

GEMEENTE HOORN

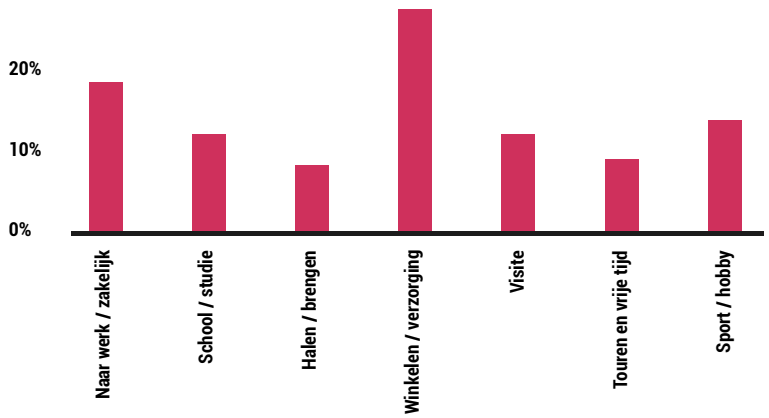
Mobiliteitsvisie Hoorn 2030

Meer stad met Mobiliteit

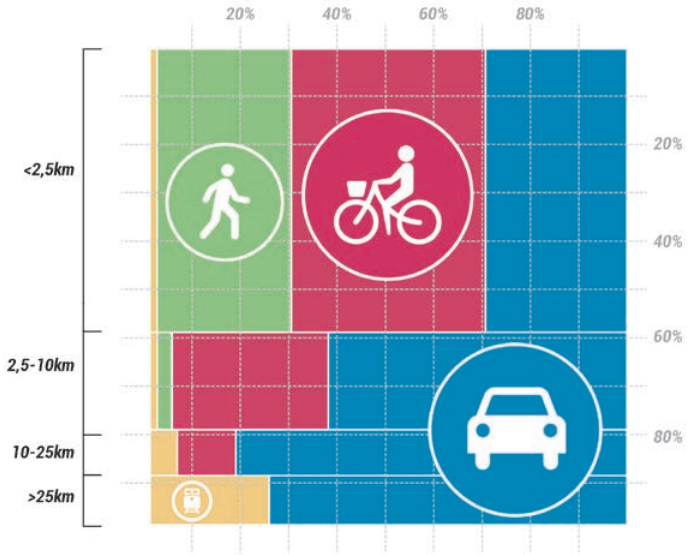
COVID-19

Deze Mobiliteitsvisie is gemaakt tijdens de Covid-19 crisis. De crisis heeft ons mobiliteitsgedrag fors veranderd: we verplaatsten ons minder, werkten ineens thuis en konden soms niet naar sport of school. Ook de manier van verplaatsen veranderde. Lopen werd populair, het OV nemen werd plots ontraden. De langetermijneffecten van Corona zijn de grote onbekende. Belangrijk is dat Hoorn een eigen koers kiest en niet alleen 'afwacht' op wat er zal komen. Met deze visie voor 2030 met een doorkijk naar 2040 geeft Hoorn aan wat belangrijk is en waar heen wordt ontwikkeld. Flexibiliteit en bijsturen kan de komende jaren nodig zijn om de bewoners en bezoekers van de stad te dienen.

Waarom reist men in Hoorn?



Vervoerswijze (horizontale as) en afstandsverdeling (verticaal)



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

'Kwetsbare' mobiliteitsgebruikers



- Ongeveer 50% van de Nederlandse bevolking heeft geen rijbewijs of geen voertuig in bezit en is dus afhankelijk van OV, lopen, fietsen of gehaald en gebracht worden *(Molster, 2020).*
- Het is voor bijna 6% van de vrouwen en ruim 3% van de mannen van 12 jaar en ouder (vrijwel) onmogelijk om 400 meter aaneengesloten te lopen *(De Haas & Hammersma, 2019)*. Deze aantallen groeien als gevolg van vergrijzing.
- Een vijfde van alle verplaatsingen in Hoorn is lopend. Een derde van de verplaatsingen in Hoorn gaat met de fiets.
- Nog geen 5% van de trips in Hoorn is per OV. Voor 90% gaat dit over verplaatsingen >10km.

Belangrijke rol voor de auto

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

Er zijn in Hoorn:

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

1. Tijd voor een nieuwe mobiliteitsvisie

Om verschillende redenen is in Hoorn een nieuwe visie gewenst. Allereerst groeit Hoorn en is er sturing nodig. De ambitie is om tot 2030 circa 6.000 woningen te realiseren en richting 2040 nog eens circa 6.000 extra woningen, dit met de bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid. De gemeenteraad heeft hiertoe het besluit 'meer stad worden' genomen en de Woonvisie vastgesteld. Dit heeft gevolgen voor hoe de stad en haar mobiliteit eruitzien. Verstedelijking en mobiliteit hangen nadrukkelijk samen, daarom is een visie die uitwerking geeft aan het concept 'met mobiliteit meer stad worden' gewenst. Zeker omdat er ook op aanpalende beleidsterreinen aan visies gewerkt wordt. Voorbeelden hiervan zijn de hoogbouw-, groen- en omgevingsvisie.

Daarbovenop is het oude 'masterplan hoofdinfrastructuur' verlopen. Dit had 2020 als zichtjaar.

De visie vormt daarnaast de leidraad voor het overleg met andere overheden waaronder de Provincie en het Rijk, om tot afstemming te komen en afspraken te kunnen maken over medefinanciering en subsidies uit provinciale en Rijksprogramma's om de Hoornse ambities te kunnen realiseren.

Lange termijn, voor alle vervoerswijze

De visie wordt gebruikt om een langjarig perspectief voor mobiliteit te geven. Dit document geeft aan waarnaartoe gewerkt wordt. Deze visie kent het zichtjaar 2030 met een doorkijk naar 2040. Het gaat daarom nadrukkelijk ook over de lange termijn. In deze visie vinden we het belangrijk om alle aspecten van mobiliteit aan bod te laten komen. Van lopen tot de auto, van woon-werk verkeer tot een blokje om.

We leggen daarnaast ook de relatie tussen mobiliteit en andere relevante thema's als economie, wonen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid.

Deze langetermijnvisie is geen gelopen race of een dichtgetimmerd plan. Ontwikkelingen gaan door en op concreet niveau zal de visie altijd uitwerking nodig hebben. De visie legt hiervoor de denkkaders vast en geeft vorm aan de hoofdkeuzes voor de ontwikkeling van de infrastructuur netwerken en het Hoornse denken over mobiliteit.

Bewoners, ondernemers en regio hebben input geleverd

Deze visie is tot stand gekomen met inbreng van de inwoners, ondernemers, de regio en de Raad. Via een grote enquête onder inwoners en stakeholders (winkels, horeca, sportvoorzieningen, zorginstellingen, enzovoort) en gesprekken met belangengroepen zijn knelpunten en voorkeuren aangegeven. Ook is in verschillende fases met partners, zoals omliggende gemeenten, ondernemersverenigingen, OV-bedrijven, hulpdiensten en de Provincie gesproken. Tijdens het gehele traject zijn ook Raadsleden meegenomen in de vorming van de voorliggende visie.



2. Ambitie: meer stad worden

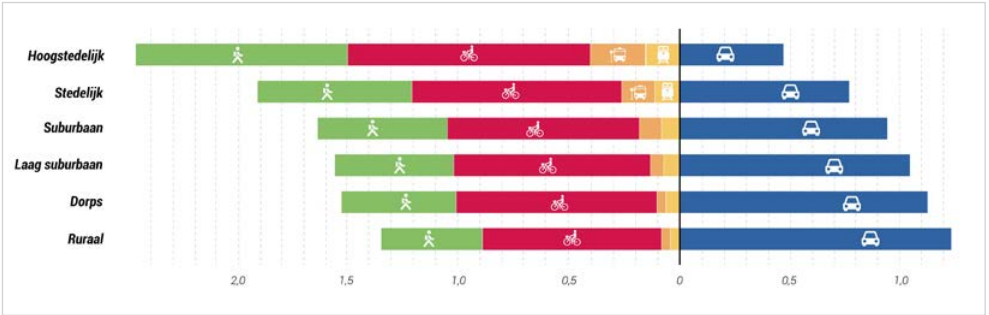
De gemeenteraad heeft in 2019 het besluit genomen om meer stad te worden. In deze visie wordt voor mobiliteit een concrete invulling voor het begrip 'meer stad worden' gegeven.



