



Colofon

26 mei 2021

Studio Bereikbaar

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl

Team

Roel Huisman – Gemeente Hoorn

Krista Boon – Gemeente Hoorn

Steven Puylaert – Studio Bereikbaar

Christian Rommelse – Studio Bereikbaar

Isabel Liedtke – Studio Bereikbaar

Vannia Contreras – Studio Bereikbaar

Voorwoord

Hoorn heeft een unieke ligging. We liggen op het scharnierpunt tussen de regio Westfriesland en de Metropoolregio Amsterdam. Een goede bereikbaarheid naar beide is voor Hoorn van cruciaal belang. Deels voor bedrijven, maar ook voor de inwoners die hiermee door goede OV, fiets of autoverbindingen toegang hebben tot werk of studie elders.

Met de uitspraak om 'meer stad te worden' gaf de Raad in 2019 een belangrijke richting aan de stad. Deze uitspraak is, mede met de ambitie om verkeersveilige, bereikbare, leefbare en een levendige stad te zijn, bepalend voor de koers van de Mobiliteitsvisie. 'Meer stad worden' echter is meer dan een goede schakel in het netwerk zijn. Het gaat vooral over het zijn van een sterke knoop. Een levendige stad. Waar toeristen graag komen. Een stad waar ondernemers zich graag vestigen. En vooral, een plek waar inwoners graag wonen, werken, sporten, naar school gaan en spelen op straat. We werken daarom aan een veilige en vitale gemeente. De Poort van Hoorn, maar ook het Stadsstrand zijn projecten waarin we concreet werken aan het verwezenlijken van deze ambities.

Om de verblijfskwaliteit in een stedelijke omgeving te vergroten kiezen we ervoor om meer aandacht te geven aan fietsers en voetgangers. Dat kan ook, omdat we bezig zijn met veel nieuwbouw rond de binnenstad en de stations. Tegelijkertijd beseffen we ons dat ook dat de auto altijd een rol zal hebben door de landelijke ligging van Hoorn. Daarnaast willen we duurzaam meegroeien met de tijd. Dat vraagt om een frisse blik op de toekomst. We spelen in op een toenemende drukte op straat en de groeiende populariteit van nieuwe vervoermiddelen, zoals de elektrische (vracht)auto, e-fiets en deelauto's.

De Mobiliteitsvisie Hoorn 2030/2040 – meer stad met mobiliteit geeft richting aan wat we als gemeente de komende jaren willen doen op het gebied van mobiliteit in Hoorn, Blokker, Zwaag en de regio. Op basis van deze Mobiliteitsvisie worden projecten uitgewerkt en initiatieven ontwikkeld, waar we de komende jaren mee aan de slag gaan.

Ik ben blij dat we voor de komende jaren een plan met een heldere stip op de horizon hebben. Daarmee kunnen we stap voor stap vooruit werken naar een gemeente die klaar is voor de toekomst.



*Wethouder Samir Bashara
Hoorn, juni 2021*



Samenvatting

Hoorn heeft de ambitie uitgesproken om meer stad te worden. Hoorn zal tot 2030 6.000 nieuwe woningen toevoegen met daarnaast een aantal andere functies zoals bijvoorbeeld het stadsstrand. Om deze groei en veranderingen in en rondom de stad in goede banen te leiden is het nodig om een overkoepelende visie te maken op het gebied van mobiliteit. Deze visie geeft de richting voor de komende jaren aan en doet op een aantal cruciale punten uitspraken. Aan de hand van de visie zullen er de komende jaren projecten opgestart worden om met mobiliteit meer stad te worden.

Ambitie en opgave

Hoorn vervult een unieke dubbelrol: het is centrumgemeente van Westfriesland en Noord-Holland Noord en daarnaast 'scharnierpunt' met de metropoolregio Amsterdam. De ambitie om meer stad te worden past goed bij deze rol: meer draagkracht voor diensten en voorzieningen voor de huidige inwoners van Hoorn en bezoekers uit de Westfriese regio en meedoen in het 'Stedelijk Netwerk van Nederland'.

Naast de ambitie om meer stad te worden liggen er diverse opgaven op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Zo ligt er het vraagstuk van de ontsluiting van de binnenstad en is er voor wandelaars, fietsers en OV-gebruikers een inhaalslag te maken: vaak is er functioneel ontworpen en niet op comfort. In het centrum is het nodig om keuzes te maken om daar de leefbaarheid en vitaliteit van de binnenstad ook op de lange termijn te garanderen. We bouwen hiermee voort op de weg die is ingeslagen door de plannen van de Poort van Hoorn.

Meer stad worden met mobiliteit

Meer stad worden gaat niet zomaar. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde bij het meer stad worden. We zetten daarom in op zeven punten.

(1) Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis

In de binnenstad, in de woonbuurten en van en naar de wijkcentra staat de voetganger centraal. Binnen Hoorn wordt ingezet op zoveel mogelijk reizen met de fiets of het OV. Naar stedelijk Noord-Holland en de MRA is de trein het belangrijkste vervoersmiddel. Waar OV(+fiets)-bereikbaarheid onvoldoende is, speelt de auto een belangrijke rol. We zorgen ervoor dat de gewenste optie van de verplaatsing (lopen, fietsen, OV, auto) het aantrekkelijkst is binnen het betreffende gebied. Door inwoners en bezoekers te verleiden om te voet, met de fiets of het OV te reizen, houden we de beschikbare auto-infrastructuur vrij voor noodzakelijke autoverplaatsingen waarvoor geen alternatief is, zoals bijvoorbeeld ritjes vanuit de regio naar Hoorn.

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

We maken een inhaalslag voor de kwaliteit van lopen, fietsen en het OV. We doen dit door voor wandelaars stoepen voldoende breedte te geven en obstakels te verwijderen, met name in de stationsomgeving, binnenstad, station Kersenboogerd en wijkcentra. Voor de fiets worden ontbrekende schakels aangelegd en wordt ingezet op kwaliteit van doorlopende herkenbare routes. Vanuit het huidige gemengde stads- en streekbussennetwerk zetten we kwaliteit voor de OV-reiziger voorop en werken we toe naar een systeem met snelle streekbussen die in Hoorn de belangrijkste haltes aan doen en een stadslijn die het centrum met omliggende wijken verbindt.

Daarnaast werken we aan het op peil houden van de autobereikbaarheid. Voor Hoorn, als stad in een landelijk gebied, zal de auto een belangrijke rol blijven vervullen voor verplaatsingen naar de regio. We doen dit door de turbotonde om te vormen tot een verkeersplein, de toegang tot de binnenstad te ontvlechten en voor een aantal kruisingen op de Provincialeweg de mogelijkheden voor ongelijkvloerse oplossingen ter besluitvorming uit te werken.

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

Heel Hoorn profiteert van een sterke binnenstad en stationsgebied. De binnenstad zien we als huiskamer van de stad waar lopen, fietsen en verblijven voorop staan. Tegelijk willen we de bereikbaarheid van het centrum per auto bewaken. Ook is er de wens om de gebiedsontwikkeling bij Poort van Hoorn aan te hechten aan de binnenstad. We kiezen er daarom voor een nieuwe toegang voor de auto naar het centrum, Poort van Hoorn, Stadsstrand en de Grote Waal. Gelijktijdig behouden en verbeteren we de fiets- en voetgangerstoegang op de huidige locatie. We zorgen ervoor dat de nieuwe toegangsweg geen aanzuigende werking heeft. We doen dit met weginrichting, maar ook door in het centrum zelf de Roode Steen autovrij te maken (inclusief een extra knip in het Havengebied). Het voetgangersgebied Grote Noord, Kleine Noord en Nieuwsteeg wordt afgebakend met dynamische afsluitpalen. Ook onderzoeken we de mogelijkheden om parkeerplaatsen voor bezoekers per parkeerlus naar de rand te verplaatsen, om zo de verblijfskwaliteit te verbeteren. Ook zullen er in het centrum beheerde fietsstallingen (zo mogelijk inpandig) gerealiseerd worden.

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

Ruim wonen wordt in de wijken van Hoorn gemengd met uitstekende fietsbereikbaarheid, voorzieningen relatief nabij en voldoende ruimte voor de auto. We zetten in op verlevendiging van de wijken, excellente fietsroutes naar de binnenstad en omliggende

wijken en kwalitatief goede looproutes naar de wijkcentra. Ook onderzoeken we of we de wijken kunnen verlevendigen door de auto naar de rand van de woonerven te verplaatsen en zetten we in op veilige gemengde straten met 30 km/u als maximumsnelheid.

(5) Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties

De nieuwe woningen bouwen we voor een belangrijk deel op goed bereikbare OV-locaties. Dit doen we, zodat met het toevoegen van nieuwe woningen het aantal extra autoverplaatsingen beperkt kan blijven. Verder gebruiken we gebiedsontwikkeling om innovaties aan te jagen (bijv. deelmobiliteit) en om sociaal onveilige routes te verbeteren. We inventariseren of we bij bepaalde ontwikkelingen met lagere parkeernormen kunnen werken en een deel van de mobiliteitsopgave innovatief kunnen invullen. Dit kunnen deelauto's zijn, maar ook bijvoorbeeld elektrische (bak)fietsen en mobiliteitshubs.

(6) Een veilige stad voor elke verplaatsing

Veilig kunnen verplaatsen is een zeer belangrijke randvoorwaarde. We maken Hoorn veiliger door bij gemengd verkeer 30 km/u als uitgangspunt te kiezen en door grote bussen van gemeente wegen af te halen. Het bepalen van de snelheid zal maatwerk zijn per straat. Ook verkennen we de mogelijkheden om kruisingen tussen fietsers en wandelaars met de Provincialeweg ongelijkvloers te maken. We zullen starten met het ongelijkvloers maken van het Keern.

(7) Verduurzaming van de automobilititeit: laden en delen

We zetten verder in op verduurzaming en delen van de auto. Er zullen laadpalen bijgeplaatst worden. In wijken starten proeven met deelmobiliteit en parkeerclusters (om verblijfs- en speelkwaliteit van de jaren '70 en '80 erven te vergroten). Ook maken we van de binnenstad en het gebied eromheen een zero-emission zone voor vrachtverkeer.

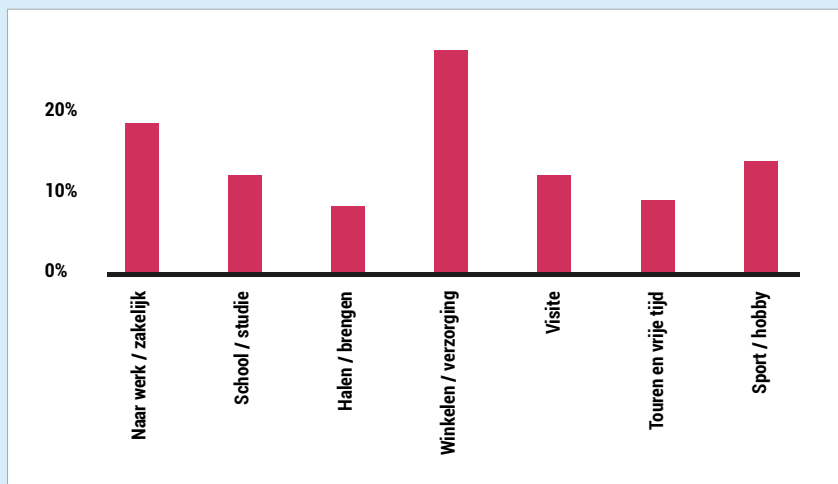
Inhoudsopgave

1	Tijd voor een nieuwe mobiliteitsvisie	9
2	Ambitie: meer stad worden	11
3	De Opgaven waar Hoorn voor staat	13
4	Visie: meer stad worden door ...	35
5	Uitwerking per vervoermiddel	39
5.1	Auto	39
5.2	Fiets	43
5.3	OV	47
5.4	Voetgangers	50
6	Gebiedsgerichte verdieping	53
6.1	Centrumgebied	53
6.2	Gebiedsontwikkelingslocaties	57
7	Doorvertaling naar projecten	59

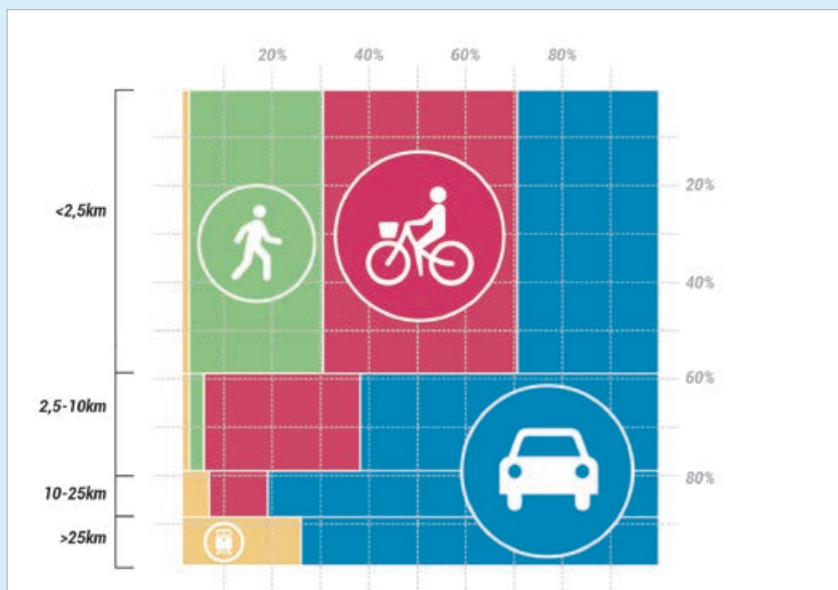
COVID-19

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

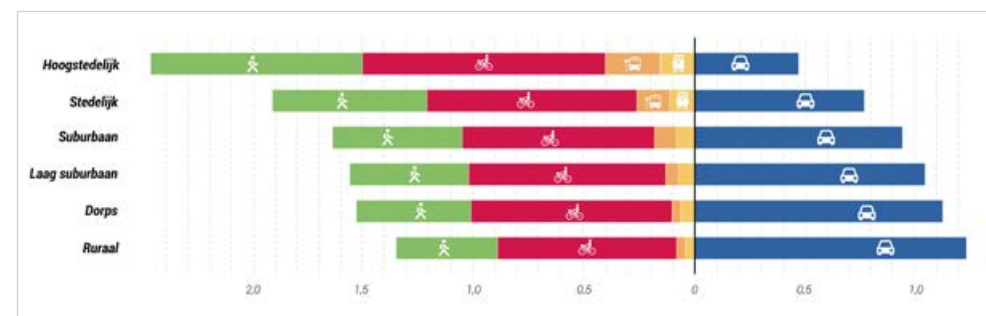
De gemeenteraad heeft in 2019 het besluit genomen om meer stad te worden. In deze visie wordt voor mobiliteit een concrete invulling voor het begrip 'meer stad worden' gegeven.



