

# Is het ontvlechten van de Verkeersstromen naar het Centrum van Hoorn Noodzakelijk?

---

---



# Agenda

---

1. Ontsluiting van het centrum al lang op de agenda
2. Waar doen we het allemaal voor: nut en noodzaak
3. Duurzaamheid en energietransitie
4. Leefkwaliteit en groen
5. Beweging en gezondheid
6. Ontplooiingsmogelijkheden
7. De twee grootste knelpunten nader bekeken
8. Conclusie



## 2. Waar doen we het allemaal voor: nut en noodzaak?

- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 als vertrekpunt (vastgesteld beleid)
- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur in 2021: kijk bij mobiliteit en infrastructuur niet alleen reistijdefficiëntie en congestiebestrijding, maar ook naar klimaat en milieu, ruimtelijke kwaliteit, verstedelijking, leefbaarheid en veiligheid en sociale gevolgen
- Juist omdat (nieuwe) infrastructuur duur is en lange afschrijving heeft, moet het bijdragen aan meerdere doelen tegelijk
- Dus nut en noodzaak bezien vanuit "brede welvaart" Mobiliteitsvisie Hoorn sluit hierop aan



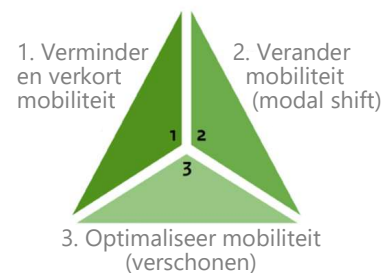
**Kwaliteit voor mensen centraal!**



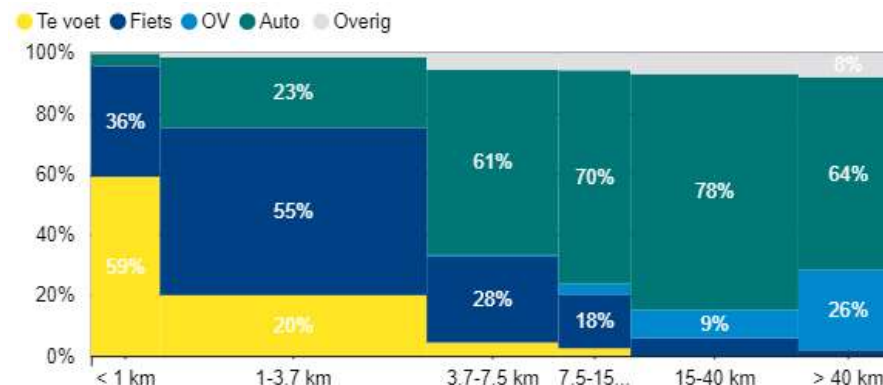
### 3. Duurzaamheid en energietransitie



- Ambitie Hoorn: klimaatneutraal in 2040.
- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030: inzet op
  - Minder verplaatsingen (thuiswerken)
  - Duurzame vervoermiddelen (fiets, lopen, OV)
  - Schonere verplaatsingen (elektrisch)
- Kansen bij stimuleren fiets



CO2 uitstoot Hoorn binnen mobiliteit stijgt (Mobiliteitsvisie Hoorn 2030)



Vervoerwijzegebruik naar afstandsklasse Hoorn: 23% autogebruik voor 1-3,7 km, 61% autogebruik voor 3,7-7,5 km. Dit betekent potentie voor fietsstimulering (ODiN)

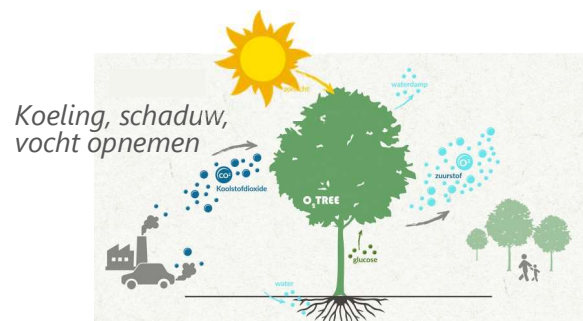
*Figuur: hoofd fietsnetwerk in Hoorn. Rode pijlen zijn locaties waar gebiedsopgaven liggen. Zwarte pijlen zijn ontbrekende schakels*