***Figuur 1**: 'meer stad worden': verdichting leidt tot meer draagvlak voor functies en tot meer gebruik van de stedelijke vervoermiddelen ov, fiets en lopen.*

De opgaande cirkel van 'meer stad worden'

Stedelijkheid, nabijheid en verplaatsingsgedrag hebben een sterke relatie. Wanneer meer mensen bij elkaar wonen en deze collectief gebruik kunnen maken van voorzieningen, ontstaat een groter (economisch) draagvlak voor deze diensten en voorzieningen. Afstanden nemen af en draagkracht neemt toe. Inbreiding en meer nabijheid leidt daardoor tot meer functies en bewoners op korte afstand en een groeiend potentieel voor wandelaars, fietsers en OV-gebruikers.



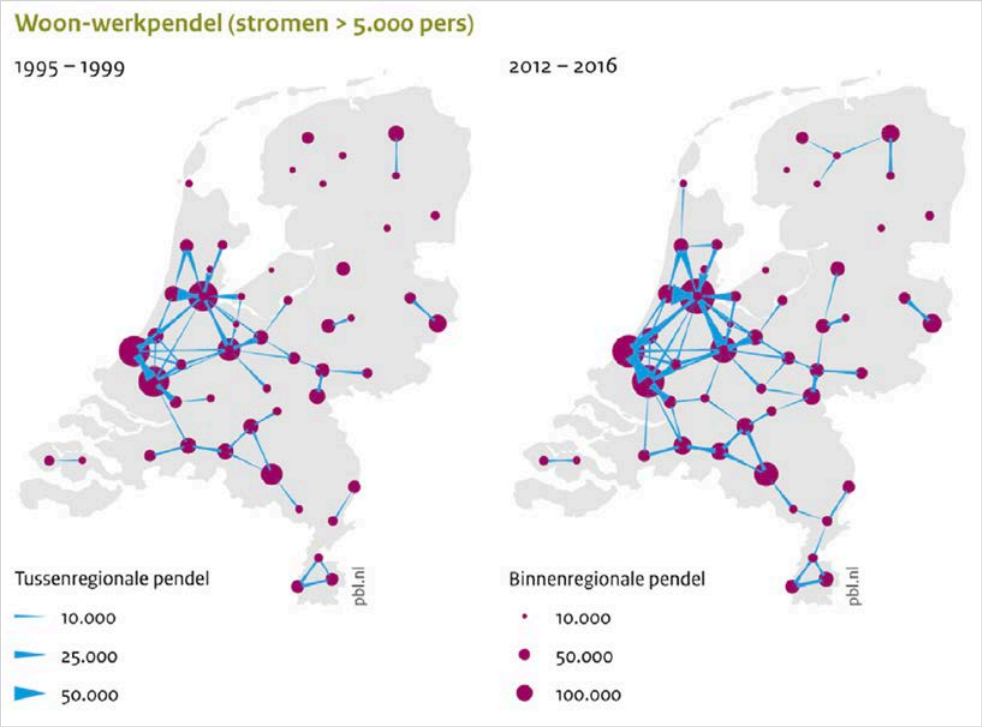
***Figuur 2**: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag, per persoon per nabijheidsklasse (CBS, OViN 2015-2017 / Dashboard Verstedelijking)*

We zien deze opgaande spiraal ook terug in data. In rurale gebieden wordt vaak de auto meer dan 1x per dag gebruikt per persoon, in hoogstedelijke gebieden minder dan een half keer. Meer stad worden gaat dus samen met een verandering in mobiliteitsgedrag. Zoals ook te zien is in Figuur 2. Daarnaast hebben we in andere steden gezien dat groei in inwoners niet parallel hoeft op te lopen met een groei in autoverplaatsingen. In Hoorn zal dit met de verstedelijking naar verwachting deels merkbaar worden, enerzijds door vooral in te zetten op de ontwikkeling en verbetering van alternatieve

mobiliteitsoplossingen. Anderzijds zal, gezien de specifieke ligging van (delen van) Hoorn, de auto een plek houden in de vervoersopties.

Economie en ontmoeting

De economie, zeker de kenniseconomie, speelt zich steeds meer af in steden en op wandel- en fietsafstand van OV-knooppunten. De logica hierachter is dat interactie, ontmoeten en cross-overs steeds belangrijker worden. Meer stad worden gaat daarom niet alleen om een stap naar een ander verplaatsingspatroon, maar ook om nieuwe economische kansen samenhangend aan het verplaatsingspatroon.



***Figuur 3**: van een stad-ommeland systeem ontwikkelt Nederland zich steeds meer naar een stad-stad systeem (Bron: OVG 1995-1999, OViN 2012-2016, Lisa1996, 2016; bewerking PBL)*

In de afgelopen decennia is er een ruimtelijk-economische ontwikkeling zichtbaar van stedelijke agglomeraties (stad met haar ommeland) naar steeds meer geïntegreerde netwerken. We zien dat groei in inwoners, arbeidsplaatsen, maar zeker kennis en inkomen zich concentreren rond de steden. Ook neemt het aantal regionale verplaatsingen relatief gezien af, en het aantal stad-stad verplaatsingen toe. De manier van verplaatsen is ook steeds stedelijker geworden: fiets en trein groeien. De mix ervan, de 'fiets-trein' combinatie, is de snelst groeiende vervoerswijze van de afgelopen 20 jaar *(*1)*. De persoonsgebonden en kennisintensieve economie concentreert zich met name op (wandel- en fietsafstand van) de strategisch bereikbare (IC-)knooppunten in het netwerk.

Mobiliteit volgt de ruimtelijke ontwikkelingen, maar kan ze ook sturen

Meer stad worden heeft dus invloed op de manier hoe we wonen, werken en verplaatsen in Hoorn. Aan de ene kant is mobiliteit een afgeleide van de ruimtelijke ontwikkelingen, ze volgt. Wonen in hoge dichtheid rondom het station (bijvoorbeeld in de Poort van Hoorn), zorgt voor een ander verplaatsingsgedrag dan een nieuwbouwwijk aan de rand van de stad. Aan de andere kant kunnen investeringen in mobiliteit ook weer ruimtelijke ontwikkelingen sturen. Door te investeren in een beter fiets- en wandelklimaat maakt je andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, dan met investeringen in een autoweg. Een nieuw café zal zich eerder vestigen aan een gezellige wandelroute dan langs een autoweg. Ook geeft bijvoorbeeld investeren in fiets-, wandel- en verblijfsgebied rondom een (bus)station ontwikkelaars het comfort om daar hoogstedelijker te bouwen.

Om deze weg van meer stad worden in te slaan is het zaak om te kijken wat nu helpende en remmende krachten zijn om meer stad te worden. Hoofdstuk 3 gaat hier verder op in.

*(*1) Bron: Maak kennis met de belangrijkste reiziger die nog geen naam had: de treinfietser - Thalia Verkade, Roland Kager, 2017*

3. De Opgaven waar Hoorn voor staat

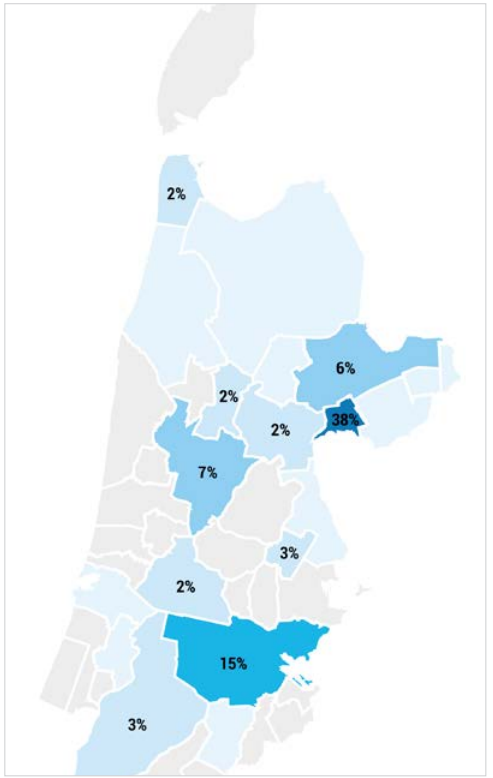
Hoorn heeft de ambitie om meer stad te worden. Dit hoofdstuk laat de opgaven zien waar Hoorn voor staat om dat doel te bereiken. De opgaven hieronder komen van buiten mobiliteit (bijvoorbeeld uit economie, wonen, groen, verduurzaming, veiligheid). We zien mobiliteit als een middel om deze opgave aan te kunnen pakken.

