuwe inrichting van alle wegen waar riool- of onderhoudswerkzaamheden zijn gepland • Onderzoek naar de haalbaarheid van een herinrichting van het Keern en de Dorpsstraat	• Afhankelijk van verdere besluitvorming: realisatie van een nieuwe inrichting van het Keern en/of de Dorpsstraat • Nieuwe inrichting van alle wegen waar riool- of onderhoudswerkzaamheden zijn gepland	• Nieuwe inrichting van alle wegen waar riool- of onderhouds-werkzaamheden zijn
2.	**Analyse en aanpak van de locaties met de meeste slachtofferongevallen**	• Onderzoek en ontwerp kruispunten met veel ongevallen • Aanpassingen aan kruispunten	• Onderzoek en ontwerp kruispunten met veel ongevallen • Aanpassingen aan kruispunten	• Onderzoek en ontwerp kruispunten met veel ongevallen • Aanpassingen aan kruispunten
3.	**Protocol ernstige ongevallen**	• Vaststellen van het protocol		
4.	**Verbeteren van de voorrangsituatie voor fietsers bij kruispunten**	• Realisatie van inritconstructies • Rood asfalt voor fietsers op kruispunten • Verduidelijken voorrangssituaties van solitaire fietspaden	• Realisatie van inritconstructies • Rood asfalt voor fietsers op kruispunten • Verduidelijken voorrangssituaties van solitaire fietspaden	
5.	**Doorstroming voor fietsers verbeteren bij verkeerslichten**	• Aanpassingen aan de verkeersregeling en inrichting van kruispunten	• Aanpassingen aan de verkeerslichten en inrichting van kruispunten	
6.	**Onderzoek naar de aanleg van nieuwe fietsverbindingen**	• Onderzoek en ontwerp nieuwe fietsverbindingen • Afhankelijk van verdere besluitvorming: realisatie van nieuwe fietsverbindingen	• Afhankelijk van verdere besluitvorming: realisatie van nieuwe fietsverbindingen	
7.	**Onderzoek naar een betere inpassing van de Provincialeweg**	• Onderzoek en besluitvorming	• Afhankelijk van uitkomst besluitvorming	
8.	**Investeren in de regionale fietsverbindingen**	• Onderzoek en ontwerp voor aanpassingen • Aanpassingen aan de weg		
9.	**Uitbreiding van de fietsbewegwijzering**	• Opzet nieuwe bewegwijzering • Uitrol nieuwe bewegwijzering		

Tabel 3. Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur



4. Gemakkelijk en veilig de fiets parkeren

De komende jaren verbeteren we de fietsparkeervoorzieningen in Hoorn. We willen op de drukste plekken passende fietsrekken aanbieden waar iedereen elk type fiets dicht bij de bestemming kan stallen. Tegelijkertijd willen we ervoor zorgen dat er zo min mogelijk fietsen hinderlijk of fout geparkeerd staan. Dit gaat een rustiger straatbeeld opleveren met voldoende ruimte voor voetgangers. Ook verbetert dit de toegankelijkheid van de stad.

4.1 Fietsparkeren in de binnenstad

In de binnenstad is de meeste behoefte aan ruimte voor fietsparkeren. De binnenstad trekt overdag winkelbezoekers, op zaterdag bezoekers van de markt en in de avonduren en het weekend horecapubliek. Op de drukste momenten is er onvoldoende plek in de rekken voor alle fietsen. Om daar verbetering in te brengen heeft de raad op 13 april 2023 de ‘Aanpak fietsparkeren binnenstad’ vastgesteld.