*Hoofdfietsnetwerk Hoorn, rode pijlen met gebiedsopgaven, zwarte contour: potentie betere fietsverbinding binnenstad met Hoorn-Noord met fiets via Keern (Mobiliteitsvisie Hoorn 2030)*

## 4. Leefkwaliteit en groen

- Ambitie in Mobiliteitsvisie Hoorn 2030: 'meer stad worden', 'inhaalslag voor de kwaliteit voor lopen, fiets en OV'
- 'Met name in stationsomgeving, binnenstad...'
- Commercieel belang winkels en voorzieningen: prettige stad om te winkelen en te verblijven, én om terug te komen én om vaker te komen
- Belang klimaatadaptiviteit: meer groen om regen en droogte op te vangen



Verbetering kwaliteit in de buitenruimte en meer aandacht voor kwaliteit van lopen, fiets en OV  
(Mobiliteitsvisie Hoorn)





Voorbeeld van auto  
naar fiets: voor

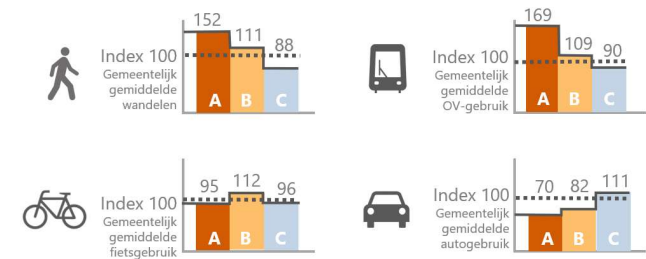


Voorbeeld van auto  
naar fiets: na



## Verblijfskwaliteit vooral belangrijk in stationsomgeving en binnenstad:

- A-mobiliteitsmilieu (ca <1.000 m rondom binnenstad/stationsomgeving)
- Uitbreiding verblijfskwaliteit richting Pelmolenpad en stationsomgeving noord
- Fietsen en vooral wandelen hoofdgebruiker in de openbare ruimte, sturend autoparkeerbeleid
- ODiN-analyses voor heel NL: ca 30% lager autogebruik dan gemiddeld en vooral meer OV, wandelen
- Vooral Keern en omgeving als hoofd-auto-ontsluiting binnenstad nu als dominante barrière binnen A-milieu (versterken rol fiets en wandelen kansrijk)



Mobiliteitsbeleid	Ruimtelijk beleid
<p>Prio wandelen, OV, fiets als gast, geen straat-p, shared space</p> <p><b>A</b></p>	<p>Mix m2 BVO: 50-70% wonen, FSI 2,0 Wonen &gt; ca 100-200 won/HA Overig &gt; 10.000 m2 BVO/HA</p>
<p>Herstel balans vervoerwijzen. Fiets is hoofdgebruiker, sturend p-beleid</p> <p><b>B</b></p>	<p>Mix m2 BVO: 70-90% wonen, FSI: 0,5 Wonen ca 30-60 won/HA Overig ca 1.000 m2 BVO/HA</p>
<p>Mobiliteit ontvlechten, faciliteren. Grotere rol auto, OV verbindend naar centra</p> <p><b>C</b></p>	<p>Mix m2 BVO: 90-100% wonen, FSI: 0,2 Wonen &lt; ca 30 won/HA Overig ca 100 m2 BVO/HA</p>