Het daily urban system van Hoorn

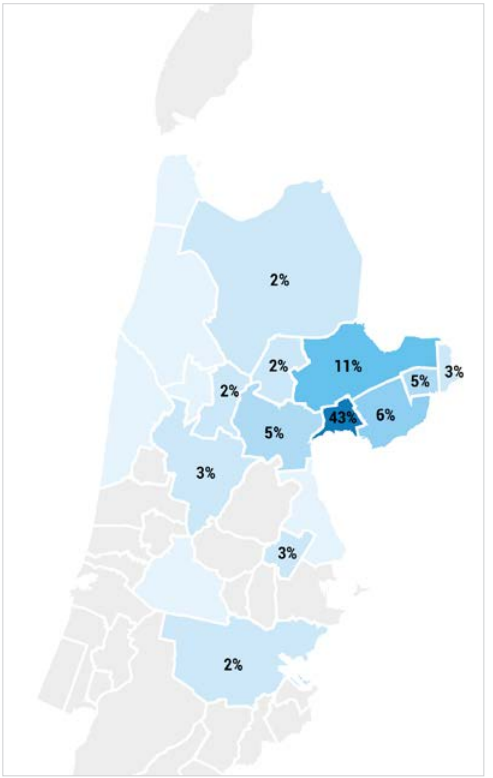
Hoorn ligt op het scharnierpunt tussen twee stedelijke systemen ("Daily Urban Systems") *(*2)*: deels is het centrumgemeente van de regio Westfriesland en Noord-Holland Noord, deels een verbindingspunt met de metropoolregio Amsterdam (MRA). Het succes van Hoorn ligt in een goede balans tussen beide. De grootste uitdaging ligt de komende jaren in het verder benutten en vormgeven van de aansluiting met Stedelijk Netwerk Nederland.

Hoorn is per spoor via Alkmaar en Amsterdam verbonden met het Stedelijk Netwerk Nederland. Er is hierbij sprake van een piekmoment in de ochtendspits en de rest van de dag een (te) lage bezetting. In de ochtend verplaatst een grote stroom per OV of auto richting de Randstad, in de avond verplaatst deze stroom terug. Op elke werknemer die in Hoorn woont zijn er (slechts) 0,88 banen beschikbaar in Hoorn zelf *(CBS,2019)*. De tegenspits is daardoor beperkt. Dit is niet alleen een capaciteitsknelpunt (staan in de trein of in de file), maar ook een beperkende factor in de investeringsmogelijkheden van de infra-partijen, het is immers een onevenwichtige en daarmee onrendabele situatie. Met de "Ontwikkelagenda Hoornse Lijn" wordt met de betrokken partijen langs de as Hoorn-Amsterdam ingezet op het bereiken van een meer rendabele situatie. Eén van de belangrijkste onderdelen daarvan is de ontwikkeling van de OV-knooppunten.

Waar werken werknemers die in Hoorn wonen? *(totaal: 35.000)*



Waar wonen werknemers die in Hoorn werken? *(totaal: 31.000)*



Figuur 4*: (CBS,2019). De werkplekken van de inwoners van hoorn, en de woonplaatsen van de werknemers in Hoorn laten goed zien dat Hoorn op het scharnierpunt tussen aan de ene kant Westfriesland en aan de andere kant MRA + Stedelijk Noord-Holland zit.*

*(*2) Het Daily Urban System (dagelijks stedelijk systeem) is het gebied waar de grootste reisrelaties mee zijn. De gebieden waartussen mensen dagelijks reizen.*

Volgens het knoop-plaats model (Bertolini 1999) heeft een succesvol knooppunt een sterke netwerkwaarde (knoop) en plaatswaarde. In het kort: Een hoge knoopwaarde is af te meten aan de mate van bereikbaarheid met verschillende modaliteiten, een hoge plaatswaarde is af te meten aan de intensiteit aan bovenlokale functies. De ruimtelijke opgave is hierin gericht op het verdichten van stedelijke activiteit (wonen, werken, beleven, ontmoeten) rondom de stationsknoop in Hoorn. Ook werkgelegenheid vormt daarin een cruciale opgave. De kwaliteit en het innoverend vermogen van MKB is een belangrijke opgave voor de Westfriese regio. Aansluiting van deze arbeidsmarkt bij stedelijke innovatiemilieus is een voorwaarde naar de toekomst om economisch te overleven. Dat vereist een gemengd interactiemilieu in de nabijheid van het OV-knooppunt.



Het stationsgebied van Hoorn heeft een uitstekende bereikbaarheid (netwerkwaarde) maar de plek voelt nu nog desolaat aan (plaatswaarde)



Stilstaande auto's delen de schaarse ruimte in de binnenstad met lopen, fietsen en verblijven.

Uitbouwen unieke kwaliteit van het centrum

Hoorn heeft met haar historische binnenstad een unieke parel in handen binnen Stedelijk Netwerk Nederland, waarvan de potentie nog verder kan worden benut. Met de komst van Poort van Hoorn en het stadsstrand wordt de aantrekkingskracht nog groter. De binnenstad zal dan nog sterker als huiskamer van de gehele Westfriese regio kunnen functioneren. Echter, de verblijfskwaliteit van de binnenstad staat tegelijkertijd onder druk. Stilstaande auto's en rijdende auto's delen de schaarse ruimte met lopen, fietsen en verblijven.

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

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



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

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



De binnenstad kan worden verbonden met het stationsgebied. Hier biedt de snelle verbinding met andere stedelijke knooppunten de kans om voor Hoorn een veelal nieuw stedelijk gemengd woon- en werkaanbod te realiseren waarbij de kwaliteiten van de stad worden gecombineerd met een aansluiting op het stedelijk netwerk van Nederland. Met de Poort van Hoorn wordt hier een belangrijke stap in gezet.

Toekomstbestendige groeikern in relatie tot vergrijzing

Woonconsumenten baseren hun keuzes steeds vaker op woon- en leefkwaliteit (bijvoorbeeld de kwaliteit van woningen, woonomgeving, voorzieningen en bereikbaarheid van werk), in plaats van dat ze de beschikbaarheid van woningen centraal stellen in hun keuzes. Bij overaanbod ontstaan problemen in de wijken die het minst aan de vraag voldoen. Hoorn heeft als voormalige groeikern veel woningvoorraad uit de jaren '70 en '80 *(Grote Waal, Risdam en Kersenboogerd)* *(*3)*. Juist dit zijn potentiële aandachtsgebieden. Dit heeft te maken met het ontbreken van stedelijkheid en stadsvoorzieningen en de eentonigheid en uniformiteit van de woningen en woonwijken.

Zo zijn in de woonerven, *ooit bedacht als groene rustige ontmoetingsplekken*, steeds meer parkeerplaatsen gekomen. Het risico van deze ontwikkelingen is dat jonge huishoudens wegtrekken uit deze buurten. Daarnaast vestigden zich in de jaren '70 en '80 veel jonge gezinnen in de wijken. Een groot deel van deze bewoners bereikt de komende jaren de seniorenleeftijd. Dit zorgt voor vergrijzing. De wijken zijn meestal nog op orde, maar ze kunnen in een negatieve spiraal terecht komen.

Daarnaast heeft vergrijzing ook invloed op andere mobiliteitsaspecten. Kwaliteit van looproutes en fietspaden wordt belangrijker, er worden andere eisen aan het OV gesteld (bijv. vaak vraagafhankelijk) en woon-werkverkeer krijgt minder nadruk.

*(*3) Omgevingsvisie Hoorn, 2011*



Auto's zijn inmiddels tot in de diepste haarvaten van de woonerven doorgedrongen. De parkeergelegenheid aan de randen van de buurten zijn daarentegen nagenoeg leeg.