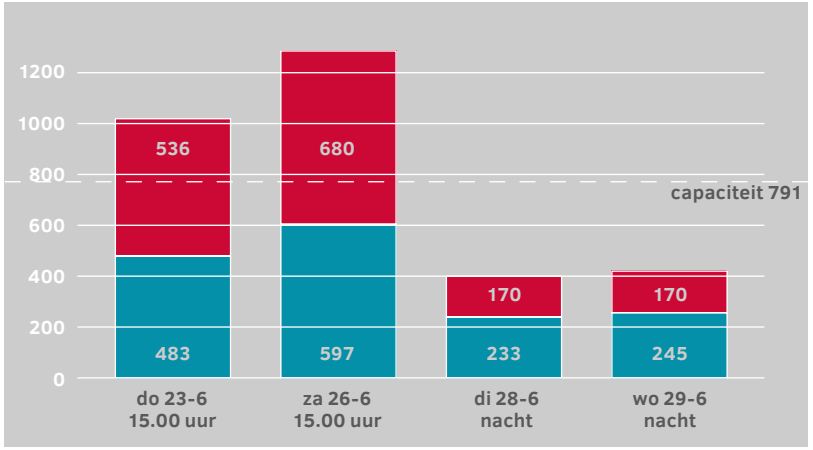
Maatregel 10

Aanpak fietsparkeren binnenstad

Fietsers die de binnenstad bezoeken, kunnen straks gratis gebruikmaken van de nieuwe bewaakte stallingen bij het NS-station.



Figuur 45. Fietsenstalling Veemarkt, capaciteit vaak niet geheel benut



Figuur 46. Op uitgaansavonden en zaterdagen zijn er meer fietsen dan fietsparkeervoorzieningen.

In de binnenstad zelf kan worden geparkeerd in de rekken of in vakken. Over het algemeen is er in de openbare ruimte voldoende plek voor het parkeren van fietsen. Met uitzondering van de binnenstad: op piekmomenten zoals de zaterdagmiddag en weekendavonden is er niet voor alle fietsen plek in een rek. Dat wordt verbeterd door ongebruikte fietsen te verwijderen en de capaciteit uit te breiden.

Fietsen mogen maximaal drie maanden ongebruikt in de openbare ruimte blijven staan (bij NS-stations 28 dagen). De handhaving op ongebruikte fietsen wordt geïntensiveerd om plek te maken voor fietsen die wel gebruikt worden en om te voorkomen dat ongebruikte fietsen vervallen tot wrak. Uit een onderzoek naar de parkeerduur van gestalde fietsen in het najaar van 2023 in en rond het voetgangersgebied blijkt dat 30% (116 van 380) van de fietsen langer dan 13 weken niet is gebruikt. Deze worden verwijderd en afgevoerd naar de Algemene Fiets Afhandel Centrale (AFAC). In het hart van de binnenstad doen we dat drie keer per jaar. We plannen dit zo dat het hart van de binnenstad is opgeschoond voor Koningsdag, voor de kermis en voor de kerst. Zo komt er veel ruimte vrij voor het parkeren van fietsen zonder dat we daarvoor rekken hoeven bij te plaatsen.

In de binnenstad worden tweehonderd fietsnietjes (400 fietsparkeerplaatsen) en tien vakken (100 fietsparkeerplaatsen) gerealiseerd om meer plek te maken voor fietsen. Dat doen we zoveel mogelijk op de plekken waar nu al veel wordt geparkeerd. Aansluiten op de vraag is belangrijk voor het gebruik van de voorzieningen. De uitbreiding met nietjes vindt plaats op locaties waar wat langer wordt geparkeerd. De vakken worden gemaakt op plekken waar op de drukste momenten behoefte is om kort te parkeren. De Veemarkt heeft veel fietsparkeerplekken: circa tweehonderd. We onderzoeken hoe het gebruik van deze capaciteit kan worden verbeterd.

4.2 Fietsparkeren buiten de binnenstad

Bewoners, werknemers en treinreizigers parkeren hun fiets in Hoorn zoveel mogelijk inpandig of op eigen terrein. Bedrijven zorgen voor deugdelijke rekken op eigen terrein of in inpandige ruimte. Bij NS-station Hoorn komen twee bewaakte stallingen. Rond het station wordt in de toekomst uitsluitend inpandig geparkeerd. De openbare ruimte rond het station blijft vrij van fietsen. Dat betekent dat er voor alle treinreizigers in beginsel een plek is in een inpandige stalling.

Waar in de komende jaren de vraag naar fietsparkeerplaatsen



Figuur 47. Fietsen blokkeren de inleverbus van de bibliotheek

toeneemt en dit tot structurele tekorten aan plekken leidt, worden in de openbare ruimte extra voorzieningen gerealiseerd. Dat doen we met voldoende fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit, gelegen aan fietsroutes en dicht bij de bestemming.