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.



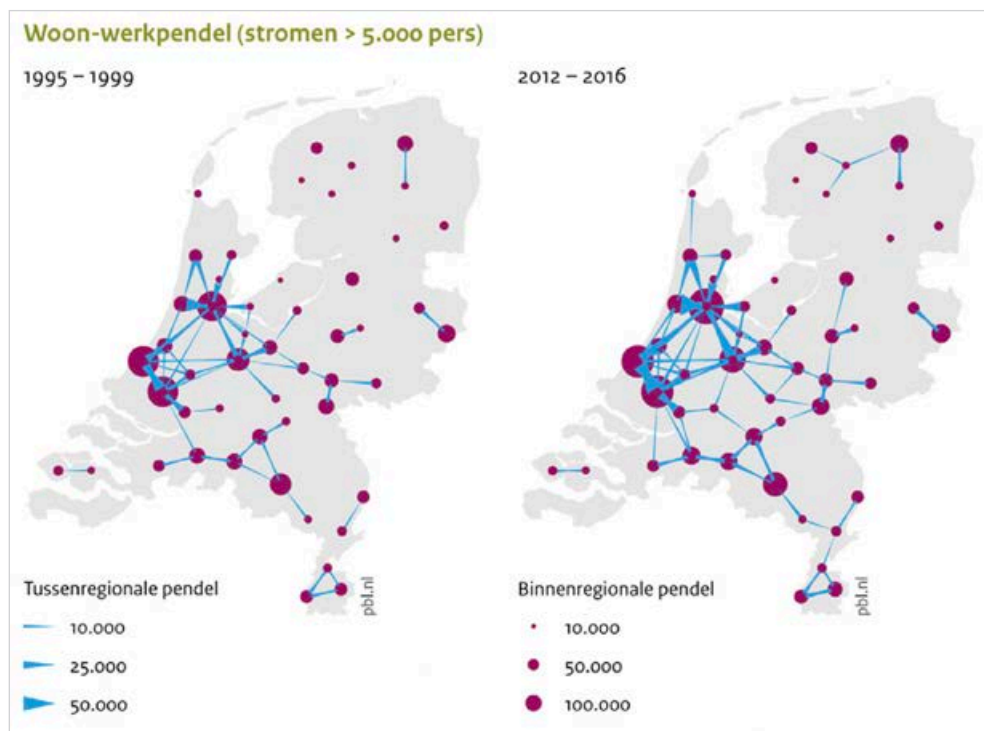
Figuur 2: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag, per persoon per nabijheidsklasse (CBS, OViN 2015-2017 / Dashboard Verstedelijking)

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-ommand 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 treinfietsers - Thalia Verkade, Roland Kager, 2017

3. De Opgaven waar Hoorn voor staat

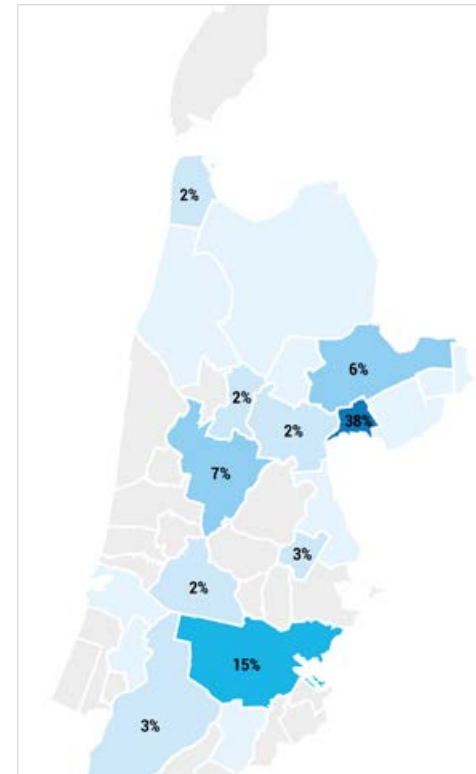
Hoorn heeft de ambitie om meer stad te worden. Dit hoofdstuk laat de opgaven zien waar Hoorn voor staat om dat doel te bereiken. De opgaven hieronder komen van buiten mobiliteit (bijvoorbeeld uit economie, wonen, groen, verduurzaming, veiligheid). We zien mobiliteit als een middel om deze opgave aan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

Het daily urban system van Hoorn

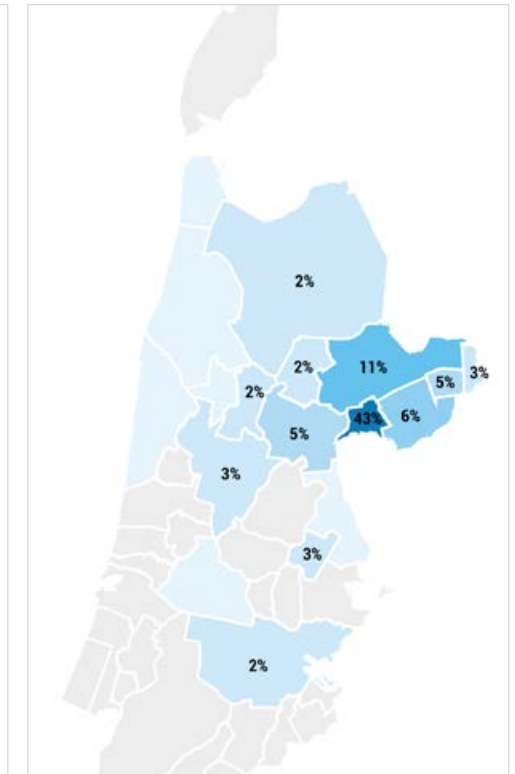
Hoorn ligt op het scharnierpunt tussen twee stedelijke systemen ("Daily Urban Systems") (*2): deels is het centrumgemeente van de regio Westfriesland en Noord-Holland Noord, deels een verbindingspunt met de metropoolregio Amsterdam (MRA). Het succes van Hoorn ligt in een goede balans tussen beide. De 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 tegenspijs 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)



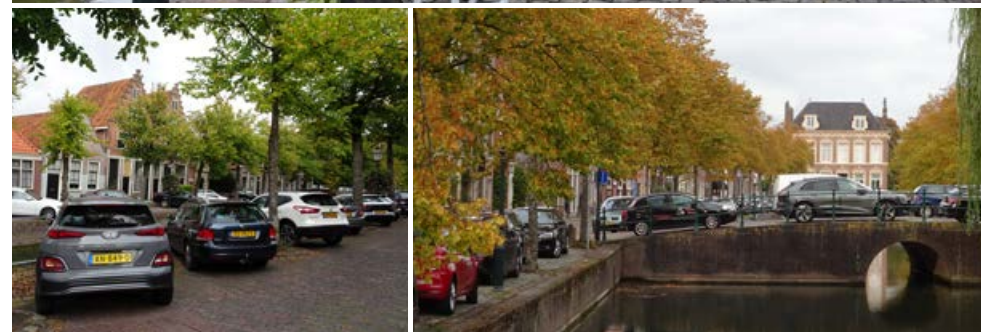
Figuur 4: (CBS,2019). De werkplekken van de inwoners van hoorn, en de woonplaatsen van de werknemers in Hoorn laten goed zien dat Hoorn op het scharnierpunt tussen aan de ene kant Westfriesland en aan de andere kant MRA + Stedelijk Noord-Holland zit.

(*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 innovierend vermogen van MKB is een belangrijke opgave voor de Westfrieze 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 Westfrieze 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 (stoepaaltjes, 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



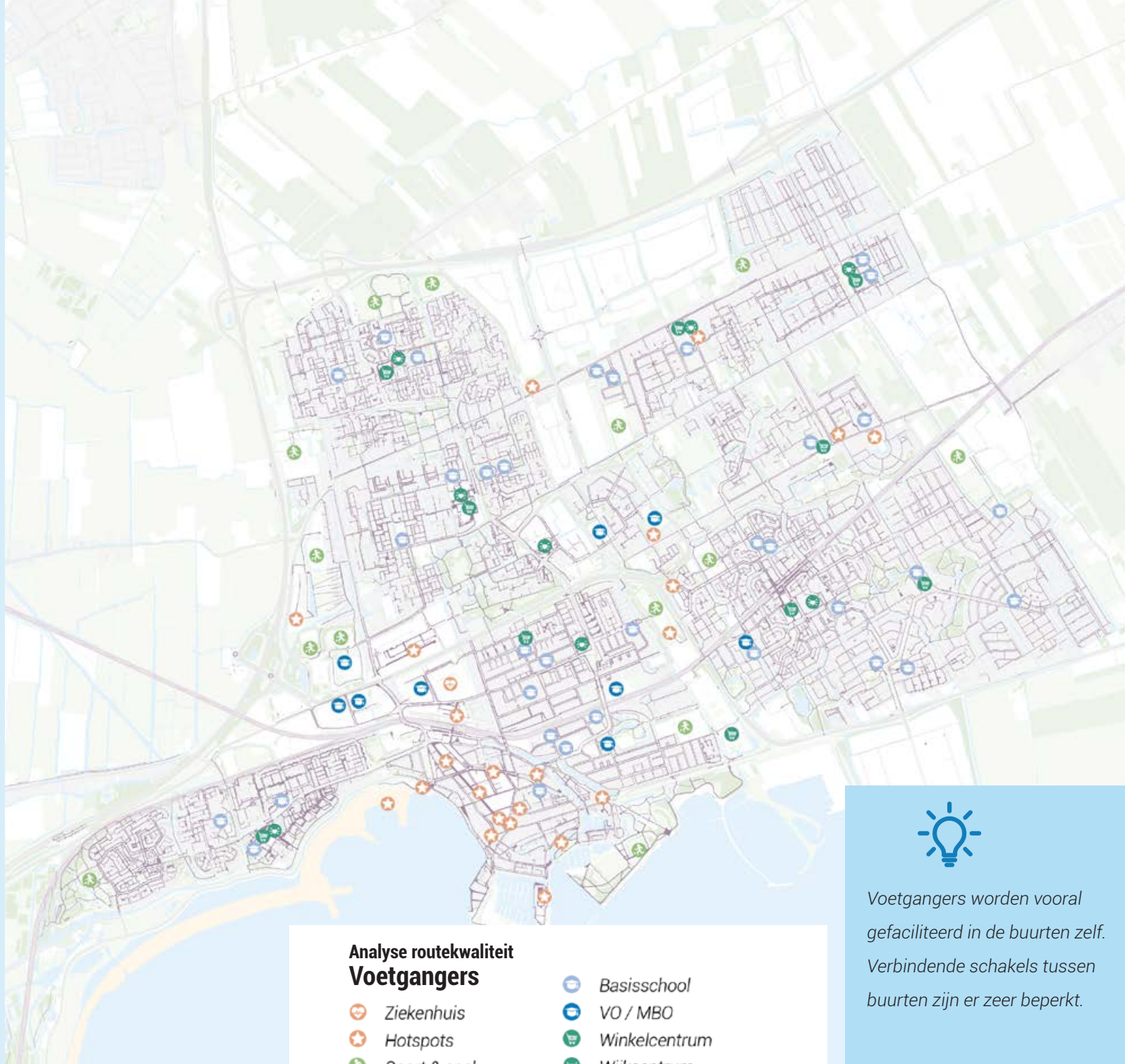
Fietsen op de stoep als 'veilige optie' op brede gemengde 50km/h uur wegen

Comfort voor lopen, fiets en OV blijft achter

In Hoorn is de afgelopen periode op verschillende manieren ingezet op de verbetering van de automobilititeit. 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.