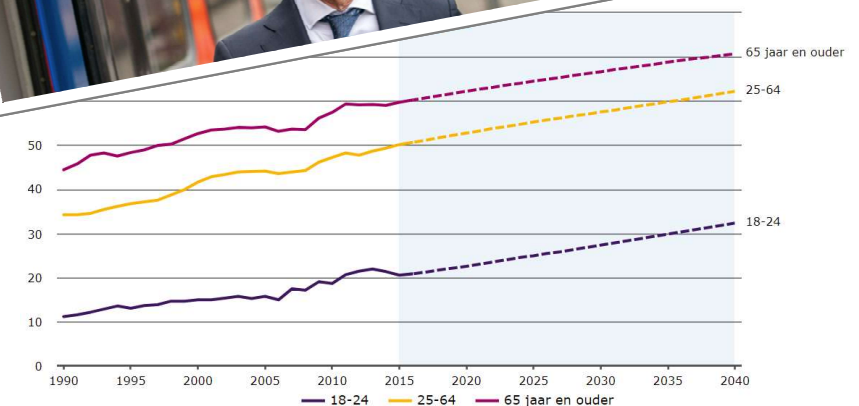
## 5. Beweging en gezondheid



- Ambities in Mobiliteitsvisie Hoorn 2030:
- 'Gezondheid een steeds belangrijker thema' (Ministerie van VWS: slechts 44% haalt de beweegnorm)
- 'Ook voor verkeersveiligheid ligt er een opgave. De afgelopen jaren steeg het aantal ongevallen'.
- Prorail: wens om gelijkvloerse spoorwegovergang op te heffen. 2018-2019: Acceptatie Ministerie I&W voor opname in Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)



Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers, let op: corona effect in 2020 (Mobiliteitsvisie Hoorn 2030)



Percentage mensen met overgewicht (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport/CBS/RIVM, 2018)

## 6. Ontplooiingsmogelijkheden

- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030: 'kwaliteit autobereikbaarheid op peil houden, als stad in een landelijke regio' (ook met oog op voorzieningenfunctie omliggende regio)
- Vanwege ligging binnenstad en A7: westelijke binnenstadsontsluiting heeft hoofdfunctie



Hoofdentrees binnenstad  
voor autoverkeer

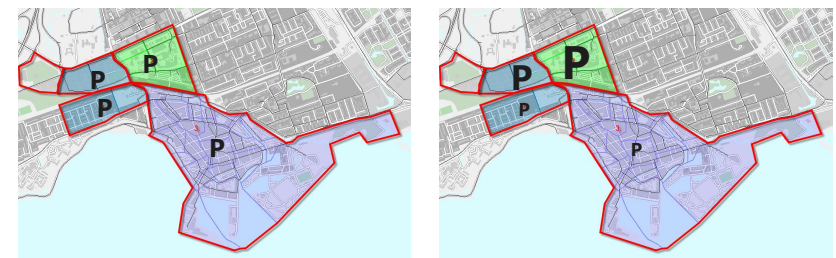
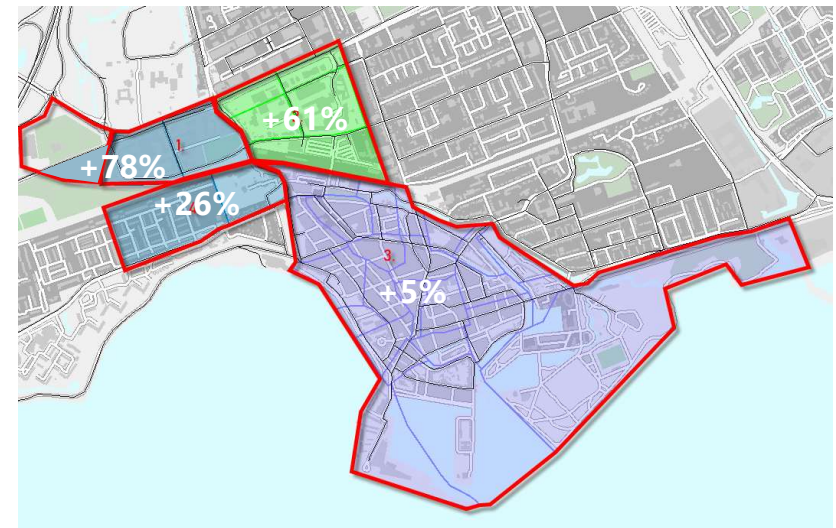


Wegategorisering autoverkeer  
(hoofdentrees in zwart handmatig toegevoegd)  
(Mobiliteitsvisie Hoorn 2030)