Maatregel 11

Verbeteren fietsparkeren rond Station Hoorn Kersenboogerd

Rond Station Hoorn Kersenboogerd moet de situatie nu al worden verbeterd. Er zijn daar ruim voldoende fietsrekken beschikbaar, maar deze worden niet goed gebruikt. Tegelijkertijd staan in het aangrenzende winkelcentrum, onder andere langs de bibliotheek, veel fietsen die de doorgang en de toegang belemmeren. We onderzoeken hoe we deze situatie kunnen verbeteren. Het doel is om de rekken bij het station beter te benutten en ruimte vrij te spelen

voor fietsers die de winkels willen bezoeken.

Het fietsparkeren rond Station Hoorn Kersenboogerd is ook onderdeel van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn waarin samengewerkt wordt met Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland.

4.3 Fietsparkeren bij nieuwbouw

Fietsparkeren bij woningen

Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. Bij een appartementencomplex is een gezamenlijke fietsenstalling een aantrekkelijk alternatief. Het kan eenvoudiger zijn om een gemeenschappelijke goede toegankelijke fietsenstalling te maken dan een aantal individuele bergingen. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Zo voorkomen we dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten.

Maatregel 12

Gezamenlijke fietsenstalling als alternatief voor de individuele fietsenberging

De gemeente Amsterdam heeft in Bouwbrief 2015-130 vastgelegd onder welke voorwaarden een gemeenschappelijke berging een alternatief mag zijn voor een individuele fietsenberging. Dit gaan we voor Hoorn, Blokker en Zwaag op vergelijkbare wijze vastleggen.

Het Bouwbesluit 2012 geeft geen voorschriften voor een (fietsen-) berging bij verbouwing of herbestemming van bestaande gebouwen, terwijl goede fietsparkeervoorzieningen ook bij deze woningen van belang zijn. Wij verwachten daarom dat



Figuur 48. Rekken niet geschikt voor iedere fiets en slecht te onderhouden

initiatiefnemers bij transformatie- en herontwikkelingsprojecten hun verantwoordelijkheid nemen om te voorzien in voldoende en goede fietsparkeergelegenheid.

Bewoners hebben niet alleen zelf parkeervoorzieningen nodig, ook willen vaak bezoekers een fiets parkeren. Het CROW-kencijfer voor bezoekers is 0,5 tot 1 fietsparkeerplaats voor bezoek per woning.[9] Uitgangspunt in de gemeentelijke planvorming is minimaal 0,5 fietsparkeerplaats voor bezoek per woning.

Fietsparkeren bij voorzieningen: fietsparkeerkencijfers

We volgen de richtlijnen voor het aantal plekken bij voorzieningen die zijn vastgelegd in 'Fietsparkeerkencijfers 2019' van het Fietsberaad. De fietsparkeerkencijfers betreffen geactualiseerde kencijfers voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen dat te verwachten is bij verschillende functies. Van ontwikkelaars wordt verwacht dat zij de capaciteit voor het parkeren van fietsen op eigen terrein realiseren.

9) Bron: Fietsparkeerkencijfers 2019, CROW

4.4 Een rek voor iedere fiets

In de loop der jaren zijn er verschillende typen rekken ontworpen en ingezet. De ‘Tulip’ komt het vaakst voor, vooral in de binnenstad en bij winkelcentra. De toepassing van de Tulip is voorgeschreven vanuit de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). In de loop der jaren zijn er echter steeds meer verschillende en steeds zwaardere typen fiets op de markt gekomen. Die zijn minder goed of niet geschikt om netjes in de Tulips te plaatsen. Een gevolg is dat de Tulips niet meer worden gebruikt zoals bedoeld.

Maatregel 13

Standaardgebruik van een nieuw fietsenrek

Bij vernieuwing en uitbreiding kiezen we voor een ander type rek: het fietsnietje. De twee belangrijkste voordelen van dit model zijn:

- elk type fiets kan er tegenaan worden gestald;
- een fiets hoeft niet te worden opgetild om hem met een slot aan het nietje vast te kunnen maken.

Kortom: gemakkelijk in gebruik en geschikt voor elke fiets.

4.5 Welke projecten?

De planning staat niet geheel vast. We houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is.

Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2028)	Projecten Later (na 2028)
10.	**Aanpak fietsparkeren binnenstad**	• Weesfietsen verwijderen • Bijplaatsen tweehonderd fietsnietjes en tien fietsvakken	• Situatie monitoren	• Opening nieuwe fietsstallingen bij het station
11.	**Verbeteren fietsparkeren rond Station Hoorn Kersenboogerd**	• Onderzoek naar verbetering fietsparkeren rond Station Hoorn Kersenboogerd • Aanpassingen fietsparkeren	• Situatie monitoren	• Aanpassingen aan fietsparkeren Station Hoorn Kersenboogerd
12.	**Gezamenlijke fietsenstalling als alternatief voor de individuele fietsenberging**	• Nieuwe beleidslijn treedt in werking.		
13.	**Standaardgebruik nieuw fietsenrek**	• Bij vervanging van fietsrekken wordt het fietsnietje de nieuwe standaard.		

Tabel 4. Uitvoeringsprogramma fietsparkeren


JORDY

5. Met zijn allen vanzelfsprekend op de fiets

De vorige hoofdstukken gaan over hoe we Hoorn, Blokker en Zwaag aantrekkelijk voor alle fietsers willen maken, van jong tot oud. Door veilige, brede fietspaden en fietsstroken aan te leggen en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen komen we een heel eind. Naast investeren in de fysieke infrastructuur, treffen we de komende jaren maatregelen om inwoners te helpen vaak en veilig door de stad te fietsen.

5.1 Fietsen van jongs af aan

Alle kinderen in de gemeente Hoorn moeten veilig kunnen fietsen. Belangrijk is dat ze het van jongs af aan van hun ouders leren. Dan helpt het als ze al dagelijks in een bekende en veilige omgeving naar school kunnen fietsen. Op school krijgen kinderen les over het verkeer en kunnen ze de opgedane lessen afsluiten met een praktisch en theoretisch examen. Op deze manier zijn ze klaar om zelfstandig naar hun nieuwe school van het voortgezet onderwijs te fietsen. We streven ernaar dat alle kinderen verkeersles krijgen op de basisschool.

Maatregel 14

Op alle basisscholen wordt verkeerseducatie gegeven.



Figuur 49. Schoolzone aan de Westerblokker

De provincie Noord-Holland zorgt ervoor dat de scholen kunnen kiezen uit verschillende aanbieders van verkeerseducatie. De gemeente stimuleert de komende jaren de inzet van verkeerseducatie. In overleg met de provincie informeren we scholen voor het begin van het schooljaar over de mogelijkheden. Als blijkt dat er vanuit de provincie onvoldoende budget is voor alle geïnteresseerde scholen, dan zorgt de gemeente voor aanvullende financiering. Ten slotte zal de gemeente jaarlijks contact opnemen met enkele scholen of bestuurlijke koepels om te bespreken hoe het aanbod en de samenwerking geoptimaliseerd kan worden. Op de website van CROW is het aanbod voor de basisscholen te vinden.[10]

Maatregel 15

Op alle scholen wordt het praktisch verkeersexamen georganiseerd.

Het praktisch verkeersexamen is het moment waarop kinderen zelfstandig een route van en naar school moeten kunnen fietsen. Op die manier worden ze voorbereid op een nieuwe fase waarin ze meestal zelfstandig zullen gaan fietsen naar een school van het voortgezet onderwijs. De gemeente blijft samen met Veilig Verkeer Nederland en de scholen van het basisonderwijs deze verkeersexamens organiseren.

10) https://www.crow.nl/kennis/tools-mobiliteit-en-gedrag/toolkit-verkeerseducatie

Maatregel 16

Lopend of fietsend naar school en sport

In de ochtenden kan het verkeer rondom scholen druk en onoverzichtelijk zijn. Hoe meer kinderen worden gebracht met de auto, hoe minder aantrekkelijk het wordt om fietsend naar school te gaan. We willen dan ook dat kinderen zoveel mogelijk te voet of met de fiets naar school gaan. Met campagnes en verkeerseducatie stimuleren we het te voet en te fiets naar school en sport gaan. Partijen als ANWB, Fietsersbond en VVN kunnen ondersteunen bij projecten rondom de scholen. Ook starten we gesprekken met de sportbonden en verenigingen.