Analyse routekwaliteit Voetgangers

- Ziekenhuis
- Basisschool
- VO / MBO
- Winkelcentrum
- Wijkcentrum
- Sport & spel

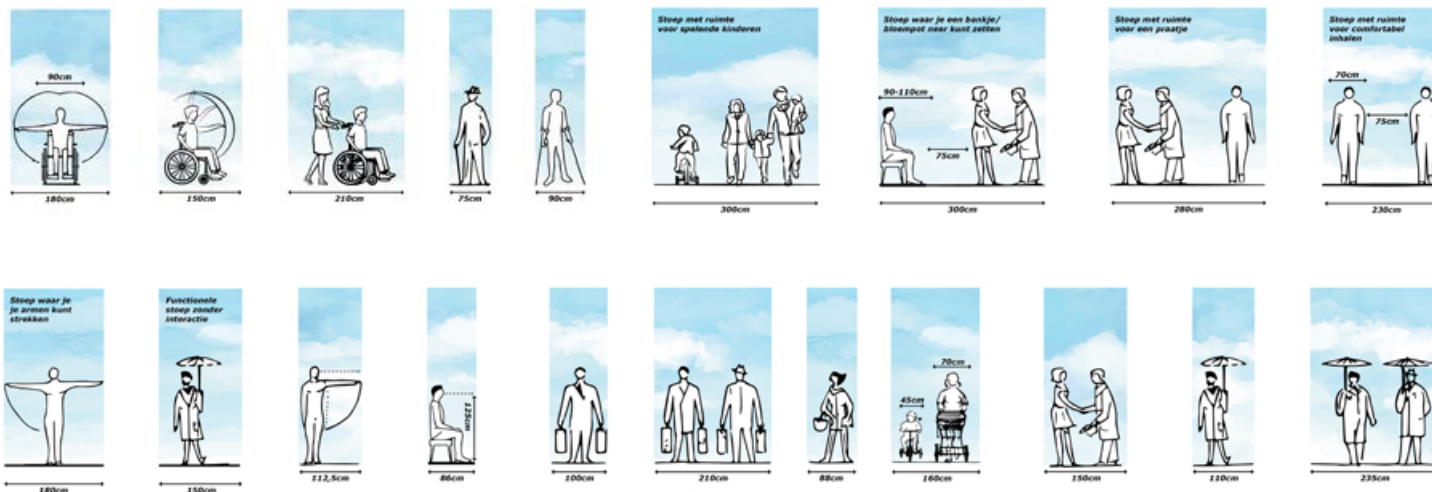


Voetgangers worden vooral gefaciliteerd in de buurten zelf. Verbindende schakels tussen buurten zijn er zeer beperkt.



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.

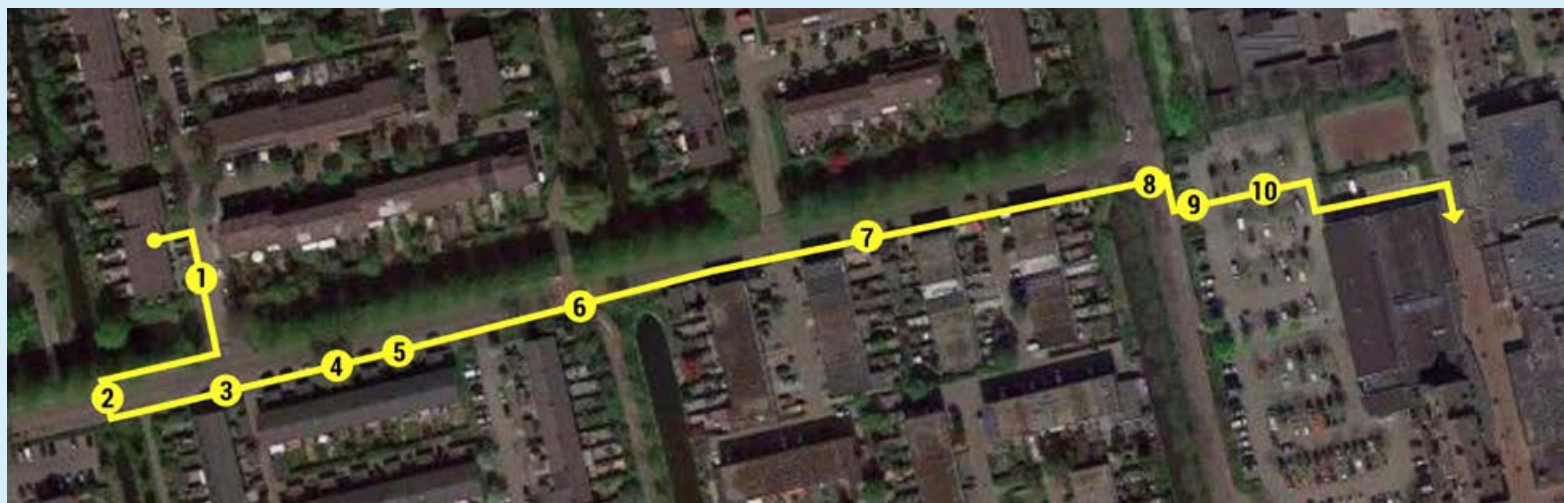
Goede voorbeelden van een evenwichtige balans tussen groen, auto-/fietstoegankelijkheid en verblijf zijn er ook: denk aan de Merenstraat en Bangert en Oosterpolder.





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



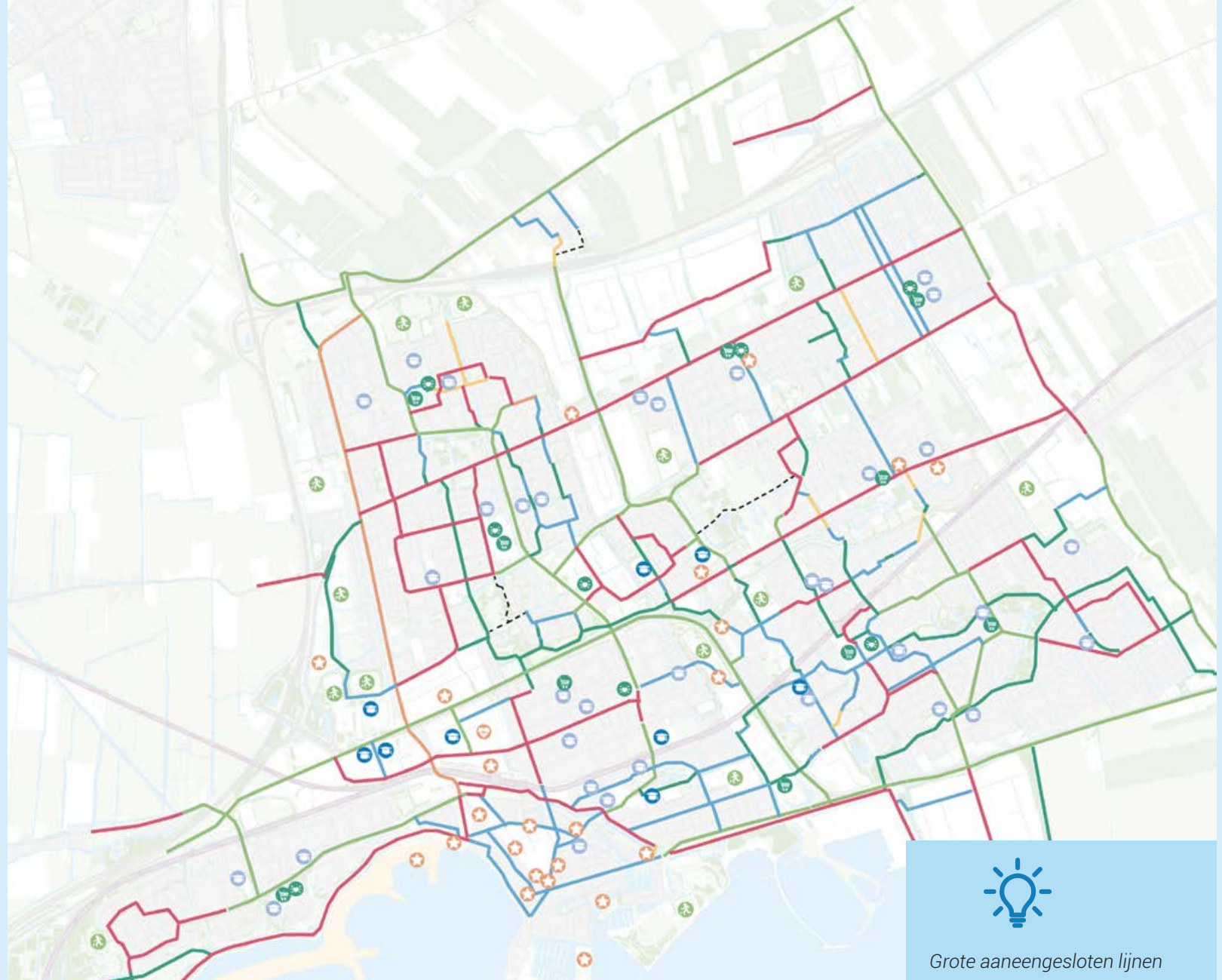
Welkom op de parkeervlakte. Waar is de entree?

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



Analyse routekwaliteit Fiets

- Comfortroute - Vrijliggend (tweerichting circa >350cm, eenrichting >250cm)
- Comfortroute - Vrijliggend (parallel aan autoweg)
- Wandelpad in gebruik als fietspad
- Fiets deelt wegdek met auto / bus (50km/h - fietsstrook)
- Fiets deelt wegdek met auto (30 km/h - erf)
- Krappe route - Vrijliggend (maar minimale maten)
- Krappe route - Vrijliggend (parallel aan autoweg)



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



Hoofd fietsroute is niet als zodanig vormgegeven



Relatief krappe ruimte tussen rijbaan en stilstaande auto's



Dubbel geparkeerde auto's ontwijken



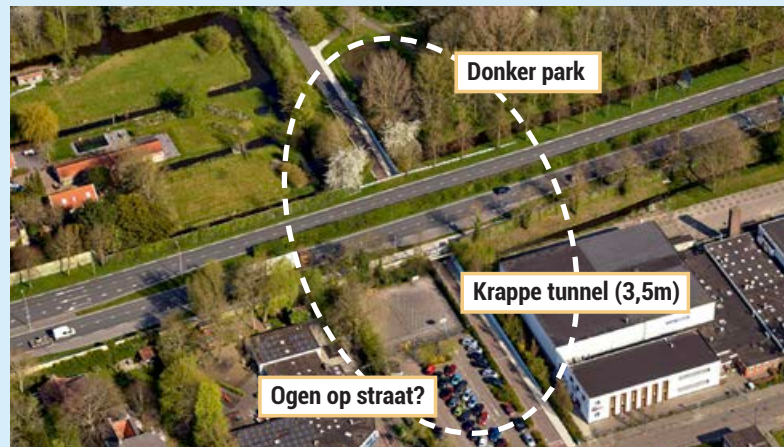
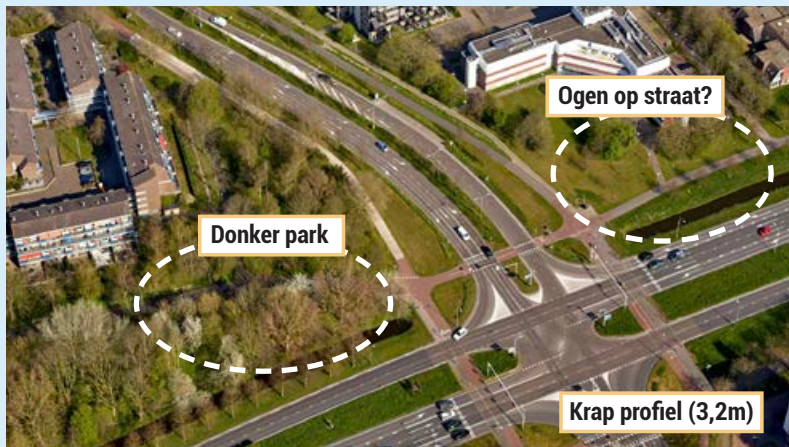
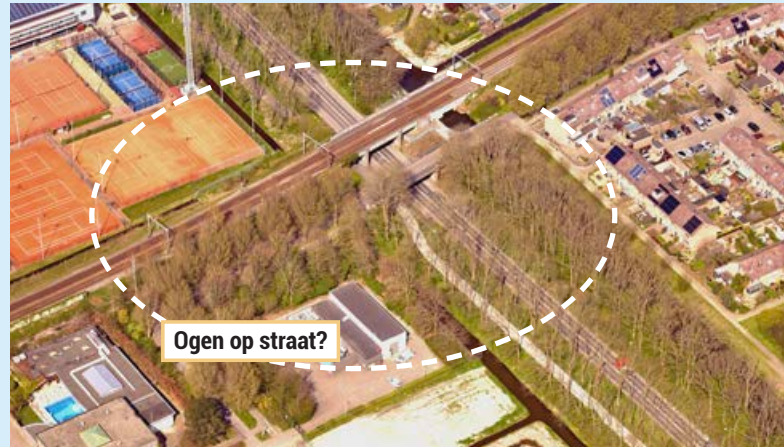
Auto maatgevend voor de inrichting. Maar meer fietsers dan auto's.