Verduurzamen van bedrijventerreinen

Een vergelijkbare opgave als in de jaren '70 en '80 woonwijken speelt er qua voorraad van kantoren en bedrijventerreinen. De afgelopen decennia hebben we een ontwikkeling gezien waarbij vestigingskwaliteit (aantrekkelijke buitenruimte, goede bereikbaarheid, de aanwezigheid van voorzieningen en de nabijheid van een stedelijk interactiemilieu) steeds belangrijker wordt. Dit neemt niet weg dat traditionele bedrijventerreinen als Hoorn80, Zwaag (Westfrisia) en Zevenhuis belangrijk blijven. Waakzaamheid is geboden voor het hoog houden van vestigingskwaliteit. Extra aandacht is nodig voor het creëren van veilige routes voor wandelaars en fietsers.



Voetpaden ontbreken op de bedrijventerreinen



Fietsen op de stoep als 'veilige optie' op brede gemengde 50km/h uur wegen

Comfort voor lopen, fiets en OV blijft achter

In Hoorn is de afgelopen periode op verschillende manieren ingezet op de verbetering van de automobiliteit. Voorbeelden zijn de komst van de Westfrisiaweg (N307) en de toekomstige aanpak van de A7 en de omvorming van de turborotonde. Comfort voor lopen, fiets en OV blijft hierop achter. Dit is een belangrijk aandachtspunt in de aansluiting met Stedelijk Netwerk Nederland dat zich steeds meer laat vormen langs lijnen van trein+fiets.

Voetgangers

Voetgangers worden vooral gefaciliteerd in de wijken zelf, verbindingen tussen de verschillende buurten zijn beperkt aanwezig (o.a. bij linten, Provincialeweg en het spoor). Voor voetgangers zijn er vaak smalle stoepen met veel obstakels. Zeker met een rolstoel, rollator of kinderwagen is dit hinderlijk. Ook zijn de voetpaden naar grote bestemmingen (station, winkelcentra) zijn niet als continue looproutes ontworpen.

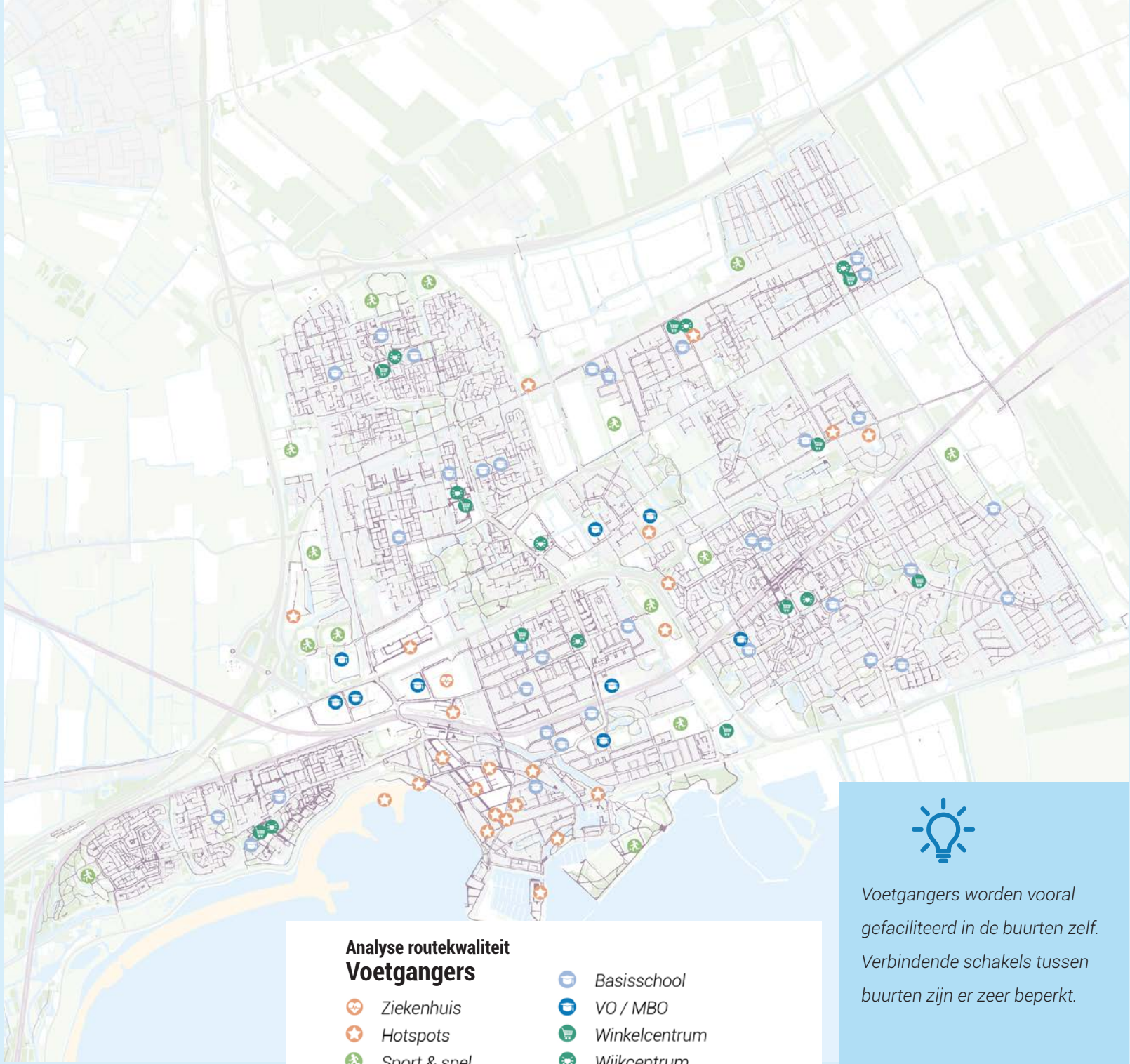








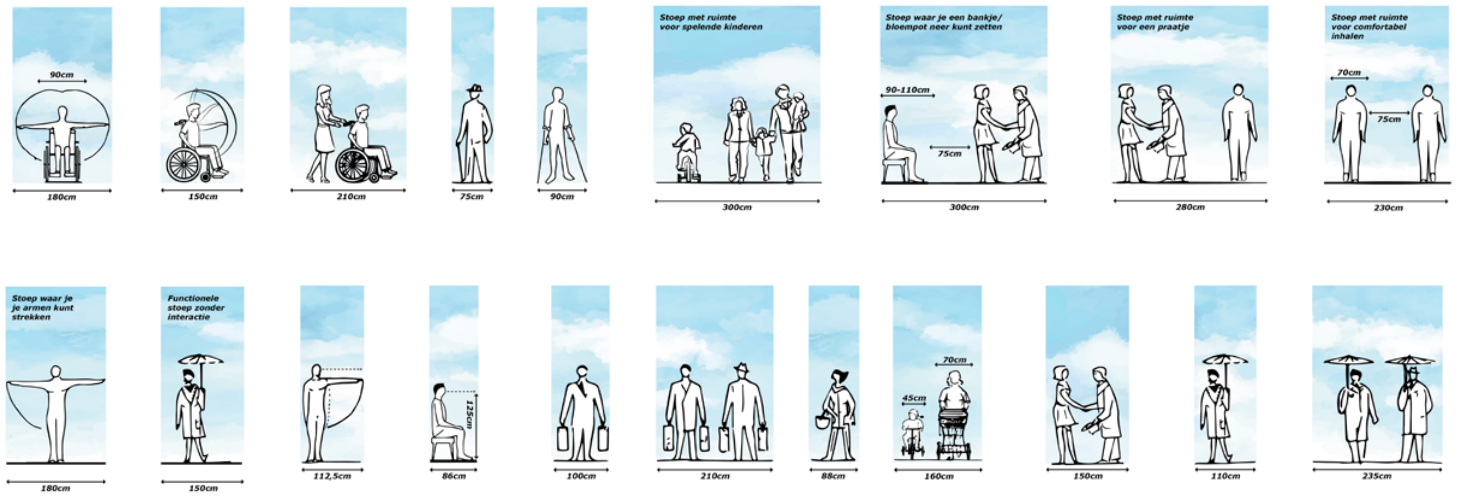




Voetgangers worden vooral gefaciliteerd in de buurten zelf. Verbindende schakels tussen buurten zijn er zeer beperkt.

Voor diverse vormen van gebruik zijn minimale afmetingen nodig. Comfortabel met een rolstoel voortbewegen vraagt 1,80m. Een stoep waarop je comfortabel kunt inhalen heeft een breedte van 2,30m. Een stoep met ruimte voor verblijven en spelen is minimaal 3,00m. Wanneer deze ruimte niet wordt geboden vinden deze activiteiten niet plaats.
In Hoorn zijn stoepbreedtes van 30-90 centimeter eerder regel dan uitzondering.