Een verdergaande actie is het inrichten van schoolzones. Als scholen en/of ouders aangeven dat dit wenselijk is, gaan we in gesprek om te kijken wat de mogelijkheden zijn.

Maatregel 17

Jaarlijkse campagnes: ‘Aan in het donker’ en ‘Onze scholen zijn weer begonnen’

Samen met de politie en VVN organiseren we jaarlijks de landelijke campagnes ‘Aan in het donker’ en ‘Onze scholen zijn weer begonnen’. Met scholen van het basis- en voortgezet onderwijs en met sportverenigingen nemen we contact op om de campagnes zo breed mogelijk te verspreiden. De provincie Noord-Holland financiert de aanschaf van landelijk ontwikkelde campagnematerialen.



Figuur 50. Landelijke campagne ‘Onze scholen zijn weer begonnen’

‘Aan in het donker’
‘Aan in het donker’ is de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne. Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. Daarom is het belangrijk dat zij goed zichtbaar zijn. Toch gaan fietsers te vaak zonder verlichting op pad, bijvoorbeeld omdat batterijen leeg zijn of verlichting kapot is. Dit gedrag brengt risico’s met zich mee. Tijdens de campagne wordt via posters het belang van goede fietsverlichting onder de aandacht gebracht. Daarnaast worden fietsers door de politie op straat aangesproken over hun fietsverlichting en er worden fietslampjes uitgedeeld. Later volgt ook handhaving op het voeren van verlichting. Meer informatie op de website van VVN.[11]

‘Onze scholen zijn weer begonnen’
Na de zomervakantie vinden (in Nederland) opvallend veel verkeersongelukken plaats. Vooral onder scholieren. Deze negatieve trend willen we een halt toeroepen. De landelijke campagne ‘Onze scholen zijn weer begonnen’ roept automobilisten op om met een gepaste snelheid te rijden. Daarnaast worden leerlingen zoveel mogelijk voorbereid op een veilige start na de zomervakantie. Ouders en scholen kunnen helpen door tijdens de campagne weken hierover met de kinderen te praten. Meer informatie op de website van VVN.[12]

11) Campagne VVN: https://vvn.nl/fietsverlichting
12) Campagne VVN: https://vvn.nl/onze-scholen-zijn-weer-begonnen

5.2 Fietsen naar je werk

De provincie Noord-Holland helpt, in samenwerking met Breikers, werkgevers kosteloos bij hun transitie naar slimme, duurzame mobiliteit en logistiek. Op 1 juli 2024 treedt het 'Besluit CO_2-reductie werkgebonden personenmobiliteit', een uitvloeisel van het Klimaatakkoord, in werking. Werkgevers hebben tot 1 januari 2026 om acties te ondernemen die leiden tot minder (vervuilende) zakelijke kilometers. Met ingang van 2024 moeten organisaties hierover rapporteren.

Maatregel 18

Zoveel mogelijk op de fiets naar het werk

We stimuleren de komende jaren grote werkgevers om gebruik te maken van dit aanbod en zodoende aan hun mobiliteitsbeleid te werken. We kunnen als gemeente het goede voorbeeld geven en een belangrijke bijdrage leveren aan de duurzaamheidsambitie. We stimuleren en faciliteren duurzaam woon-werkverkeer. Hiertoe zijn de afgelopen jaren al enkele stappen gezet, met een vergoeding voor fietskilometers en de mogelijkheid om een fiets aan te schaffen via het Individueel Keuzebudget. Met campagnes blijven we de aandacht vestigen op het belang van duurzame mobiliteit.

5.3 Blijven fietsen

In Hoorn wonen relatief veel oudere mensen. We vinden het belangrijk dat zij actief kunnen blijven en op de fiets naar de winkel of familie kunnen. We ondersteunen ze daarbij met het programma 'Doortrappen'.