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

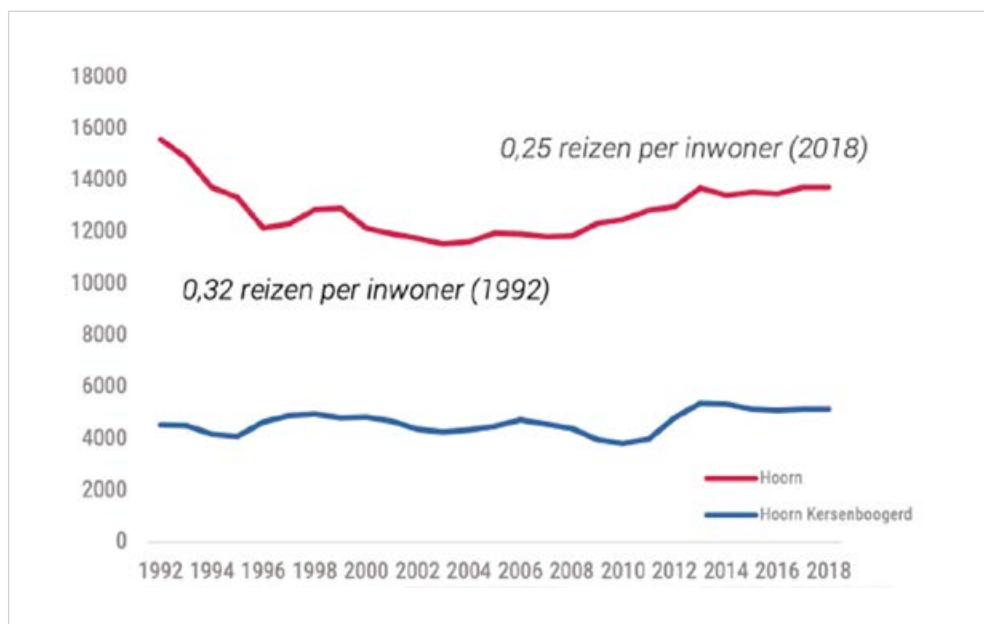


Voor fietsers spelen er bij de kruisingen met de Provincialeweg drie belangrijke thema's:

- 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 fietschakels. 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 tegenspins 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 alleen ruimte met de auto (maar krap en inrichtingsmogelijkheden beperkt)

— Bus deelt krappe ruimte met kwetsbare weggebruikers (fiets/lopen)

— 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

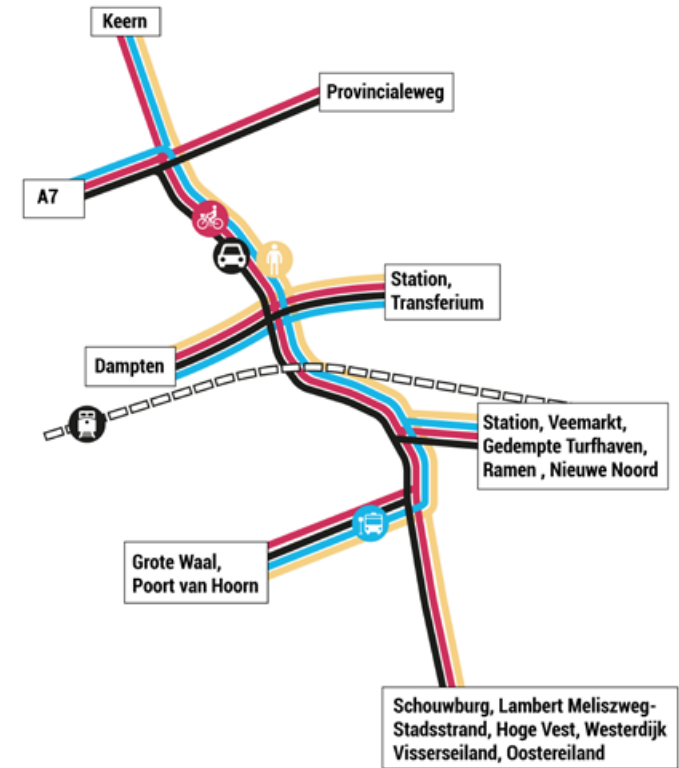
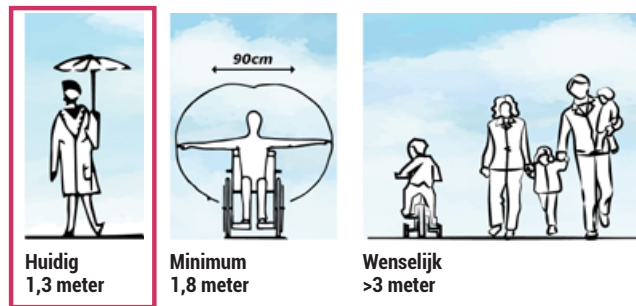
(*6) 'Het verband tussen gezondheid en actief reizen 2018 – Kennisinstituut voor Mobiliteit.



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



Het Keern: Belangrijke verbindende voetgangersschakel in stations-/centrumgebied



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 reestruimte over voor wandelen



Stoep vormgegeven als hinderniscours



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

Het schaalniveau van de reis is bepalend voor welk vervoermiddel de voorkeur geniet. We zorgen ervoor dat de gewenste optie van de verplaatsing (lopen, fietsen, OV, auto) het aantrekkelijkst is binnen het betreffende gebied. In de binnenstad, in de woonbuurten en van en naar de wijkcentra staat de voetganger centraal. Binnen Hoorn wordt ingezet op zoveel mogelijk reizen met de fiets of het OV. Naar stedelijk Noord-Holland en de MRA is de trein het belangrijkste vervoersmiddel. Waar OV(+fiets)-bereikbaarheid onvoldoende is, speelt de auto een belangrijke rol. Door inwoners en bezoekers te verleiden om te voet, met de fiets of het OV te reizen, houden we de beschikbare auto-infrastructuur vrij voor noodzakelijke autoverplaatsingen waarvoor geen alternatief is, zoals bijvoorbeeld ritjes vanuit de regio naar Hoorn.



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

We maken een inhaalslag voor de kwaliteit van lopen, fietsen en het OV. We doen dit door voor wandelaars stoepen voldoende breedte te geven en obstakels te verwijderen, met name in de stationsomgeving, binnenstad, station Kersenboogerd en wijkcentra. Voor de fiets worden ontbrekende schakels aangelegd en wordt ingezet op kwaliteit van doorlopende herkenbare routes. Vanuit het huidige gemengde stads- en streekbussennetwerk zetten we kwaliteit voor de OV-reiziger voorop en werken we toe naar een systeem met snelle streekbussen die in Hoorn de belangrijkste haltes aan doen en een stadslijn die het centrum met omliggende wijken verbindt. Daarnaast werken we aan het op peil houden van de autobereikbaarheid. Voor Hoorn, als stad in een landelijk gebied, zal de auto een belangrijke rol blijven vervullen voor verplaatsingen naar de regio.

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 Sluijmsmans



Foto: Nanda Sluijmsmans



Foto: Nanda Sluijmsmans



Foto: Nanda Sluijmsmans



Foto: Nanda Sluijmsmans





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

Het stationsgebied is het gebied waar Hoorn het beste verbonden is op het Stedelijk Nederland en waar de uitbouw van een kennisintensieve economie het meest kansrijk is. Op wandel- en fietsafstand van OV-knooppunt Hoorn wordt ingezet op een onderscheidende stedelijke kwaliteit met een mix van wonen en werken, stedelijke verblijfskwaliteit en met voorrang en ruim baan voor verblijven, fiets en wandelaar. We zorgen voor overstappunten aan de rand van de binnenstad van auto en OV op fiets of lopen.



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

Ruim wonen wordt in de wijken van Hoorn gemengd met uitstekende fietsbereikbaarheid, voorzieningen relatief nabij en ruimte voor de auto. We zetten in op verlevendiging van de wijken, excellente fietsroutes naar de binnenstad en omliggende wijken en kwalitatief goede looproutes naar de wijkcentra. Ook onderzoeken we of we de wijken kunnen verlevendigen door de auto naar de rand van de woonerven te verplaatsen en zetten we in op veilige straten met 30 km/u als maximumsnelheid.



(5) Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties

Door de locatie van nieuwe woningen slim te combineren met de mobiliteitsopgaven kunnen de woningbouwtoevoegingen dienen als vliegwiel voor meer comfort in het OV, fiets, en wandelnetwerk. Voor een fiets- en wandelvriendelijke omgeving is beleving op ooghoogte een cruciaal thema (op cruciale locaties vraagt dat om verblijfskwaliteit en levendige plinten). In de nieuwe buurten staat comfort voor langzaam verkeer voorop, zo staat de fiets dichterbij geparkeerd dan de auto. Ook zien we gebiedsontwikkelingsprojecten als vliegwiel voor innovaties. We verkennen of we bij bepaalde ontwikkelingen met lagere parkeernormen kunnen werken en de mobiliteitsopgave innovatief kunnen invullen. Dit kunnen deelauto's zijn, maar ook bijvoorbeeld elektrische (bak)fietsen en mobiliteitshubs.

Foto: Nanda Sluijsmans



(6) Een veilige stad voor elke verplaatsing.

We maken Hoorn veiliger door bij gemengd verkeer 30 km/u als uitgangspunt te nemen en door grote bussen waar mogelijk van gemengde wegen af te halen. De ruimtebeschikbaarheid wordt maatgevend in de mogelijkheden die een bepaalde straat biedt voor verkeersafwikkeling. Het terugbrengen van de snelheid zal maatwerk zijn per straat, de uitvoering zal gekoppeld worden aan onderhoud van de straten. Hiervoor zal afgestemd worden met hulpdiensten, OV bedrijven en bewoners.



(7) Verduurzaming van de automobilititeit: laden en delen

We zetten verder in op verduurzaming en delen van de auto. Er zullen laadpalen bijgeplaatst worden in wijken en proeven starten met deelmobiliteit en parkeerclusters (om verblijfs- en speelkwaliteit van de jaren '70 en '80 erven te vergroten). Ook buiten de woonwijken zal de laadinfrastructuur worden uitgebreid. Niet alleen personenauto's maar ook bussen en vracht worden verduurzaamd.

5. Uitwerking per vervoermiddel

De keuzes op hoofdlijnen zijn hieronder uitgewerkt per vervoermiddel.

5.1. Auto

Hoorn kent een duidelijke hoofdstructuur voor de auto. Via de Provincialeweg en de via de Westfrisaweg (N307) wordt het verkeer verdeeld over de wijken. Afgelopen jaren is de Westfrisaweg opgewaardeerd en onlangs is besloten om de A7 aan te pakken en de turborotonde om te vormen tot verkeerskruisingen met verkeerslichten. Met deze maatregelen is het autonetwerk qua netwerk en capaciteit grotendeels op orde voor de toekomst.

Nieuwe opgaven liggen vooral op het gebied van verkeersveiligheid, ruimtebeslag en CO2 uitstoot. Het aantal slachtoffers is de afgelopen jaren gestegen. Ook zal met de groei van Hoorn de ruimte steeds schaarser worden, zeker rond de binnenstad en het stationsgebied. Dat groei van de stad niet altijd groei van autoverkeer hoeft te betekenen is al in veel andere steden gebleken. Hoorn wil daarom 'meer stad worden' door toegankelijkheid voor de auto en ruimtelijke kwaliteit in balans te laten komen. Veiligheid en in het centrum ook verblijfskwaliteit gaan voor. Doorstroming heeft daardoor niet altijd de hoogste prioriteit in de woonbuurten en in het centrumgebied.

Provincialeweg: huidige vorm en functie behouden, barrièrewerking verminderen

De Provincialeweg is de grootste autotoegangsweg van Hoorn. Via deze route komt ongeveer 40% van het binnenkomende verkeer de stad in. De hoge verkeersaantallen en inrichting maken de Provincialeweg een barrière voor wandelaars en fietsers. Voor auto's is de Provincialeweg een snelle route om de stad binnen te komen en verlaten. Het grootste deel van Hoorn, Blokker en Zwaag is afhankelijk van deze route. Voor een

significant andere inrichting en verbeterde gelijkvloerse oversteekbaarheid moet het gros van het verkeer een andere route kiezen. Zo'n alternatief is niet realistisch en zal tot een stijging van verkeer leiden op routes waar het verkeer ongewenst is. Een ander idee wat vaker voorbij komt is een nieuwe aansluiting op de A7. Dit is ruimtelijk lastig in te passen en daarbij komt dat Rijkswaterstaat een extra toe- en afrit ongewenst vindt.

We kiezen daarom om de Provincialeweg te behouden in de huidige vorm en functie. Op een aantal plekken de oversteek voor fietsers en voetgangers ongelijkvloers in te richten om zo de barrièrewerking te verminderen en problemen met de doorstroming te voorkomen. Bij de bestaande ongelijkvloerse kruisingen is vooral sociale veiligheid een aandachtspunt.

Bij de Provincialeweg worden bij de turborotonde en de kruising met het Keern doorstromingsproblemen verwacht. Voor de turborotonde zijn al maatregelen voorzien, de oplossingen rondom het Keern wordt hierna besproken. De andere kruisingen op de Provincialeweg zijn niet direct gekoppeld aan gebiedsontwikkeling waardoor er daardoor geen knelpunten worden verwacht. Ook wordt er verlichting op de knelpunten verwacht door inzet op lopen, fiets en OV. Wel gaan we monitoren op de kruisingen en waar nodig ingrijpen. Een voorbeeld waar dit gebeurt is de kruising Provincialeweg met de Liornestraat. Hier wordt een integraal onderzoek opgestart. Ook veiligheid en fietskwaliteit kunnen een reden zijn om hier maatregelen te nemen.

Een eventuele oostelijke randweg heeft in de huidige situatie verkeerskundig weinig voordelen en een fors nadelig effect op het landschap. Deze randweg zal pas effect hebben mocht er ooit een grootschalige uitbreiding aan de oostkant van de huidige stad komen.

Figuur: wegcategorysering Hoorn



Toegang binnenstad en de Grote Waal, spoorkruising en het Keern: ontvlechten en aanhechten

Bij de kruising van de Provincialeweg en het Keern komen veel opgaven bij elkaar. Hier delen alle vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, bussen en de auto) de beschikbare ruimte. De krappe ruimte zorgt ervoor dat het gebruik voor alle functies knelt en dat de veiligheid in het geding is. Met de ontwikkelingen rondom de Poort van Hoorn komt hier een ruimtevraag bij: het maken van een stedelijk verblijfsgebied aan de zuidzijde van het station met stedelijke aanhechting van het centrumgebied aan het Pelmolenpad.