Goede voorbeelden van een evenwichtige balans tussen groen, auto-/ fietstoegankelijkheid en verblijf zijn er ook: denk aan de Merenstraat en Bangert en Oosterpolder.

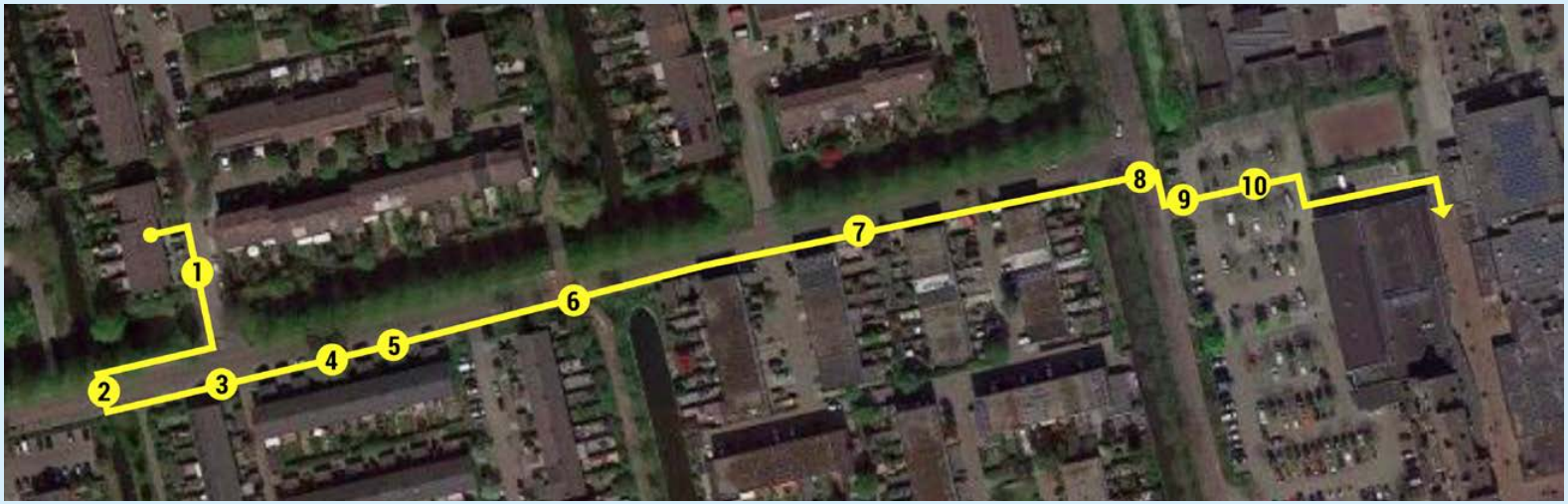






Onder andere geparkeerde auto's, kliko's, uit de route liggende zebrapaden en bomen maken wandelen / rollen in Hoorn een grote uitdaging.

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





Auto's geparkeerd op de stoep



Lastige oversteek: drempels en obstakels (o.a. vuilcontainers)



Zebrapad ligt 30 meter uit de route



40cm ruimte tussen muur en schuur.



Monotoom visueel beeld onderweg. Herhaling van steeds dezelfde 'dode gevel'



Voetpad onderbroken en hoogteverschil / versmalling bushalte te overwinnen



200 meter wandelen langs schuttingen



Route loopt dood na het zebrapad



Entree van het buurtcentrum: 60cm voetpad



Welkom op de parkeervlakte. Waar is de entree?

Fietsers

Fietsen is functioneel mogelijk gemaakt maar een herkenbare routing met uitstraling ontbreekt in Hoorn. Afmetingen van de fietspaden zijn vaak smal waardoor inhalen onmogelijk is. Snelle routes gaan vaak via sociaal onveilige paden door parken of aan de achterkanten van woningen. Ook delen fietsers op veel plekken de weg met autoverkeer wat 50 km/u rijdt. Dit speelt bijvoorbeeld op de dorpslinten. Daar delen fietsers, wandelaars, auto's en bussen de schaarse ruimte.





Op de relatief krappe linten komen alle vervoerswijzen samen

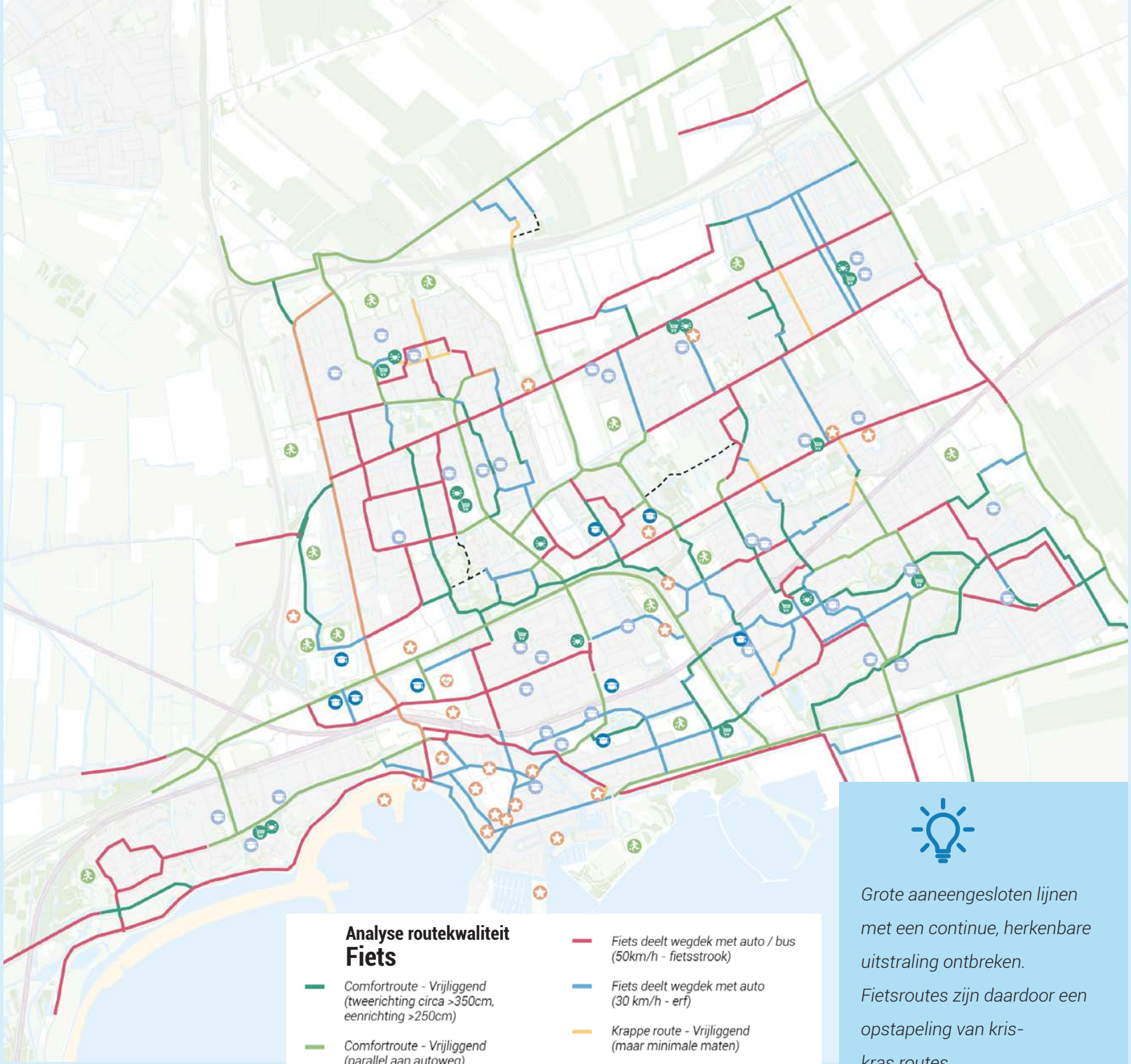












Grote aaneengesloten lijnen met een continue, herkenbare uitstraling ontbreken. Fietsroutes zijn daardoor een opstapeling van kris-kras routes.