Maatregel 19

Campagne 'Doortrappen' om te zorgen dat ouderen kunnen blijven fietsen

Het project 'Doortrappen' beoogt de oudere fietser zo lang mogelijk veilig op de fiets te houden, door bewustwording te creëren rondom de risico's en te informeren over de mogelijkheden die een senior heeft om zijn eigen fietsveiligheid te verhogen. Hieruit komt voort dat zij zelf zekerder en met plezier op de fiets zitten, en ook andere oudere fietsers stimuleren hun fietsveiligheid te vergroten. Er is aandacht voor beschermingsmiddelen op de fiets (zoals de fietshelm) en veilig fietsen op elektrische fietsen. Ook worden er voorlichtingsactiviteiten georganiseerd.

5.4 Welke projecten?

De planning staat niet geheel vast. We houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is.

Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2028)	Projecten Later (na 2028)
14.	**Op alle basisscholen wordt verkeerseducatie gegeven.**	• Stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie op de scholen	• Idem	• Idem
15.	**Op alle scholen wordt het praktisch verkeersexamen georganiseerd.**	• Organisatie van het praktisch verkeersexamen	• Idem	• Idem
16.	**Lopend of fietsend naar school**	• Op aanvraag van scholen inventariseert de gemeente of er mogelijkheden zijn om het lopen en fietsen te stimuleren.	• Idem	• Idem
17.	**Jaarlijkse campagnes: 'Aan in het donker' en 'Onze scholen zijn weer begonnen'**	• Gemeente organiseert samen met partners jaarlijkse verkeersveiligheidscampagnes.	• Idem	• Idem
18.	**Zoveel mogelijk op de fiets naar het werk**	• Gemeente stimuleert samen met partners om zoveel mogelijk fietsend naar het werk te komen.	• Idem	• Idem
19.	**Campagne 'Doortrappen' om ervoor te zorgen dat ouderen kunnen blijven fietsen**	• Gemeente biedt jaarlijks ondersteuning aan ouderen die willen blijven fietsen.	• Idem	• Idem

Tabel 5. Uitvoeringsprogramma gedrag



6. Organisatie en financiën

6.1 Samenwerking en tempo

Afstemming met de inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden is en blijft van groot belang. De betrokkenheid die we hebben ervaren bij het opstellen van het Actieplan Fiets, willen we vasthouden in participatietrajecten, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten en de verkenningen naar nieuwe fietsverbindingen.

De maatregelen zijn ingedeeld in drie categorieën: NU, STRAKS en LATER. Niet alles kan tegelijkertijd, maar we houden oog voor kansen om zaken te versnellen. We zijn realistisch als maatregelen pas later kunnen. Dit houdt het uitvoeringsprogramma flexibel, waardoor we kunnen bijsturen op basis van draagvlak, onderzoeksresultaten en politieke koerswijzigingen.

6.1 Financiën

De meeste projecten uit het Actieplan Fiets liften mee met groot onderhoud. Het gaat dan bijvoorbeeld over groot onderhoud aan het straatwerk of het riool in de verschillende wijken. Op het moment van onderhoud kunnen maatregelen worden meegenomen om het comfort en de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Voor andere grote projecten, zoals de realisatie van een nieuwe fietsverbinding, zal - na verdere uitwerking - apart krediet aan de gemeenteraad gevraagd worden.
Voor de financiering van projecten die niet kunnen meeliften met de onderhoudswerkzaamheden, maken we gebruik van bestaande dekkingsbronnen en houden we rekening met een subsidiebijdrage van de provincie Noord-Holland. Het gaat dan om investeringen



Figuur 51. Werkzaamheden

in de verkeersveiligheid en het comfort op kruispunten en wegen, maatregelen om de maximumsnelheid van wegen te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u, investeringen in het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen en onderzoeken, verkenningen en campagnes.

Voortgangsrapportage

Of alle projecten uitgevoerd kunnen worden is afhankelijk van de daadwerkelijke uitvoeringskosten en van de subsidiebijdrage van de provincie. We houden jaarlijks de begroting tegen het licht en zullen tijdig een aanvraag voor de kadernota indienen op het moment dat blijkt dat er onvoldoende dekking is om de projecten voor het komende jaar uit te voeren.

Tot slot

Het Wensbeeld 2040, geschetst in hoofdstuk 1, komt beslist dichterbij als we de maatregelen uit het Actieplan Fiets voortvarend uitvoeren. Als gemeente doen we er de komende jaren alles aan om ervoor te zorgen dat het voor de bewoners en bezoekers van Hoorn, Blokker en Zwaag steeds vanzelfsprekender wordt om de fiets te pakken.