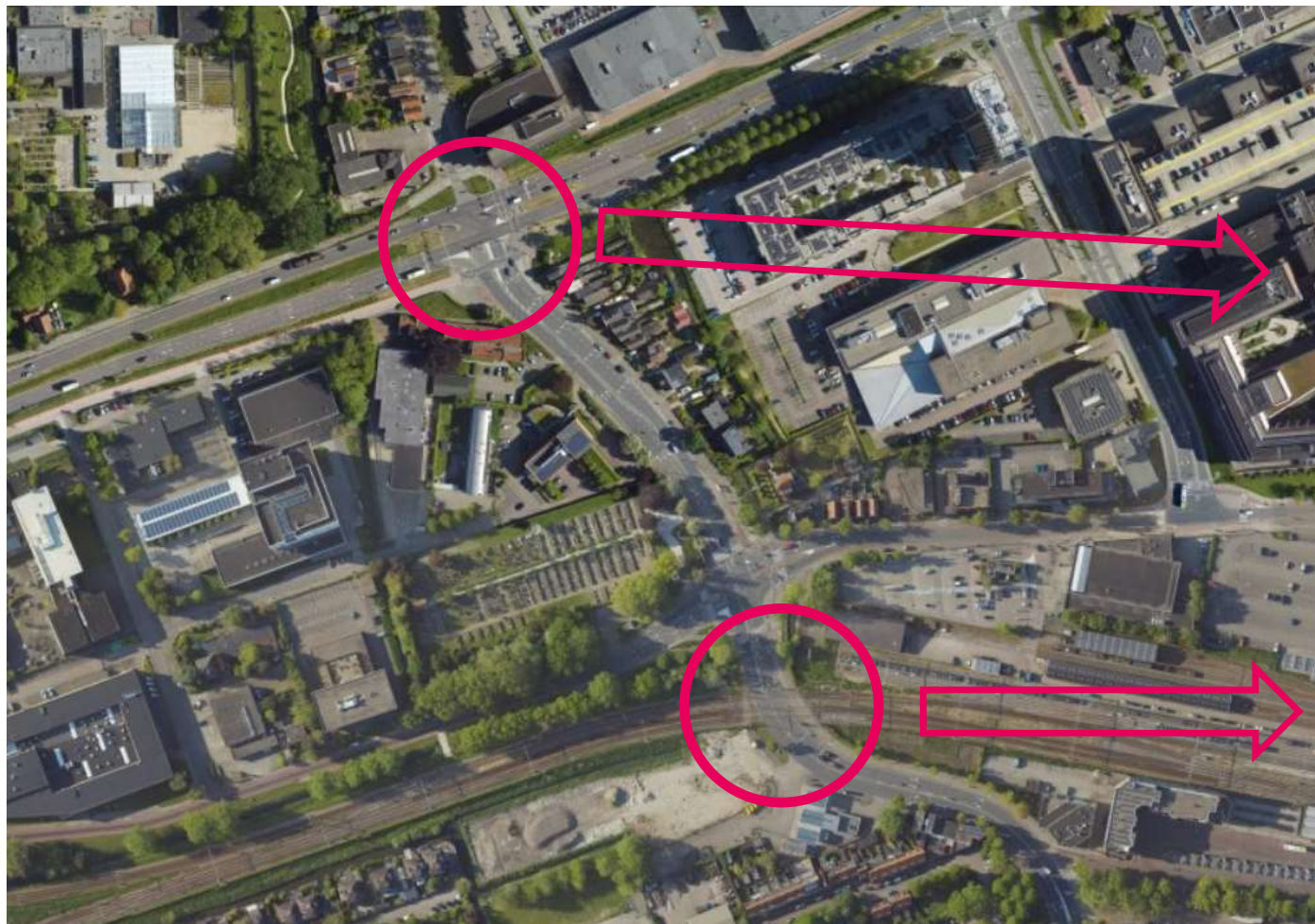


## Grip op omvang van autostromen

- Tussen 2017-2030: in stationsgebied en binnenstad tezamen ca 28% groei aan inwoners/arbeidsplaatsen/voorzieningen
- Groei aan automobilititeit: ca 25% groei bij niets doen
- Inzet op mobiliteitstransitie (parkeerbeleid, stimuleren fiets, fietsstraten, fietsenstallingen, verblijfskwaliteit):  
getemperde automobilitiegroei 2017-2030: ca 20%  
Additioneel: verschuiven van parkeren naar noordelijk stationsgebied (minder spookruisend autoverkeer en minder autoverkeer in de binnenstad). Levert op:
  - Totale ontwikkeling auto stationsgebied en binnenstad: + 20%
  - Hierbinnen ontwikkeling auto noordelijk stationsgebied: +69%
  - En ontwikkeling auto zuidelijk stationsgebied en binnenstad: -3%