Inzoom op een willekeurige fietsroute door Hoorn



Fiets en auto delen de ruimte



Meest aantrekkelijke optie gaat over de stoep



Inhalen op dit pad onmogelijk door krappe afmetingen



Fietsonvriendelijke bochten



Onlogische fietslijnen



90 graden bocht in het verlengde van de route



Omweg of toch over het voetpad het donkere bos in



Door een krap en verlaten tunneltje



Hoofdfietsroute is niet als zodanig vormgegeven



Relatief krappe ruimte tussen rijbaan en stilstaande auto's



Dubbel geparkeerde auto's ontwijken



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



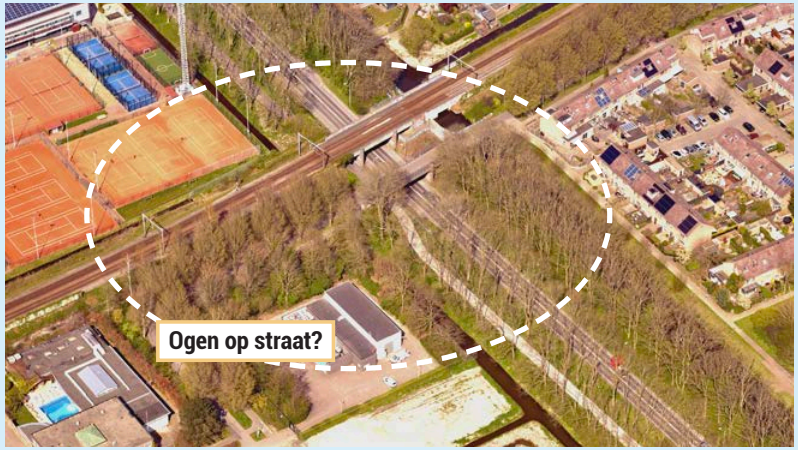
Verhoogd fietspad / drempel.

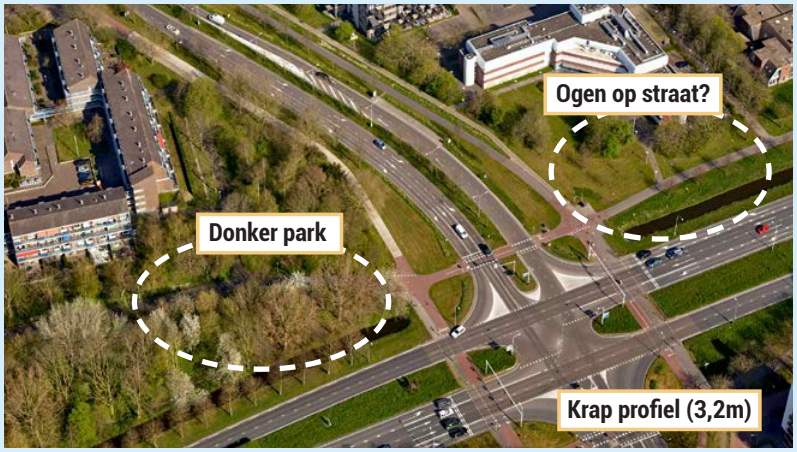


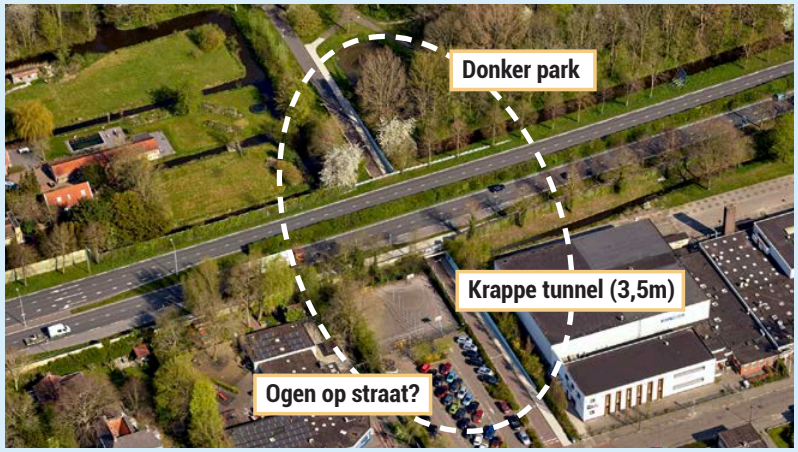
Fietsen is functioneel mogelijk gemaakt maar een herkenbare routing / continue uitstraling ontbreekt. Afmetingen van paden zijn smal waardoor inhalen onmogelijk is.

Fietskruisingen met de Provincialeweg











Comfortabel inhalen in twee richtingen =>4,0m

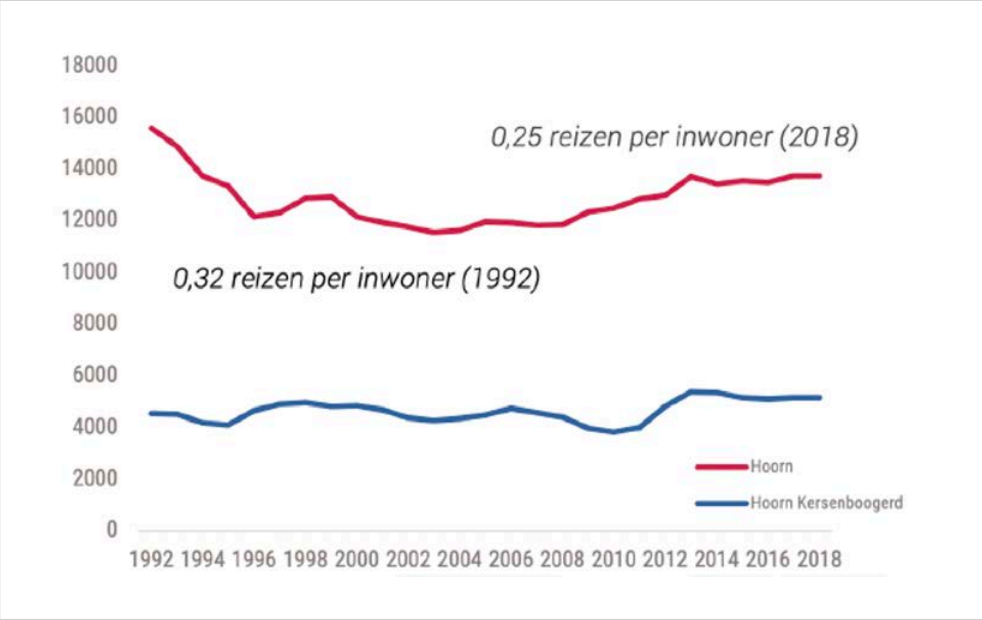


Voor fietsers spelen er bij de kruisingen met de Provincialeweg drie belangrijke thema's:

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

Openbaar vervoer

De bussen worden vooral gebruikt door scholieren en ouderen. De bus is qua reistijd veelal niet concurrerend met de auto. Dit komt doordat de buslijnen zowel een stads- als een streekfunctie hebben. Daarbij zijn er vaak conflicten op middelgrote wegen tussen zware bussen en kwetsbare fietsers. De trein wordt vooral gebruikt om naar de MRA en overig stedelijk Noord-Holland te reizen. Hoewel het aantal inwoners van Hoorn de afgelopen jaren groeide, steeg het aantal instappers van de trein nauwelijks. Om de ambities te realiseren is het nodig om een tegenspits op gang te krijgen. Daarnaast kan focus helpen: inzetten op zowel frequentieverhoging richting Amsterdam, verdubbeling van spoor naar Enkhuizen en verdubbeling naar Heerhugowaard is lastig.



Aantal instappers NS-station op een gemiddelde werkdag



Bushalte in het centrumgebied









Analyse routekwaliteit

Openbaar vervoer

- *Bus deelt krappe ruimte met kwetsbare weggebruikers (fiets/lopen)*
- *Bus deelt alleen ruimte met de auto (maar krap en inrichtingsmogelijkheden beperkt)*
- *Vrijliggende OV-baan*
- *Bus deelt alleen ruimte met de auto*

Op veel plekken deelt de bus haar ruimte, op een krap straatprofiel, met de meer kwetsbare weggebruikers.

Kwaliteit autobereikbaarheid op peil houden

Voor Hoorn, als stad in een landelijke regio, is er naast inzet op een wandel-, fiets- en treinsysteem ook een afhankelijkheid van de auto. Zeker voor verplaatsingen naar de omliggende landelijke regio is de auto bijna altijd nodig. Vanwege de lage bevolkingsdichtheid van de regio is het niet altijd mogelijk kwalitatief goede alternatieven te vinden. Ook de meer productie- en logistiek georiënteerde economie van Hoorn stelt eisen aan autobereikbaarheid. We zien daarmee dat het schaalniveau van de reis bepalend is voor welk vervoermiddel de voorkeur heeft.