We kiezen bij het Keern voor ontvlechting van stromen en aanhechten van het nieuwe stuk centrum bij het Pelmolenpad. Er wordt een nieuwe toegangsweg aan de westkant van het Keern gerealiseerd. Dit doen we in combinatie met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers op de huidige plek. Door de toegang van auto en bus te scheiden van die van fietsers en wandelaars wordt de kwaliteit voor alle vervoermiddelen verbeterd en ontstaat er een uniek verblijfsgebied aan de zuidzijde van het spoor, passend bij de strategische ligging midden in het stedelijke centrum.

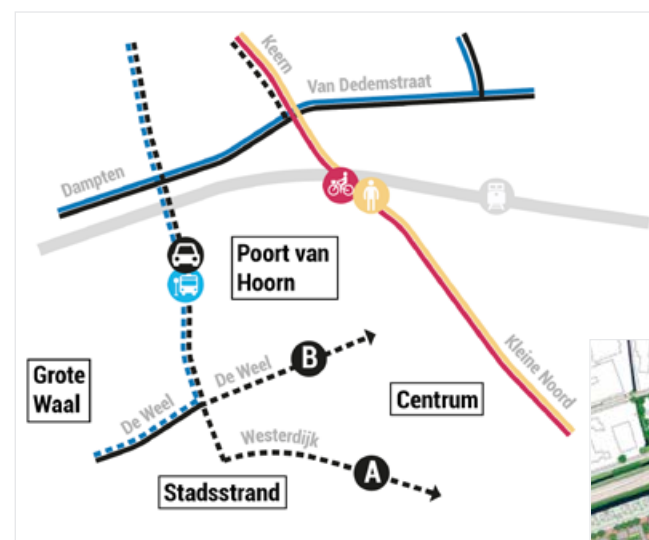
Deze oplossing maakt het mogelijk dat er stedelijk verblijfsklimaat rondom het station ontstaat met de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardige loop- en fietsroute naar het station te maken. Als voor een ongelijkvloerse toegang wordt gekozen zal ook de spoorveiligheid toenemen en kans op verstoring van de spoorafwikkeling afnemen. Met de uiteindelijke vormgeving, het eventueel verplaatsen van parkeerplaatsen naar de rand van de binnenstad en het toevoegen van knips in de binnenstad zorgen we er voor dat er geen aanzuigende werking van autoverkeer is.

De alternatieve toegang is een kwalitatieve ingreep en noodzakelijk om de gewenste gebruiks- en verblijfskwaliteit van het OV-knooppunt, stationsomgeving en aanhechting van de stad voor voetganger en fietser met de Poort van Hoorn te verbeteren. Ook zorgen we dat de wijk de Grote Waal, de Schouwburg en het nieuwe Stadsstrand

bereikbaar zijn. Daarbij ontstaat een hoogwaardig OV-knooppunt, verblijfsgebied en toegang tot de binnenstad.

De verwachte verkeerseffecten zijn hoofdzakelijk de verplaatsing van autoverkeer van de originele toegangsweg naar de nieuwe toegangsweg. Door het verplaatsen van de kruising en het ongelijkvloers maken van de fiets bij het Keern verbeterd ook de doorstroming van dit punt. Uitwerkingsdetails en vormgeving van het centrum spelen een belangrijke rol bij de exacte verkeerscirculatie en afwikkeling.

De alternatieve toegang wordt in een later stadium uitgewerkt. Hierin wordt ook onderzocht of de nieuwe toegangsweg aansluit op de Weel, of een weg zuiderlijker, op de Westerdijk. Dit laatste maakt het mogelijk om een groter autoluw gebied te maken rondom de Hoge Vest. Voordat dit gedaan wordt gaan we met partners in gesprek voor eventuele cofinanciering.



Figuur: Schets van de toekomstige situatie met aanhechting van de Poort van Hoorn bij het centrum. Rechts ruimtelijk, links de stromen.



Verkeersveiligheid

Waar gemotoriseerd verkeer de weg deelt met fietsers of voetgangers wordt 30 km/u het uitgangspunt. Per weg wordt een afweging gemaakt wanneer en hoe dit wordt uitgevoerd. Hierin wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met aanrijroutes van hulpdiensten. Het aanpassen van snelheid en inrichting kan vaak gecombineerd worden met vervanging van bijvoorbeeld het riool of aanleg van een warmtenet. Er zal onderzocht worden hoe exact de 30 km/u wegen in te richten. Belangrijk is dat de weginrichting geloofwaardig is. 30 km/u is daarom meer dan alleen het ophangen van een bord. Er kan gedacht worden aan verandering van de verharding (asfalt naar klinkers), versmalling van het profiel of het plaatsen van snelheidsverlagende maatregelen als drempels. Per weg zal dit maatwerk zijn.

Een specifieke locatie die in raadvragen en ook in de enquête terugkomt zijn de kruisingen van de Strip met de linten. Daar zal een onderzoek naar gestart worden. Dit stond al gepland voor de visie, maar heeft door corona niet uitgevoerd kunnen worden doordat de verkeersstromen flink anders waren. Bij dit onderzoek worden ook de resultaten van de enquête over dit punt gebruikt.

Samen met de provincie wordt gewerkt aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hiervoor worden regionale en gemeentelijke risicoanalyses gemaakt. Dit moet eind dit jaar resulteren in een regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

Verduurzaming autoverkeer: laadinfrastructuur en zero-emissie zone vracht

De komende jaren zal een groot deel van de huidige fossiel aangedreven auto's vervangen worden door elektrisch aangedreven auto's. In 2020 was al 20% van het aantal verkochte auto's elektrisch, het Nederlandse doel is om in 2030 alle verkochte auto's elektrisch te laten zijn. Hoorn gaat mee in deze ambities en pakt hierin op wat binnen haar verantwoordelijkheid ligt: de laadinfrastructuur. Hoorn zorgt ervoor dat

de laadinfrastructuur geen belemmering zal vormen voor de aanschaf van elektrische auto's.

Ook zullen de komende jaren de bussen elektrisch gaan rijden. Zowel de Provincie Noord-Holland als de Vervoerregio hebben stevige ambities en al een deel van hun vloot momenteel elektrisch rijden.

Naast verduurzaming van personenmobiliteit wordt er ook onderzoek gedaan naar goederenvervoer en stadslogistiek. Gemeenten krijgen vanaf 2025 de mogelijkheid om een nul-emissie zone voor bestel- en vrachtauto's in te stellen, ook wel 'ZE-zones' (zero-emissie) genoemd. Vanuit het Klimaatakkoord gaan alle G40-gemeenten (naast Hoorn, bijvoorbeeld ook Alkmaar en Zaanstad) daar mee aan de slag. De ambitie is om de binnenstad en gebied eromheen vanaf 2025 een ZE-zone te maken. De afbakening van het gebied wordt later vanaf 2021 ingevuld in nauwe samenspraak met de ondernemers in de stad. Daarbij is er ook aandacht voor andere maatregelen die de logistiek in de stad verduurzamen en optimaliseren.

Enquêteresultaat auto

Uit de enquête blijkt dat 81% van de respondenten gebruik maakt van de auto. 37% van de respondenten geeft aan dat de gemeente de komende jaren vooral aandacht moet geven aan de auto. Hiermee staat de auto op de derde plaats, achter de fiets en lopen.

58% van de respondenten is neutraal tot (zeer) tevreden over de automogelijkheden in Hoorn. 28% is (zeer) ontevreden. De grootste knelpunten die worden benoemd zijn een gebrek aan parkeergelegenheden (rond de binnenstad), de afsteltijd van verkeerslichten (met name op de Provincialeweg) en de spoorwegovergang bij het Keern. Daarnaast worden er ook schaduwkanten van auto's benoemd: te hard rijden wordt vaak benoemd, ook onveilige situaties met fietsers en er is een roep om de binnenstad autoluw te maken.

5.2. Fiets

Het fietsnetwerk in Hoorn is momenteel vooral functioneel ontworpen. Als vervolgstap hierop zetten we in op het verbeteren van comfort, veiligheid en routekwaliteit. Ook voegen we programma toe rondom de fietspaden zodat de sociale veiligheid verbetert en de fiets de meest logische optie wordt om je boodschappen te doen, naar het station te gaan of te gaan werken. We zetten in op brede aaneengesloten fietsroutes met een continue herkenbare uitstraling. Zo zorgen we ervoor dat fietsen voor iedereen kan zijn: van kinderen die naar school gaan tot snelle fietsers op een elektrische fiets of zelfs bezorgbakfietsen.



Focus: werken vanuit de stations

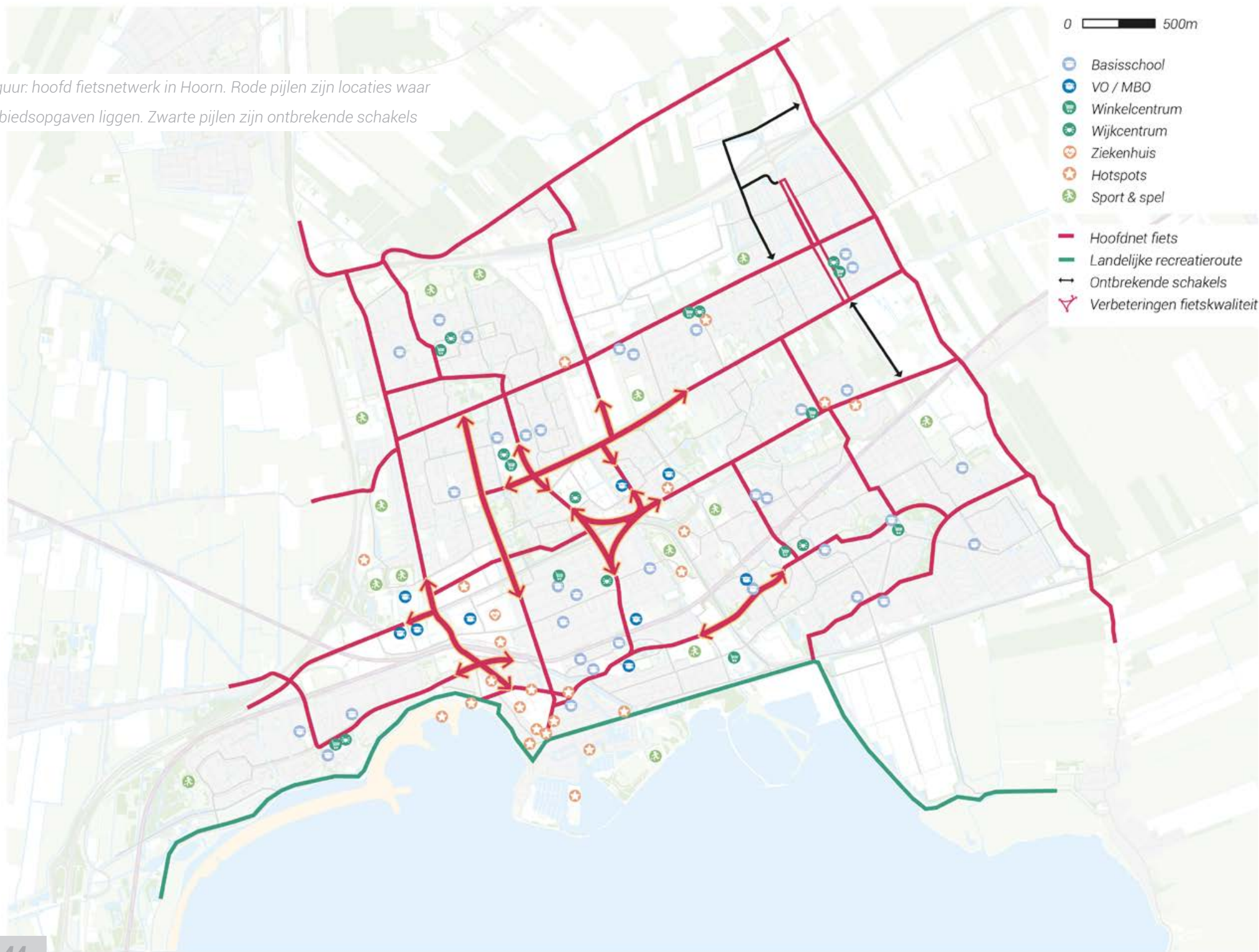
Op een groot aantal plekken voegen we extra kwaliteit toe. Op de ene plek gaat dit over goed onderhoud, op de andere om een veilige kruising, bij weer een ander om sociale veiligheid. We brengen hierin focus aan door te starten bij de stations en werken naar buiten toe. Zo bouwen we aan een sterk OV-fiets netwerk. Deze routes zijn niet alleen interessant voor trein-fiets combinaties, maar overlappen sterk met verbindingen tussen wijken en scholen; en wijken en de binnenstad.

Daarnaast is er ook met een regionale blik naar het fietsnetwerk gekeken zodat het netwerk goed aansluit op de routes vanuit de omliggende kernen. Binnenkort wordt er een nationaal toekomstbeeld fiets gemaakt. Hierin kunnen routes als Hoorn-Purmerend, Hoorn-Heerhugowaard, Hoorn-Wognum en Hoorn-Enkhuizen een plek krijgen.