## 7. De twee grootste knelpunten nader bekeken



### Inzoom kruispunt Keern-Provinciale weg:

- Drukke autoverkeer neemt toe
- Wachttijden fiets en wandelen nemen zo toe dat kruispunt niet meer geregeld kan worden ('cyclustijd' > 120 seconden). Risico op roodlichtnegatie en ongevallen.
- Alleen bij ongelijkvloerse fiets/wandel-passage is kruispunt 'werkend' te krijgen.  
(tunnel niet mogelijk met behoud van auto-functie, ivm schaarse ruimte; brug ongewenst)



### Inzoom spoorwegovergang Keern

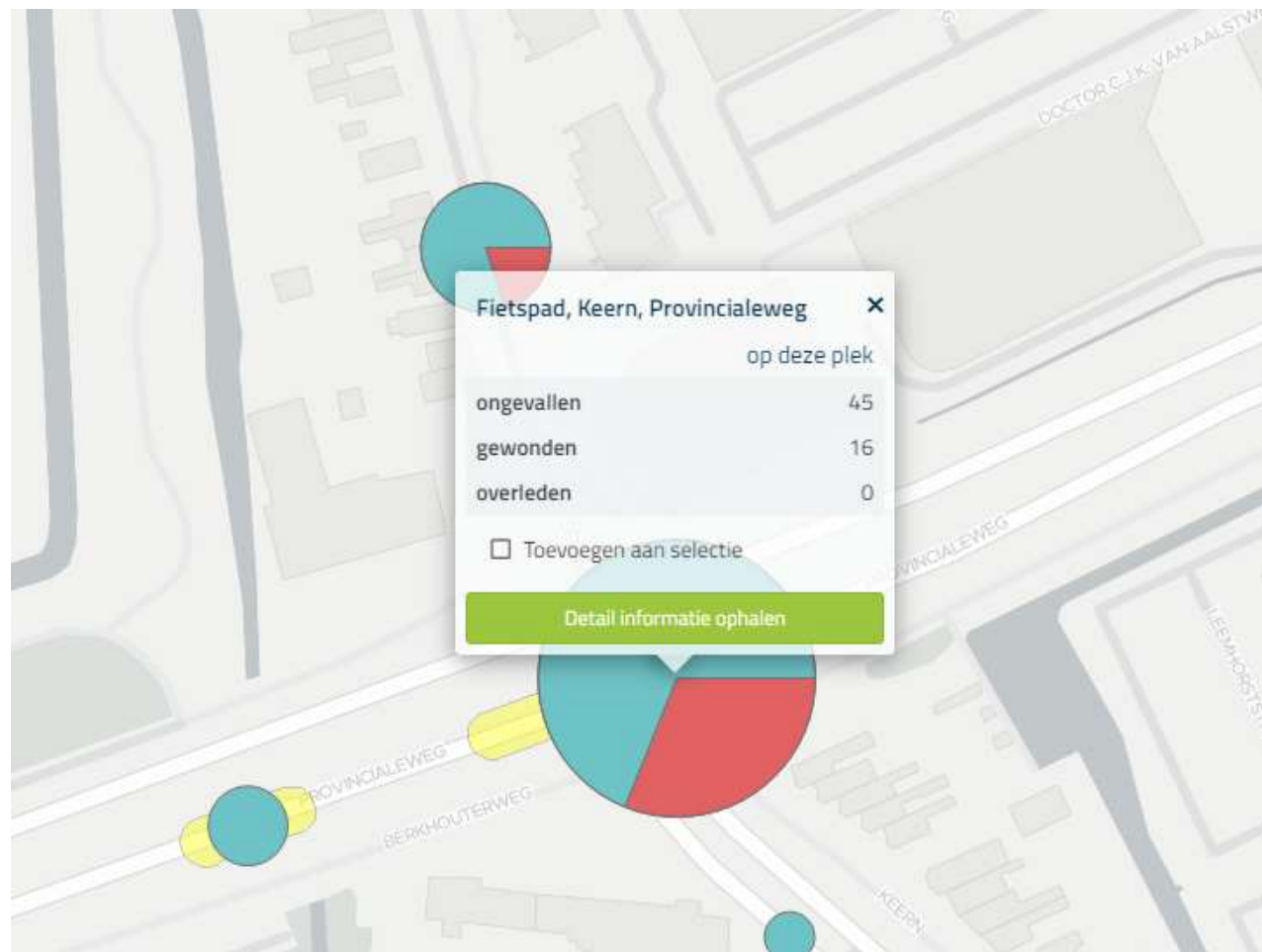
- Nederland saneert stapsgewijs alle drukke gelijkvloerse spoorwegovergangen
- Veiligheidsrisico's, roodlichtnegatie, zeker bij 20 minuten dichtligtijd (Hoorn)
- Keern hoog in prioriteitenlijst Prorail en Ministerie
- Wens: opheffen (ongelijkvloers terugbouwen)