Door toevoeging van woningen voorzieningen *(bijv. het Stadsstrand en de Poort van Hoorn)* wordt het drukker in Hoorn. Veel van de ontwikkelingen zijn op OV locaties, wat niet wegneemt dat er extra autoverplaatsingen bij zullen komen. In de toekomst worden er daarom bij de aansluiting op de A7 (turborotonde) en de kruising van de Provincialeweg met het Keern doorstromingsproblemen verwacht. Voor de turborotonde zijn al maatregelen voorzien, oplossing voor Keern komt in hoofdstuk 5 aan bod. De andere kruispunten op de Provincialeweg zijn niet direct gekoppeld aan extra vraag komende vanuit een gebiedsontwikkeling waardoor er daar geen knelpunten worden verwacht. Wel zien we dat hier vaak ook een directe relatie ligt met de fietskwaliteit.

Een ander aandachtspunt is de Strip. Hier speelt zowel een veiligheidsknelpunt, wat in de enquête vaak benoemd werd, als ook de ontwikkeling van de Bangert en Oosterpolder.





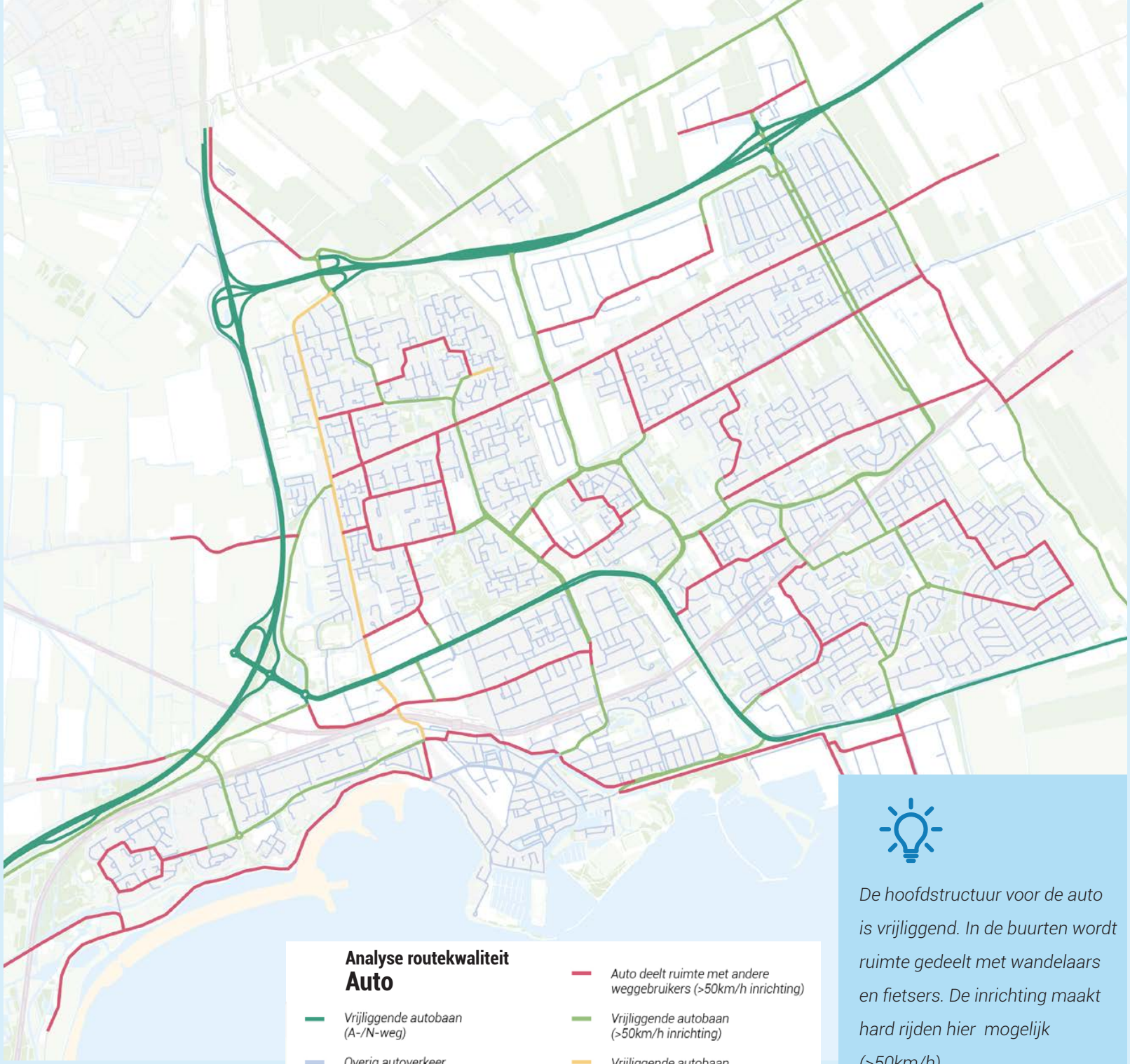








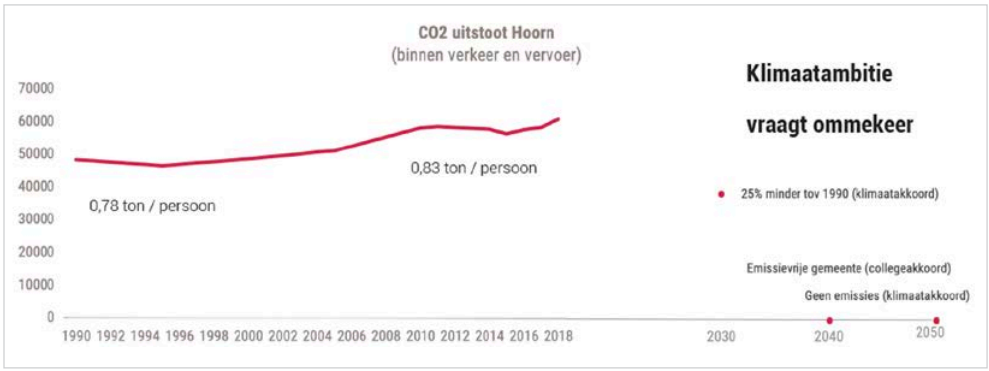




De hoofdstructuur voor de auto is vrijliggend. In de buurten wordt ruimte gedeelt met wandelaars en fietsers. De inrichting maakt hard rijden hier mogelijk (>50km/h).



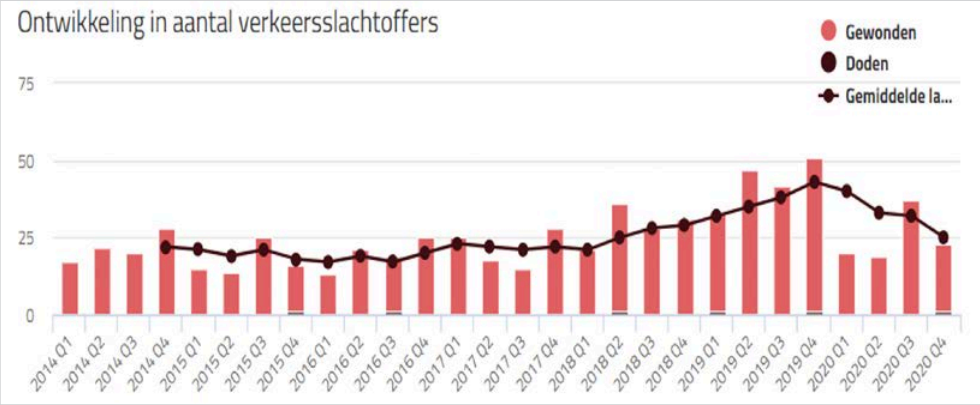




Verbeteren van de veiligheid en het verduurzamen van mobiliteit

Veiligheid, duurzaamheid, en gezondheid zijn steeds belangrijker. Voor duurzaamheid zijn deze doelen het meest concreet gemaakt: Hoorn ambieert om klimaatneutraal te zijn in 2040. Dit vraagt een forse ommekeer van de stijging die de afgelopen 30 jaar te zien was. Dit kan door (op volgorde van meeste, naar minste impact):

1. Minder verplaatsingen te maken (thuiswerken).
2. Een duurzaam vervoermiddel te gebruiken (fiets, lopen, ov).
3. Schonere verplaatsingen te maken (fossiel aangedreven voertuigen voor elektrische te vervangen).