WELKOM
Hoorn
50
STAD VAN DE GOUDEN EEUW
Hoorn
50
50

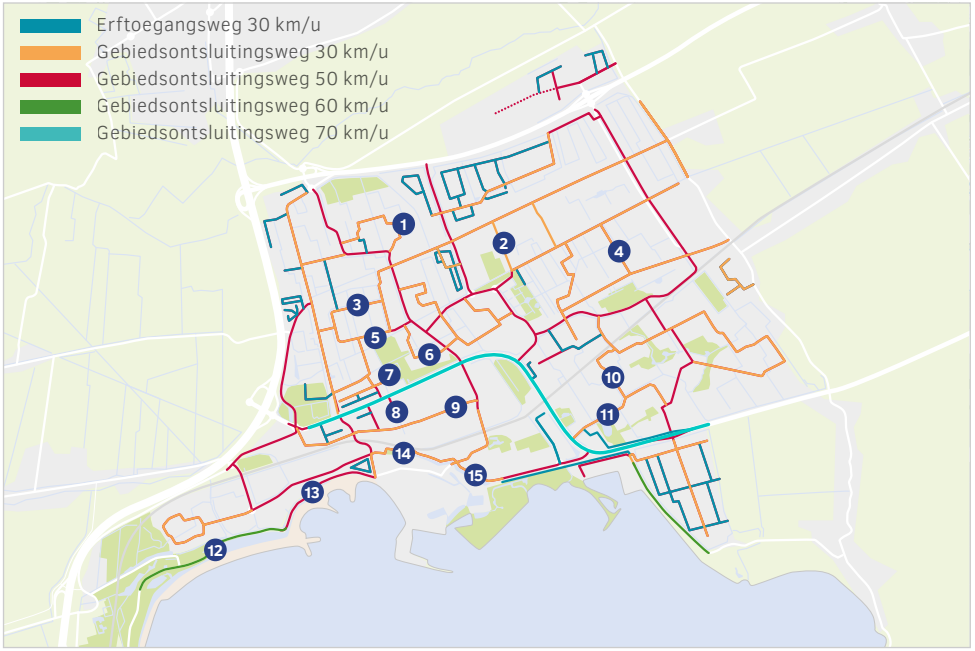
Bijlage 1

Maatregelenoverzicht

Maatregelenoverzicht: in deze bijlage staan maatregelen voor de komende vijf jaar op basis van geplande werkzaamheden aan de weg of het riool. Daarnaast wordt voor de volgende kruispunten onderzocht hoe deze verkeersveiliger en/of met minder wachttijd voor fietsers gemaakt kunnen worden.

1 De Opgang
2 Krijterslaan
3 De Nachtwachter
4 Kolenbergstraat
5 Poortwachter
6 Postiljon
7 Van Aalstweg
8 Koepoortsweg
9 Johannes Poststraat
10 Rijnweg centrum
11 Rijnweg
12 De Hulk
13 Westerdijk
14 Spoorsingel
15 Draafsingel

1. Keern – Berkmergouw
2. Zwaagmergouw – Berkmergouw
3. Dorpsstraat – Oostergouw
4. Dorpsstraat – Strip
5. Keern – Slotenmaker
6. Zwaagmergouw – Dorpsstraat
7. Bangert – Strip
8. Keern - Geldelozeweg
9. Liornestraat – Provincialeweg
10. Maasweg - Kievit
11. Maasweg – Rijnweg
12. Berkhouterweg – Middelweg
13. Koepoortsweg – Johannes Poststraat
14. Liornestraat – Wabenstraat – Johannes Poststraat
15. Draafsingel – Koepoortsweg
16. Draafsingel – J.D. Pollstraat
17. Liornestraat – Drieboomlaan



Kaart 1: Onderhoudsprogramma 2024-2028: Als uitgangspunt bij onderhoud toepassen inrichtingsvoorschriften van het betreffende snelheidsregime.



Kaart 2. Kruispunten met een opgave op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming.