Voorbeeld Groningen Helperzoomtunnel

## Ongevallen kruispunt Keern - Provincialeweg

- 45 ongevallen 2014 – 2021
  - 7 Bromfietsers
  - 1 e-bike
  - 8 fietsers
  - 58 personenautos
- 
- 16 gewonden
  - 2 bromfietsers
  - 1 E-Bike
  - 5 Fietsers
  - 1 Motor
  - 5 inzittenden auto
  - 2 overige












# Hoorn 2030

- + 6000 woningen
- Programma Poort van Hoorn
- Stadsstrand
- Buitenstad (AH + appartementen)
- IKEC
- Bangert – Oosterpolder voltooid
- Zevenhuis 30 ha uitgegeven bedrijventerrein
- Spitsstroken A7



## Programma station noord

- 1.050 parkeerplaatsen (incl P+R) 
- Verplaatsen busstation naar noord 
- 2.000 fietsparkeerplekken 
- 45.000 m2 woningbouw met bijbehorend parkeren 
- 15.000 m2 kantoor, cultureel, maatschappelijk programma 

## Programma Station Zuid:

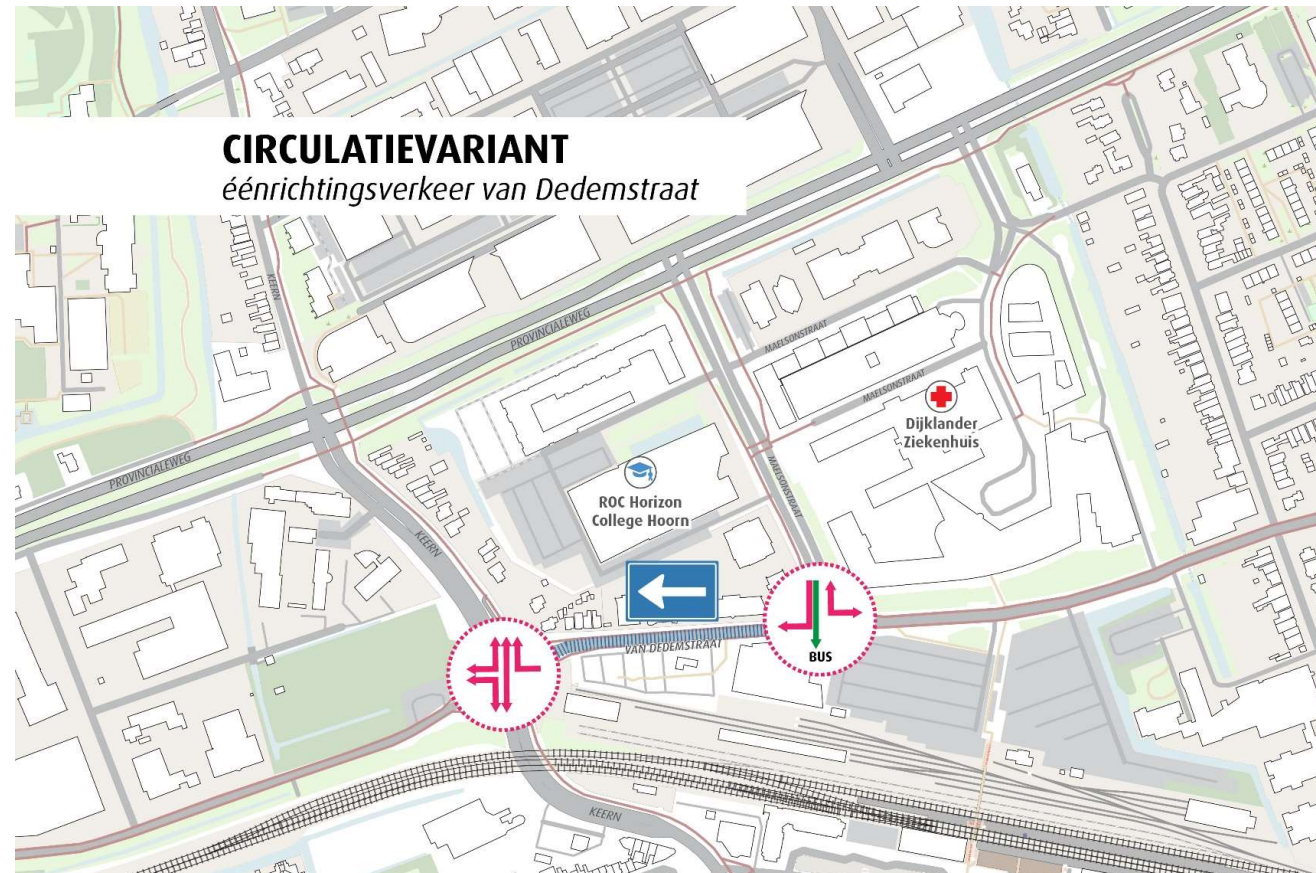
- 1700 fietsparkeerplekken 
- ca 11000 m2 wonen 