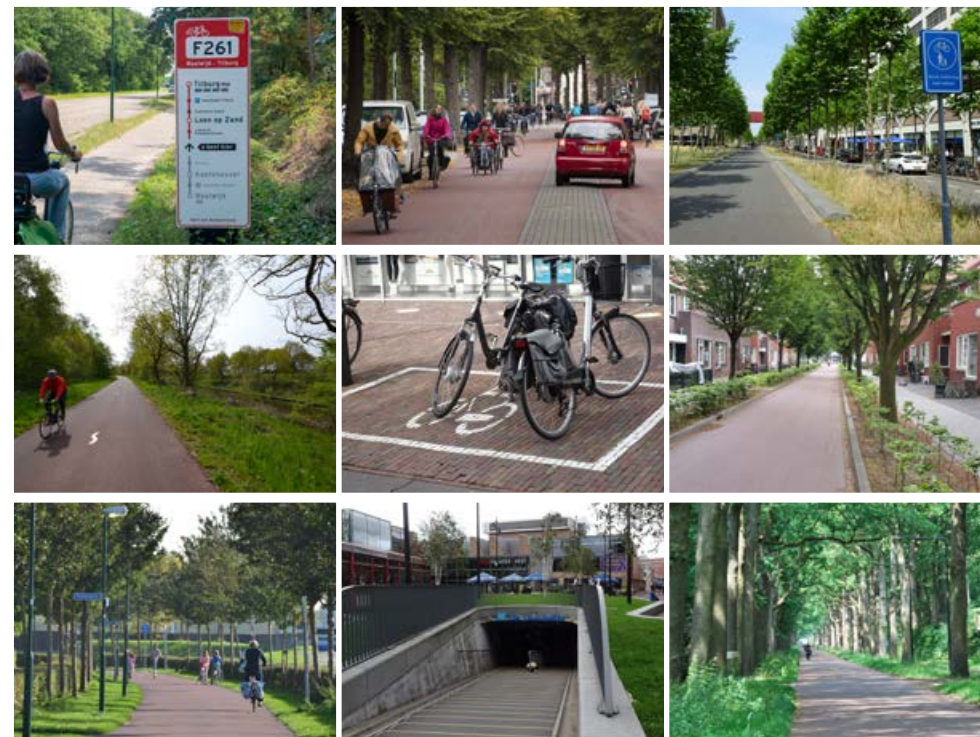
We gaan op een aantal locaties concreet aan de slag.

- Bij het Keern (kruising Provincialeweg, spoor) wordt de noord-zuidroute voor fietsers verbeterd. Deze route wordt ongelijkvloers vormgegeven. Van alle kruisingen met de Provincialeweg heeft deze fietsroute de hoogste prioriteit omdat hier de meeste fietsers gebruik van maken en de verbinding noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de Poort van Hoorn.
- De barrière van de Provincialeweg wordt geslecht door in te zetten op een aantal sociaal veilige doorbraken rondom de kruisingen Koepoortsweg en Holenweg/ Mandelapark. De kruisingen vormen de belangrijkste schakels tussen Hoorn Noord, Hoorn Oost en het centrum. Ingezet wordt op een verbeterde routekwaliteit door kortere wachttijden, brede fietspaden en sociaal veilige omgevingen. Deze opgave wordt in samenhang onderzocht met het toevoegen van woningen of voorzieningen rondom deze locaties.

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



- In geheel Hoorn gaat gewerkt worden aan een verbetering van het stalling van de fiets. Concreet worden er bij het hoofdstation 3.700 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Voor stallingen in de binnenstad, rondom station Kersenboogerd en bij strategische bushaltes volgt een plan. Ook zijn bij het nieuwe stadsstrand nieuwe parkeervoorzieningen voor de fiets voorzien. Daarnaast wordt er gekeken waar bij wijkcentra, sportvoorzieningen en woningen er behoefte is aan verbeterde stalling van fietsen.
- Het lint Westerblokker tussen De Strip en de Nieuwe Steen, waar nu al meer fietsers dan auto's rijden, wordt primair ingericht voor fietsers. Auto's zijn hier te gast. In het onderhoud wat voor komende jaren gepland staat wordt het deel vanaf het Nieuwe Steen t/m de Kloosterhoud direct al ingericht als fietsstraat. De overige linten blijven belangrijk voor de hulpdiensten. Binnen deze marges wordt het comfort voor de fietser verbeterd. Bij de voorzieningen kan een shared space worden ingericht zodat daar ook voetgangers meer ruimte krijgen.
- Ook bij andere straten met hoge fietsaantallen en lage auto-aantallen liggen kansen om deze in te richten als fietsstraat. Dit gaat bijvoorbeeld om de Koepoortsweg.
- Ook zal er een planstudie gestart worden naar de kruising tussen Provincialeweg en de Liornestraat. De kruising wordt verbeterd door hier op termijn een ongelijkvloerse kruising te maken. Deze verbinding wordt pas aangepakt nadat de fietsverbinding bij het Keern ongelijkvloers is gemaakt. Bij deze kruising speelt naast wachttijdverlies, de beperkte breedte van het fietspad en de sociale veiligheid ook de extra opgave om de fietsroutes Westerblokker, Risdammerhout, Liornestraat en Zwaagmergouw beter aan elkaar te verknopen.
- De ontwikkelingen Zevenhuis en Bangert- en Oosterpolder vragen om nieuwe fietschakels om de fietsbereikbaarheid hier te garanderen.
- Verder zal bij vernieuwing van straten de fietskwaliteit verbeterd worden. Op plekken waar gemotoriseerd verkeer mengt met fietsverkeer wordt 30 km/u het uitgangspunt. Het aanpassen van snelheid en inrichting kan vaak gecombineerd worden met vervanging van bijvoorbeeld het riool of aanleg van een warmtenet.



Enquêteresultaat fietsen

Uit de enquête blijkt dat 87% van de respondenten gebruik maakt van de (elektrische) fiets. 54% van de respondenten geeft aan dat de gemeente de komende jaren vooral aandacht moet geven aan de fiets. Hiermee staat de fiets op de eerste plaats.

74% van de respondenten is neutraal tot (zeer) tevreden over de fietsmogelijkheden in Hoorn. 22% is (zeer) ontevreden. De grootste knelpunten die worden benoemd zijn de wachttijden bij verkeerslichten (Liornestraat komt vaak terug), onveilige oversteekplekken, het onderhoud van sommige fietspaden (in Kersenboogerd en Blokker) en de breedte van de fietspaden.



Voorbeeld van fietsvriendelijke inrichting van de linten.

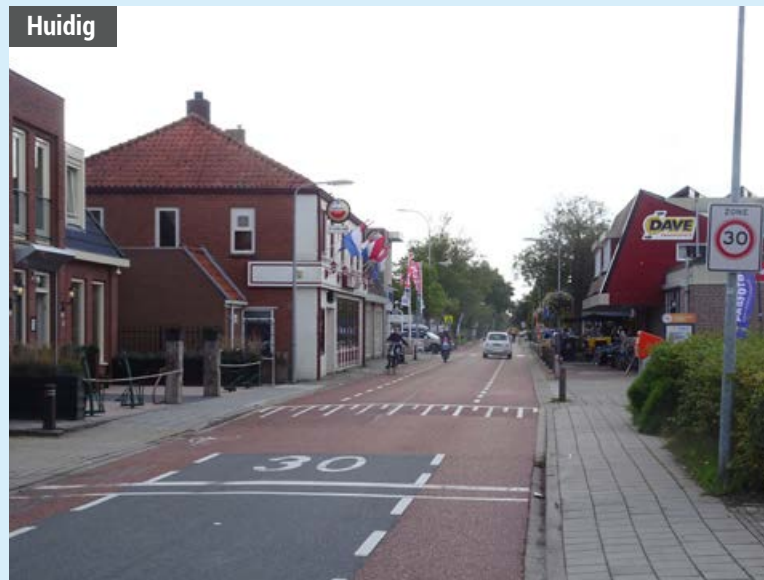
Het lint Westerblokker tussen De Strip en de Nieuwe Steen, waar nu al meer fietsers dan auto's rijden, wordt primair ingericht voor fietsers. Auto's zijn hier te gast. De overige linten blijven belangrijk voor de hulpdiensten. Binnen deze marges wordt het comfort voor de fietser verbeterd. Bij de voorzieningen kan een shared space worden ingericht zodat daar ook voetgangers meer ruimte krijgen.



Huidig



Schetsverkenning



Huidig



Schetsverkenning

5.3. Openbaar vervoer

Bus: een snelle streekdienst en een verbindende stadslijn

Het OV in Hoorn wordt momenteel vooral gebruikt voor mensen die geen toegang hebben tot de auto en waarvoor het te ver fietsen is. Om meer kwaliteit te bieden voor de reizigers vormen we het huidige systeem om. Het OV-systeem van Hoorn zal bestaan uit: (A) een systeem met snelle streeklijnen, die in Hoorn de belangrijkste bestemmingen aan doen. En (B) een stadsdienst die de wijken met elkaar en de binnenstad verbindt. Dit OV plan is ambtelijk met de provincie Noord-Holland afgestemd.

Voor de snellere lijnen wordt gericht op OV-reizigers die bereid zijn langer te fietsen en wandelen naar de halte als OV frequenter gaat (onderzoek laat zien dat dit veruit de grootste groep is). Een reis is zo makkelijker te plannen, want de bus komt vaker. Daarnaast betekent minder haltes ook minder stoppen waardoor men sneller op bestemming is en er minder zorgen zijn over het halen van een overstap. Frequente lijnen worden meer gebruikt. Dit maakt het interessant om te investeren in halte-kwaliteit (zoals een fietsenstalling). Ook past frequent reizen in een trend waarbij elektrische fiets, deeltaxi en eventueel later de zelfrijdende auto's het fijnmazige vervoer op zich nemen. Voor mensen die slecht ter been zijn en daardoor behoefte hebben aan fijnmaziger vervoer blijft er een stadsdienst beschikbaar. Deze stadsdienst verbindt de wijken in Hoorn met elkaar en de binnenstad. Daarnaast wordt er gestart met een pilot om vraagafhankelijk vervoer van de grond te krijgen voor plekken zonder regulier OV, of voor mensen die slecht ter been zijn door integratie van doelgroepenvervoer (WMO-vervoer) en het openbaar vervoer. Daarbij wordt ook gewerkt aan de app SimpelWeg waarmee reizigers eenvoudig de reis kunnen boeken.



Figuur. Een stedelijk interactiemilieu nabij de IC-knoop. Potentiële ontmoetingsplaats voor de gehele West-Friese regio.

Grote bussen blijven door deze systeemaanpassing op de hoofdwegen en hoeven daarom niet meer de wijken in. Dit is een verbetering voor de verkeersveiligheid. Ook betekent dit dat de in de toekomst zwaardere bussen (door accupakketten) niet meer door kwetsbare straten hoeven te rijden.

Naast deze verandering in het bussysteem wordt ook het busstation naar de noordzijde van het station verplaatst in het kader van de Poort van Hoorn. De planning is dat dit gereed is in 2028, op dat moment gaat ook de nieuwe concessie van de provincie in. Zo zijn de bussen gebundeld en ontstaat er een comfortabele OV-toegang van het station naar de binnenstad.

Figuur: OV-systeem

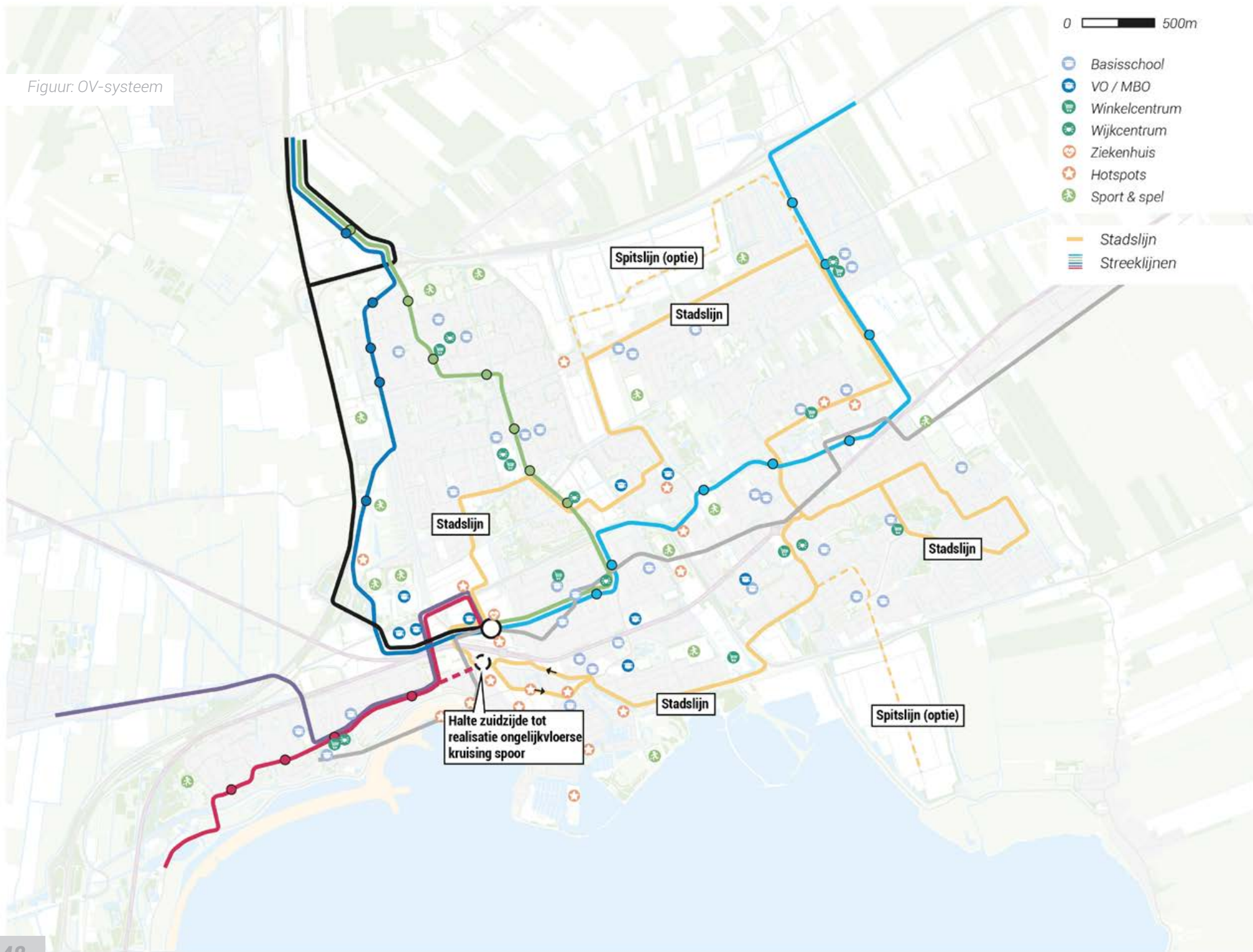


Foto: Nanda Sluijsmans



Figuur: Stationsgebied als verblijfsplek

Trein: verbinding naar Amsterdam verbeteren

De trein verbindt Hoorn (en de westfriese regio) met het Stedelijk Nederland. Vooral de trein naar Amsterdam is in trek. De gemeente gaat zich, samen met regionale partners, inspannen om de spitsdienstregeling van 4x per uur te behouden danwel uit te breiden. Om reizen met het OV aantrekkelijker te maken wordt de opgave voor wonen en werken ingevuld in nabijheid van het OV-knooppunt. Om het profiel van Hoorn te verbeteren (en 'tegenspits' mogelijk te maken) wordt ingezet op een gemengd woon-werk milieu, aanvullend op de kwaliteit van de historische binnenstad.