Figuur 5: *Aantal verkeersslachtoffers. Van 2014 tot 2019 steeg het aantal slachtoffers. In 2020 lag het aantal verkeersslachtoffers lager, dit is het gevolg van minder verplaatsingen door de covid-19 crisis.*

Verbeteren van de veiligheid en het verduurzamen van mobiliteit

Veiligheid, duurzaamheid, en gezondheid zijn steeds belangrijker. Voor duurzaamheid zijn deze doelen het meest concreet gemaakt: Hoorn ambieert om klimaatneutraal te zijn in 2040. Dit vraagt een forse ommekeer van de stijging die de afgelopen 30 jaar te zien was. Dit kan door (op volgorde van meeste, naar minste impact):

1. Minder verplaatsingen te maken (thuiswerken).
2. Een duurzaam vervoermiddel te gebruiken (fiets, lopen, ov).
3. Schonere verplaatsingen te maken (fossiel aangedreven voertuigen voor elektrische te vervangen).

Ook voor verkeersveiligheid ligt er een opgave. De afgelopen jaren steeg het aantal ongevallen. Bij 74% van alle ongevallen is een fietser, voetganger of bromfietser het slachtoffer *(*4)*. Kansen liggen hier bij minder autogebruik, veilige fiets- en wandelpaden en lagere snelheden voor automobilisten.

Verder wordt gezondheid een steeds belangrijker thema. Uit onderzoek van het ministerie van VWS *(*5)* blijkt dat slechts 44% de beweegnorm haalt. De fiets en ook lopen draagt voor veel Nederlanders bij aan het halen van de beweegnorm. Dagelijks fietsen of lopen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen en verschillende aandoeningen zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies tegen te gaan. Verder helpt fietsen om overgewicht te voorkomen *(*6)*.

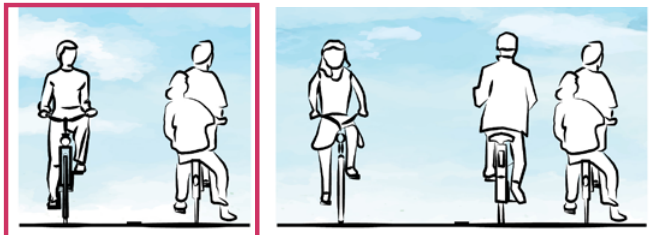
*(*4) BLIQ rapportage verkeersveiligheid Hoorn 2019.*

*(*5) Beweegrichtlijn 2017 – Ministerie VWS*

*(*6) 'Het verband tussen gezondheid en actief reizen 2018 – Kennisinstituut voor Mobiliteit.*



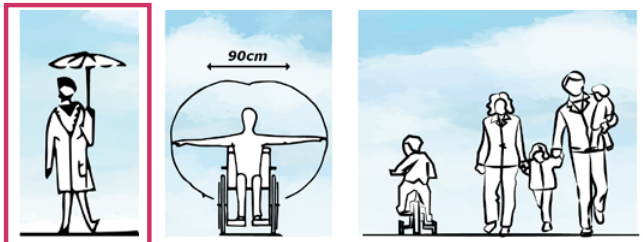
Het Keern: Met circa 4.500 fietsers per dag een van de drukste fietsschakels in Hoorn



Huidig
2,5 meter

Wenselijk
>4 meter

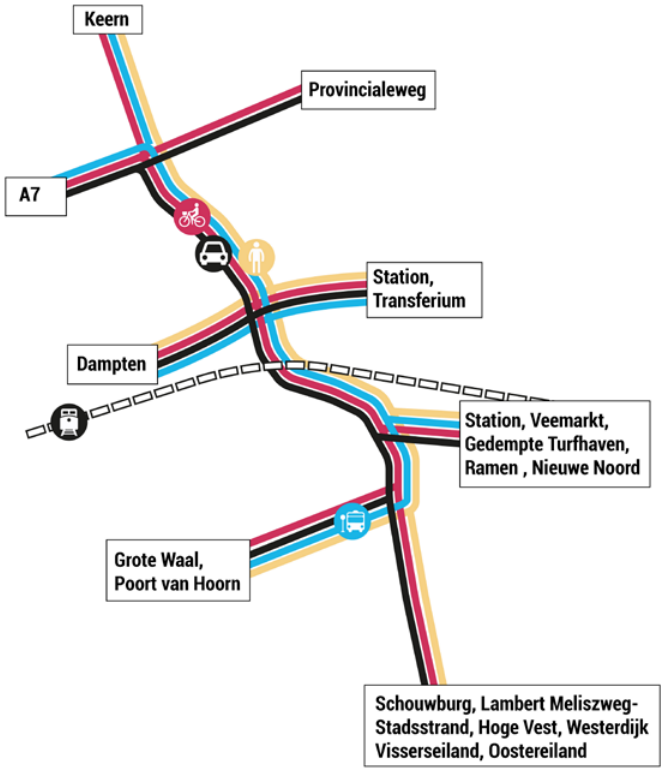
Het Keern: Belangrijke verbindende voetgangersschakel in stations-/centrumgebied



Huidig
1,3 meter

Minimum
1,8 meter

Wenselijk
>3 meter



Het Keern: Stadsentree voor gemotoriseerd verkeer



Ambitie Poort van Hoorn: meer verblijfskwaliteit



De stationsovergang bij het Keern is de plek waar alle vervoersmodaliteiten samenkomen. Bus, auto, fiets en wandelaar maken allen gebruik van deze entree richting de binnenstad, Grote Waal en het stadsstrand. Tegelijkertijd kruist ook de trein hier. Dit knelt. Daarnaast is er de ambitie om een stedelijk verblijfsgebied te maken rondom het station en het nieuwe deel centrum aan te hechten (Poort van Hoorn).

De ruimte voor voetgangers is in de 2km-cirkel rondom station Hoorn beperkt. Voor voetgangers rest plaatselijk slechts 60 centimeter, ook nutsvoorzieningen vaak opgelost in voetgangersgebied.

Inzoom op een wandeling op het Keern (afstand hemelsbreed 700 meter)





Plaatselijk tot 60cm restruimte over voor wandelen



Stoep vormgegeven als hindernisparcours



Slalom langs stilstaande auto's



Wandelen op een reststukje van 60 centimeter ..



... versus 25 meter voor gemotoriseerd verkeer



Relatief weinig ruimte voor voetgangers op circa 300 meter van het treinstation



Beperkte belevingswaarde op ooghoogte



Krap voetpad nabij spoor zorgt voor wandelen op fietspad



Slalom langs obstakels



Toch al smalle stoep in gebruik als parkeerveld voor scooters





Keuzes op cruciale punten

Naast deze opgaven is er behoefte om keuzes te maken op een aantal cruciale punten.

Dit zijn:

1. de kruising van het Keern met het spoor en de Provincialeweg
2. de dorpslinten
3. de verkeerscirculatie van de binnenstad
4. de overige fiets-loopkruisingen met de Provincialeweg.

4. Visie: meer stad worden door ...

Meer stad worden we niet zomaar. Het is niet iets wat vanzelf goed gaat, maar waar op gestuurd moet worden. Mobiliteit is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Op basis van de analyse en de opgave komen we met 7 punten waardoor mobiliteit kan bijdragen om meer stad te worden.



(1) Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis



(2) Kwaliteit toevoegen voor lopen, fiets en OV. Autokwaliteit op peil houden.



(3) Een sterke stedelijke knoop rondom de binnenstad en het station



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



(5) Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties



(6) Een veilige stad voor elke verplaatsing.



(7) Verduurzaming van de automobiliteit: laden en delen

Meer stad worden gaat niet zo maar, dat vraagt om verbetering van kwaliteit in de buitenruimte en meer aandacht voor kwaliteit van lopen, fiets en openbaar vervoer.


Foto: Nanda Sluijsmans


Foto: Nanda Sluijsmans


Foto: Nanda Sluijsmans








Foto: Nanda Sluijsmans


Foto: Nanda Sluijsmans




Foto: Nanda Sluijsmans



STUDIO BEREIKBAAR