## Programma Pelmolenpad:

- 545 woningen 
- Parkeren voor bewoners en bezoekers 

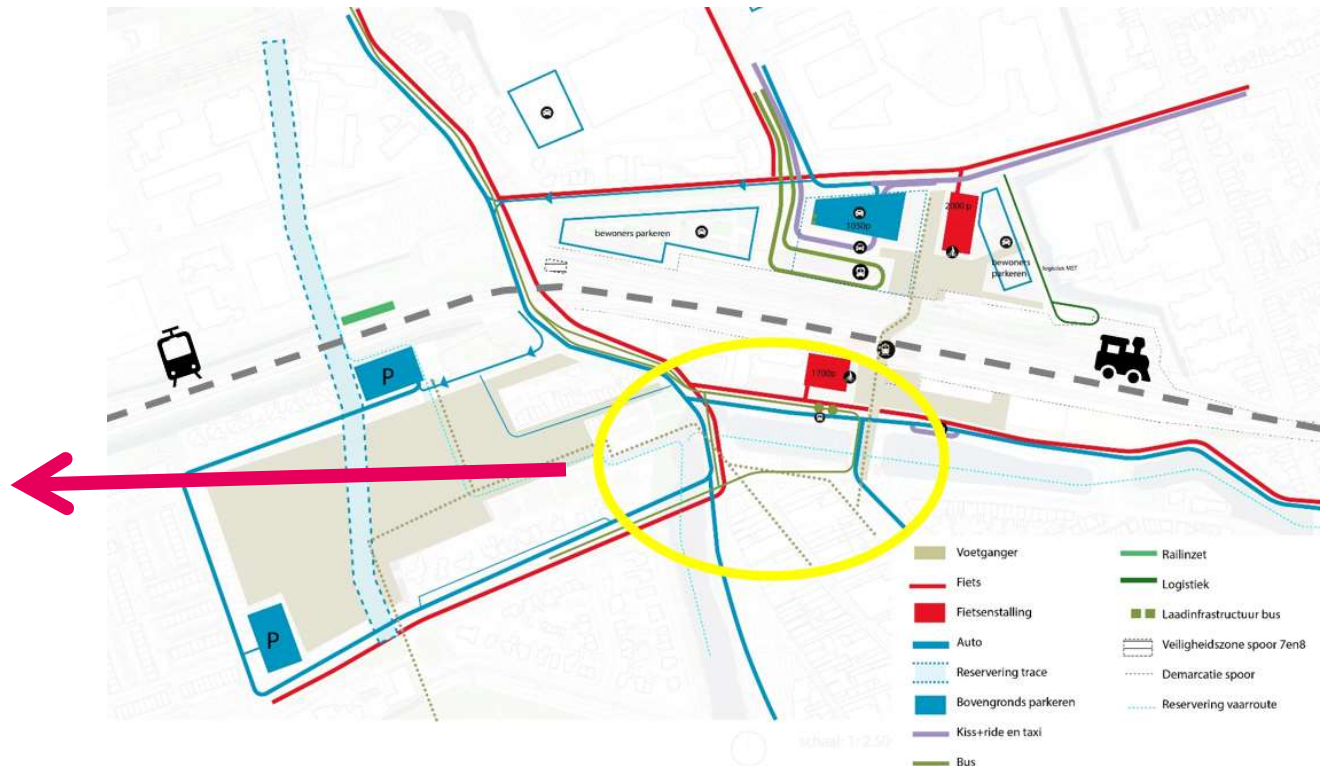
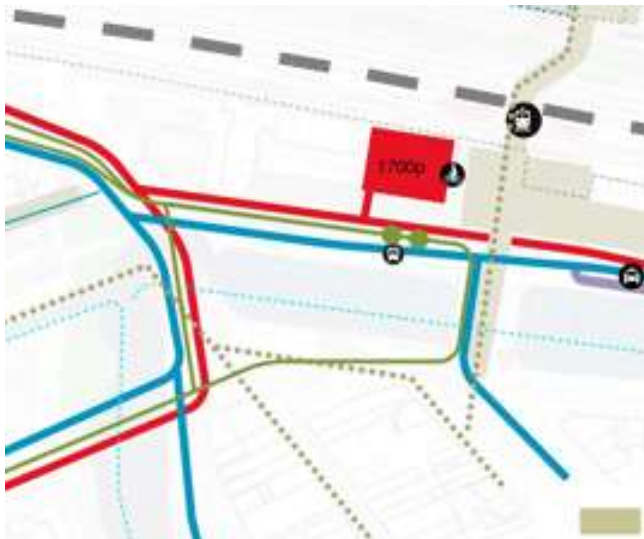
# Verkeerscirculatie van Maelsonstraat van Dedemstraat Keern conform stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn

- Geen doorgaand verkeer van Dedemstraat
- Bus mogelijk wel in twee richtingen



# Verkeerscirculatie Keern zuid conform stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn

- Doortrekken Stationsweg
- Noorderveemarkt alleen voor bus
- Twee compacte T-kruispunten



# Beoordeling Verkeersafwikkeling 2030



## Conclusie

- Kruispunt Keern – Provincialeweg is **niet** regelbaar met huidige vormgeving
- Extra rijstroken lost probleem **niet** op en zorgt voor nog langere oversteek en wachttijden
- Ongelijkvloerse oplossing voor fietsers en voetgangers plus vervallen busroute geeft een goede verkeersafwikkeling
- Ongelijkvloers in combinatie met het huidige Keern is **niet** inpasbaar

### Opties:

- Niets doen → zeer slechte verkeersafwikkeling Provincialeweg; gevaarlijke oversteek fietsers en voetgangers met lange wachttijden; Barrièrewerking neemt fors toe.
- Langzaam verkeersoversteek en busroute verwijderen en kruispunt uitbreiden met extra rijstroken op de doorgaande richtingen → goede verkeersafwikkeling Provincialeweg; Barrièrewerking Provincialeweg neemt zeer sterk toe voor voetgangers en fietsers door grote omrij/loop routes. Gevaar voor overstekende voetgangers.
- Ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers; Keern wordt een fietsstraat met auto te gast met alternatieve toegang naar het centrum → Goede verkeersafwikkeling Provincialeweg; Barrièrewerking voor fietsers en voetgangers verdwijnt.

Goudappel

**MOBILITEIT BEWEEGT ONS**