Naast deze frequentieverhoging naar Amsterdam bestaat er ook nog de ambitie om het spoor naar Heerhugowaard en Enkhuisen te verdubbelen.

Vervoer over water

In de analysefase van de visie zijn geen directe aanknopingspunten gevonden voor vervoer over water. Mochten er vanuit andere gemeenten aan het Markermeer initiatieven ontstaan staat Hoorn open voor samenwerking.

Enquêteresultaat openbaar vervoer

Uit de enquête blijkt dat 41% van de respondenten gebruik maakt van de bussen en treinen. 30% van de respondenten geeft aan dat de gemeente de komende jaren vooral aandacht moet geven aan het OV. Hiermee staat het OV op de vierde plaats, achter de fiets, lopen en de auto.

55% van de respondenten is neutraal tot (zeer) tevreden over het openbaar vervoer in Hoorn. 19% is (zeer) ontevreden. Opvallend is dat respondenten in de Kersenboogerd en Blokker minder tevreden zijn dan gemiddeld. De grootste knelpunten die worden benoemd zijn de suboptimale aansluiting en de frequentie van bussen en de kwaliteit van/het comfort bij bushaltes. Met name jongeren zijn ontevreden over de busverbindingen. Daarnaast wordt capaciteit van de trein in de spits (richting Amsterdam) benoemd als knelpunt. Afgezien van de capaciteit in de spits, zijn de respondenten over de treinverbinding positief.

5.4. Voetgangers

Momenteel is voetganger in Hoorn vaak veroordeeld tot restruimte. Veel voetpaden kennen obstakels en zijn krap. Dit zorgt ervoor dat veel activiteiten geen plek kunnen vinden. *Ter illustratie: voor het comfortabel voortbewegen in een rolstoel is al snel 1,80m breedte nodig, voor comfortabel andere voetgangers inhalen 2,20m en voor spelen en verblijven circa 3 meter.*

We voegen kwaliteit toe voor de voetganger, dit doen we door:

- Bij toekomstige straatvernieuwingen en gebiedsontwikkelingen niet de logica van de verkeerskunde voorop maar juist de vraag welke activiteiten we mogelijk willen maken. De kwaliteit van de openbare ruimte, zeker in de binnenstad, wijken en rondom wijkcentra staat voorop.
- Focusgebieden voor de voetgangersaanpak zijn een cirkel rondom het station en de binnenstad (grofweg 1,5 km – 15 min lopen) en een cirkel rondom de wijkcentra (500m – 5 min lopen). Ook routes rondom verzorgingstehuizen worden toegevoegd aan de focusgebieden. Deze aanpak zal voornamelijk om inrichtingsdetails gaan.
- Bij gebiedsontwikkeling realiseren we naast ruime stoepen op strategische plekken ook een levendige plint zodat er op ooghoogte een aantrekkelijk wandelgebied ontstaat.
- Op de bedrijventerreinen wordt onderzocht of dit voor de wandelaar en fietser aantrekkelijker en veiliger gemaakt kan worden. Ook wordt er gekeken of er lunchwandroutes gemaakt kunnen worden.
- We maken een kwaliteitssprong in toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden. Zeker rondom OV haltes, wijkcentra en de binnenstad is hier behoefte aan.

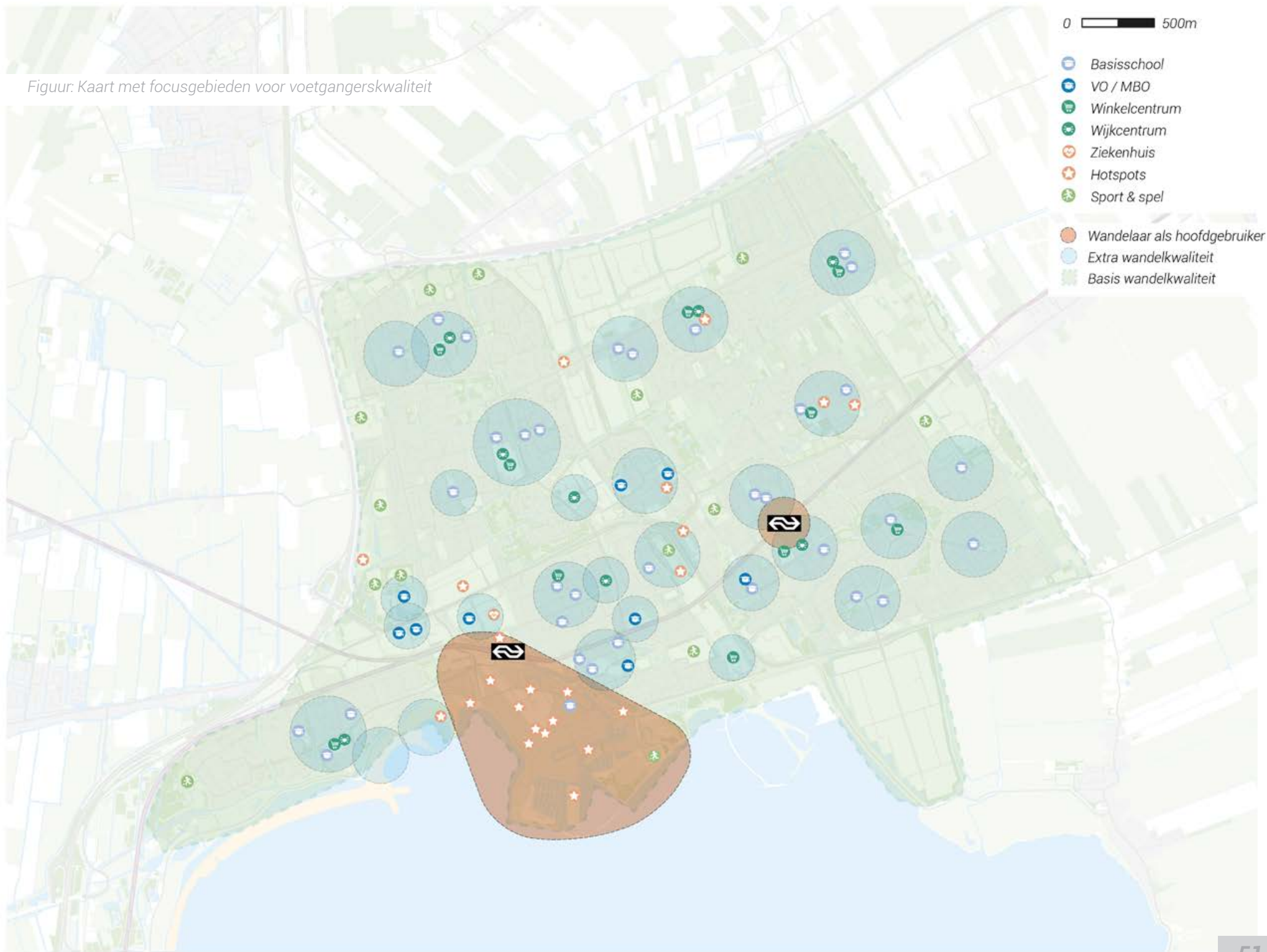
- De dorpslinten zijn belangrijke oost-west verbindingen voor het wandelnetwerk in Hoorn. Hier wordt ingezet op meer wandelcomfort voor de voetganger.
- In de groeikernwijken uit de jaren '70 en '80 (Risdam, Kersenboogerd, Grote Waal) liggen er kansen om de verblijfskwaliteit in de erven te verrijken. Dit door parkeren beter te clusteren (en daarmee gereed te maken voor een toekomst met deelmobiliteit en elektrisch laden) en op de erven zelf ruimte te maken voor groen, ontmoeting en spelen.

Enquêteresultaat lopen

Uit de enquête blijkt dat 86% van de respondenten wandelt. 49% van de respondenten geeft aan dat de gemeente de komende jaren vooral aandacht moet geven aan lopen. Hiermee staat de lopen op de tweede plaats, achter de fiets.

63% van de voetgangers/rolstoelgebruikers is neutraal tot (zeer) tevreden over de wandelmogelijkheden in Hoorn. 34% is (zeer) ontevreden. Hierbij valt op dat vooral ouderen en respondenten uit Blokker ontevreden zijn als voetganger/rolstoelgebruiker dan gemiddeld. De grootste knelpunten die worden benoemd zijn onveilige oversteekplaatsen, te weinig zebrapaden, het (gebrek aan) onderhoud, de breedte van de stoepen en de wachttijden en afsteltijd bij verkeerslichten. De Bangert en Oosterpolder in relatie tot De Strip en het Kerkplein in de binnenstad worden hierbij benoemd.

Figuur: Kaart met focusgebieden voor voetgangerskwaliteit



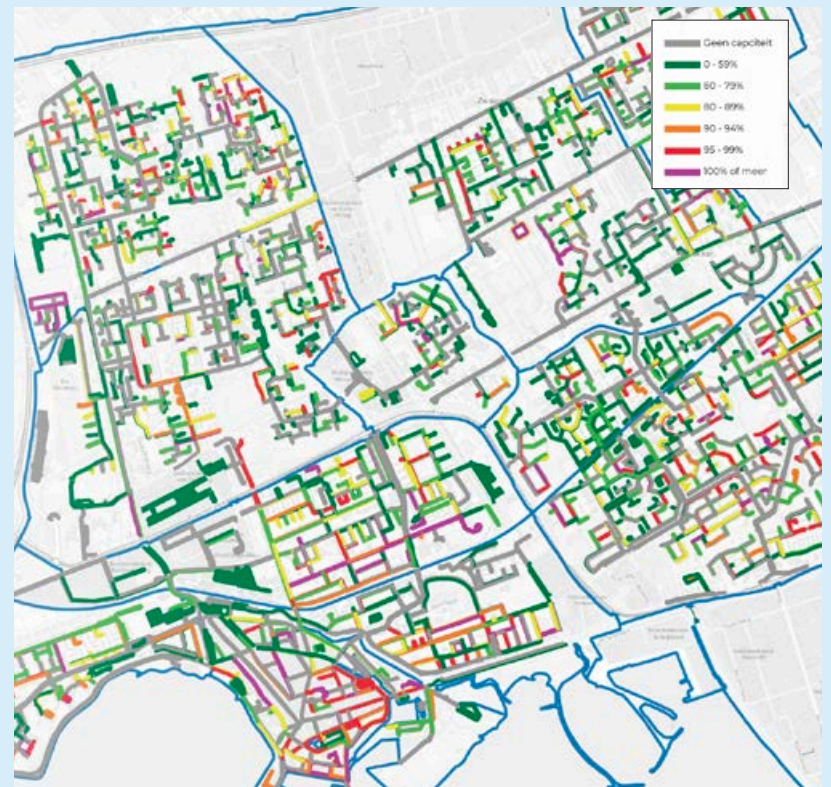


Geen verkeerskundig knelpunt, wel een kans voor het vergroten van de leefkwaliteit van de woonerven.

De opzet van de groeikernwijken maakt dat de verkeerscirculatie per erf / cluster kan worden aangepakt zonder dat dit consequenties heeft voor de buurtstructuur.

Aan de randen van de erven is een overschot aan parkeerplaatsen. Dit maakt herverdeling van geparkeerde auto's en daarmee herinrichting van erven mogelijk.

Dergelijke herinrichting heeft een grote impact op woonbeleving. Participatie is hiervoor een logisch middel.



6. Gebiedsgerichte verdieping

Naast de vervoerwijzen geven we specifieke aandacht aan twee gebieden: het centrum en gebiedsontwikkelingslocaties.

6.1. Centrumgebied

De binnenstad is zowel het visitekaartje van Hoorn als de plek waar de aansluiting met de rest van het Stedelijk Nederland plaatsvindt. Ook fungeert het als een centrum voor de gehele Westfrieze regio. Deze centrumfunctie vertaalt zich naar drukte in het straatbeeld. Wandelen, fietsen en verblijven komen in smalle historische straatjes samen met rijdende en geparkeerde auto's. Dit zorgt ervoor dat er voor het langzame verkeer weinig samenhang zit in het netwerk. Daarnaast liggen de troeven van de binnenstad relatief geïsoleerd. Ter illustratie; wie van het station naar het Museum van de 20e eeuw wil lopen waant zich zowel op de Noorderveemarkt, Veemarkt, Appelhaven en Hoofd in een door auto's gedomineerd gebied. Tegelijkertijd is er weinig ruimte voor de voetganger in het gebied tussen Provincialeweg, Koepoortsweg en De Weel. Met de ontwikkeling van Poort van Hoorn komt hier verbetering in.