Bijlage 2

Actieplan Fiets in het kort

Aanleiding

Het Actieplan Fiets maakt duidelijk waar de gemeente de komende vijf tot tien jaar in investeert om een aantrekkelijke fietsstad te worden. Dat heeft verschillende aanleidingen:

- Er wordt veel gefietst en dat willen we ondersteunen met veilige en prettige routes;
- Bevolkingsontwikkeling: het wordt drukker in de stad en daarmee ook op de wegen en fietspaden',
- Er vinden nog veel ongevallen plaats waar fietsers bij betrokken zijn;
- We spelen in op de toekomst en maken het fietsnetwerk geschikt voor de verschillende (nieuwe) voertuigen op de weg.

Kaders

Het Actieplan Fiets maakt duidelijk waar de gemeente de komende vijf tot tien jaar in investeert om een aantrekkelijke fietsstad te worden. Het is een invulling van de koers die ingezet is met de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Het Actieplan Fiets sluit ook aan bij landelijk en regionaal beleid.



Fietsen over fijne routes

i. Van 50 naar 30

Fietsers moeten veilig en comfortabel kunnen fietsen op vrijliggende fietspaden. Is er geen ruimte voor een vrijliggend fietspad? Dan deelt de fietser de ruimte met ander verkeer. Op wegen waar dit speelt, verlagen we de maximumsnelheid naar 30km/u en passen we op termijn de inrichting aan om die verkeersveiliger te maken.

ii. Prettige en veilige fietsroutes

De komende jaren worden veel wegen voorzien van nieuwe bestrating. Dit is dé kans om direct de situatie voor fietsers te verbeteren. Om te kunnen bepalen waar we het meest profiteren van extra investeringen leggen we het fietsnetwerk vast.

iii. Nieuwe fietsverbindingen; we onderzoeken de haalbaarheid van vijf schakels:

- Verbinding tussen tunnel Zevenhuis en Oostergouw;
- Verbinding tunnel Zevenhuis en de wijk Bangert en Oosterpolder;
- Fietsroute langs de IJsselweg;
- Extra oversteek Provincialeweg bij Oostergouw;
- Fietsverbinding aan de oostzijde van de Zwaagmergouw.

iv. Aanpakken van kruispunten voor het verbeteren van de veiligheid en doorstroming

De kruispunten met de meeste ongevallen worden onderzocht. Waar nodig doen we aanpassingen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente gaat de doorstroming op verschillende kruispunten verbeteren door aanpassingen aan de verkeersregelingen en de kruispuntinrichtingen.

Fietsparkeren

i. Fietsparkeren in de binnenstad van Hoorn

De raad heeft in 2023 de ‘aanpak fietsparkeren binnenstad’ vastgesteld. We gaan het fietsparkeren verbeteren door ongebruikte fietsen op te ruimen en door op de drukste plekken extra fietsrekken toe te voegen.

ii. Fietsparkeren buiten de binnenstad

Waar de vraag naar fietsparkeerplaatsen toeneemt en structurele tekorten ontstaan, komen er extra voorzieningen in de openbare ruimte . Extra aandacht gaat naar fietsparkeren bij Station Hoorn Kersenboogerd.

iii. Fietsparkeren bij nieuwbouw

We volgen de richtlijnen voor het aantal plekken, vastgelegd in ‘Fietsparkeerkencijfers 2019’ van het Fietsberaad. Ontwikkelaars moeten capaciteit voor fietsenparkeren op eigen terrein realiseren.

iv. Een nieuw rek voor iedere fiets

Bij vernieuwing en uitbreiding van fietsrekken kiezen we voor een ander type rek: het fietsnietje.

Gedrag en fietsstimulering

i. Fietsen van jongs af aan

Op school krijgen kinderen les over het verkeer en kunnen ze de lessen afsluiten met een praktisch en een theoretisch examen.

ii. Fietsen naar je werk

We stimuleren de komende jaren grote werkgevers om gebruik te maken van een regeling voor de transitie naar slimme, duurzame mobiliteit en logistiek.

iii. Blijven fietsen

We vinden het belangrijk dat ook ouderen actief kunnen blijven en op de fiets naar de winkel of familie kunnen. We ondersteunen ze daarbij met het programma ‘Doortrappen’.



GEMEENTE
HOORN