Binnenstad als huiskamer van Westfriesland

Het centrumgebied wordt de stedelijke huiskamer van Hoorn. Het profileert zich binnen Hoorn en binnen de Westfrieze regio als het stedelijke centrum waar wonen, werken en verblijven gemengd zijn. We versterken dit unieke karakter door meer prioriteit te geven aan buitenruimtekwiteit. In de binnenstad staat verblijven, fietsen, lopen en verblijven voorop.

Om economisch vitaal te blijven is er meer dan ooit behoefte aan een stedelijk milieu waar wonen samengaat met werken. Niet verkeersafwikkeling maar juist interactie,

ontmoeten en verblijven komt centraal te staan in de binnenstad. Er wordt ingezet op de logische looproutes van en naar het station en naar de cultuurhistorisch waardevolle plekken. Op deze looproutes wordt ruim baan gegeven aan comfort voor de voetganger: brede stoepen, smalle autoroutes, veilige oversteken en een levendige route.

In de krappe straten van de binnenstad zijn het details die een plek karakter meegeven. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het slimme gebruik van materialisatie om activiteiten als zitten op een bankje en flaneren mogelijk te maken, over het helder maar subtiel afbakenen van privégebied door middel van een stoepaaltje of verhoogde stoep, vergroening en het minimaliseren van het gebied waar de auto mag komen. In potentie heeft Hoorn de mooiste binnenstad van Nederland, het is nu tijd deze belofte volledig te verzilveren.





Illustratief droombeeld voor meer wandel- en verblijfskwaliteit in de binnenstad. Denkend vanuit de potentiële kwaliteit van de plek zijn vergroenen van het waterfront, Veemarkt als rode loper en verblijfskwaliteit langs de grachten, haven en de pleinen inspiratieve vergezichten.



**Grachten Munnickenveld,
Appelhaven, Bierkade**

Rondje Vesting

**Stadsstrand en boulevard
Hoornsche Hop**

Hoornsche straatjes

Circulatie binnenstad

Om duidelijkheid te bieden en kwaliteit te brengen voor verblijf wordt logica aangebracht in de leesbaarheid van het autonetwerk. Een robuust netwerk met eenrichtingscirculatie zorgt ervoor dat de binnenstad toegankelijk blijft voor de auto, maar dat auto's alleen op die plekken komen waar ze echt moeten zijn. Om dit te verwezenlijken wordt het Roode Steen en Kerkplein autovrij en ingericht als voetgangersgebied. Dit betekent dat de verhogingen in het midden en aan de zijkanten van plein en straten eromheen eruit worden gehaald zodat er een voetgangersgebied komt. Voor bevoorrading worden subtiel routes aangegeven. Er wordt onderzocht of de zuidzijde en westzijde van het plein autovrij kunnen worden om een groot voetgangersgebied te maken. Een eventuele extra 'zachte knip' in het Havengebied voorkomt omrijdend verkeer door smalle straten. De exacte locatie hiervan wordt nog gekozen, dit gebeurt in samenspraak met bewoners en ondernemers. Daarnaast wordt ook gekeken om het Kerkplein (deels) autovrij te maken. Dit gebeurt eventueel met een extra 'zachte knip'. De keuze hiervoor wordt mede gemaakt op basis van de evaluatie van de tijdelijke situatie.

De voetgangersgebieden in het kernwinkelgebied, de Grote Noord, Kleine Noord en Nieuwsteeg, die momenteel buiten venstertijden al niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer, worden afgesloten met dynamische afsluitpalen. Dit is een wens die mede vanuit ondernemers komt.

Parkeren in en om de binnenstad

Samen met stakeholders en bewoners wordt gekeken of en waar stilstaande auto's kunnen worden verplaatst naar de randen van het centrum. Een eerste stap hierin is al gezet met het de nieuwe parkeergarage in de Poort van Hoorn. We doen dit om kwaliteit van de stadsentree (Veemarkt), het Waterfront, de grachten en haven, de pleinen en wandelroutes te vergroten. Tegelijkertijd zorgt het voor helderheid voor de automobilist. Het toewijzen van een beperkt aantal kwalitatief hoogwaardige parkeerplekken zorgt er in combinatie met logische en aantrekkelijke looplijnen voor dat eindeloos rondrijden door smalle straatjes op zoek naar een vrije plek niet meer nodig is.

Huidig



Schetsverkenning

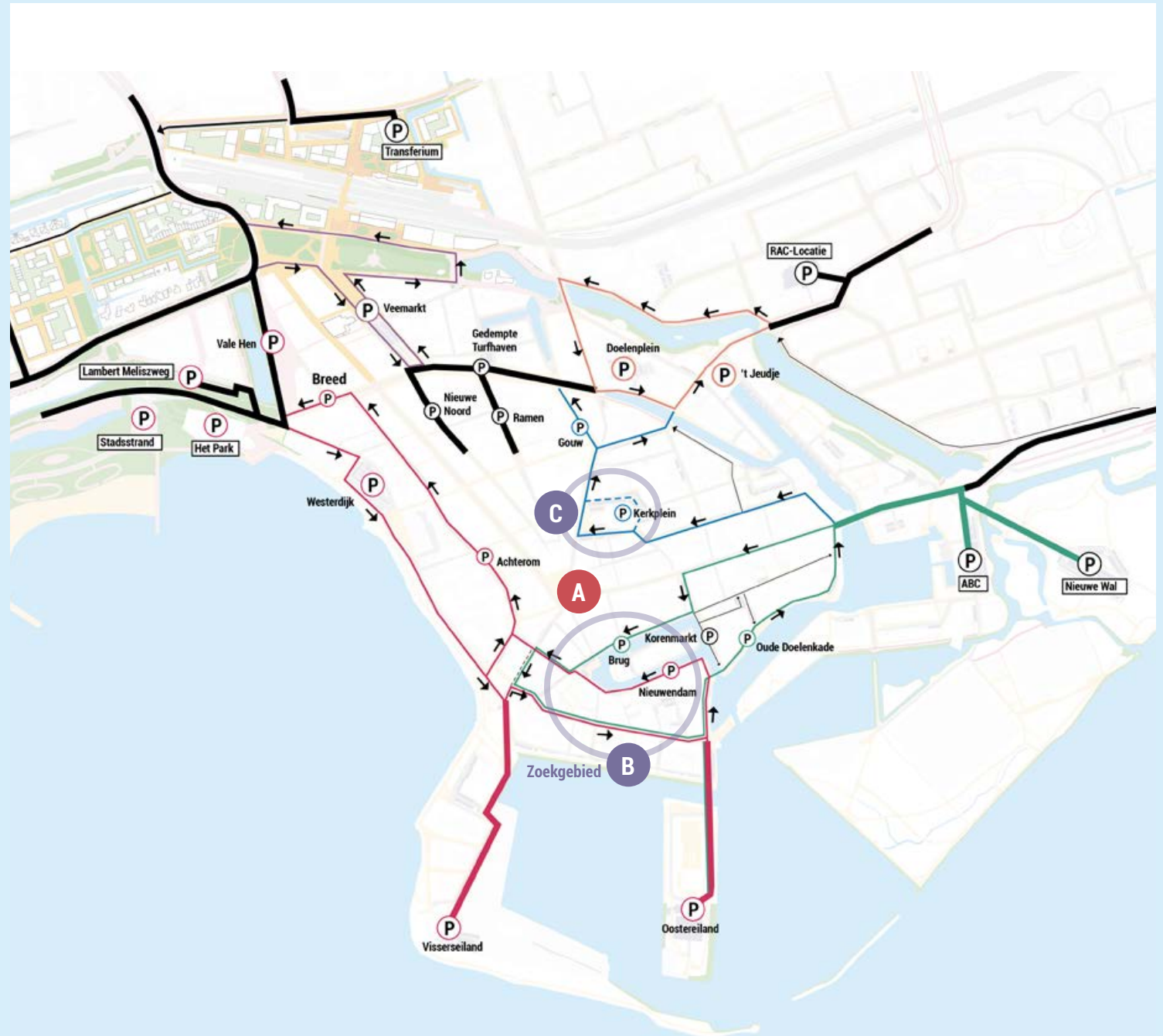




Kaart van de circulatie van autoverkeer in de huidige binnenstad. De gekleurde lusjes zijn staten die noodzakelijk zijn om de verschillende (parkeer)plekken in de binnenstad te bereiken. Opvallend: het Roode Steen is geen schakel in deze circulatie. Ook is te zien dat de westelijke (rood) en oostelijke (groen) overlappen.

De huidige structuur vormt een goed raamwerk van waaruit aan de kwaliteitsagenda voor de binnenstad kan worden gewerkt. Twee maatregelen dragen bij aan de helderheid van het netwerk: (A) Een knip in het havengebied voorkomt doorgaand verkeer in de binnenstad; (B) Het ontvlechten van de rode en groene lus door middel van een 'zachte knip' (alleen toegankelijk voor bewoners).

(C) Daarnaast wordt rondom het Kerkplein een extra zachte knip overwogen om doorgaand oost-west verkeer te voorkomen.



6.2 Gebiedsontwikkelingslocaties

Keuzes in mobiliteit en gebiedsontwikkeling hangen sterk samen. We gebruiken de gebiedsontwikkeling als vliegwiel om én meer stad te worden, én om innovaties aan te wakkeren.

Locatie gebiedsontwikkelingen: rondom stations en bij sociale veiligheidsknelpunten fiets

De locatie van de gebiedsontwikkeling bepaald sterk het mobiliteitsprofiel. Door in een straal van 1,5 km vanaf de stations te bouwen, in relatief hoge dichtheden ontstaat er een stedelijk woon- en verblijfsmilieu. De Poort van Hoorn is daar een goed voorbeeld van.

Naast de locaties rondom de stations kan het toevoegen van functies ook gebruikt worden om sociale veiligheidsknelpunten van fietspaden op te lossen. Knelpunten waarbij dit kan gebeuren zijn het Mandelapark (*fietsroute Kersenboogerd – centrum*) en de tunnel aan het einde van de Koepoortsweg (*fietsroute noordelijk Hoorn – centrum*).

Uitgangspunten gebiedsontwikkeling: lage parkeernorm, levendige plinten, deelmobiliteit

Door met de juiste uitgangspunten te ontwikkelen is het mogelijk om bewoners te verleiden met duurzame ruimtevriendelijke vervoerwijzen te reizen. We verkennen of we kunnen bouwen met een lage parkeernorm en een deel van de autobehoeftte in te vullen met deelmobiliteit. De gedeelde mobiliteit kan auto's zijn, maar bijvoorbeeld ook elektrische (bak)fietsen voor de middellange afstanden. Door de deelinitiatieven ook voor bewoners van omliggende blokken toegankelijk te maken zetten we de gebiedsontwikkeling in als vliegwiel voor deze innovaties. Eventueel wordt gekeken of de auto op afstand geparkeerd kan worden. Het credo is in ieder geval dat de fiets gemakkelijker gepakt is dan de auto.



Om het gebied voor wandelaars en fietsers aantrekkelijk te maken wordt ontwikkeld met levendige plinten en 'ogen op de straat'. We sluiten hierbij aan bij de wensen van de stedelijke woonconsument: goede OV bereikbaarheid op wandel- en fietsafstand, wonen in een levendige stadswijk, kwalitatief collectief groen en divers (*7).

(*7) Onderzoek 'Wat wil de woonconsument?' CHOICE Insights + Strategy (BPD Magazine, voorjaar 2020).



7. Doorvertaling naar projecten

De visie geeft op hoofdlijnen de richting aan voor de komende jaren en is een gespreksdocument voor partners (bijv. ProRail, ontwikkelaars, de Provincie of het Rijk). Vanuit deze visie, en al lopende projecten en programma's is er een overzicht gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkelingen rondom de Poort van Hoorn of de omvorming van de turbotondes. In dit hoofdstuk is een globaal uitvoeringsplan weergegeven voor de komende collegeperiodes.

De visie een richtinggevend document voor de komende jaren. Deze lijst met projecten is uitvloeisel en kan gaandeweg het proces bijgeschaafd worden. Als vervolg op deze visie wordt deze lijst met projecten daarom verder vorm gegeven. Hierin worden de projecten concreter gemaakt en de bandbreedtes (bijv. in uitvoeringstijd en financiering) kleiner gemaakt. Hierin kan dan rekening gehouden worden met bijvoorbeeld blijvende effecten door de coronacrisis, veranderingen in gebiedsontwikkeling of nieuwe innovaties die nu nog niet voor ogen waren.

Overzicht projecten

Op de volgende pagina's vindt u een overzicht van de project gecategoriseerd naar vervoermiddel. Als het meerdere vervoermiddelen betreft staan de projecten onder integrale opgave. Per project staat er een korte omschrijving van het project en aan welke doelen van de visie (zie hoofdstuk 4) het bijdraagt. Sommige projecten dragen aan meerdere doelstellingen bij. Per project staat verder aangegeven in welke fase het project zich nu bevindt. In oplopende mate van concreetheid zijn dit: een onderzoek, planstudie of in voorbereiding van de uitvoering. Voor de projecten die tot de categorie 'uitvoering' behoren is al budget vrijgemaakt door de Raad of kan het project mee in reeds gepland onderhoud ('werk-met-werk maken')

Verder is er een inschatting gemaakt van de kosten op basis van een expertinschatting. Voor enkele projecten zijn ramingen als input hiervoor gebruikt. Omdat dit een grove methode is zijn de kosteninschattingen in 5 verschillende categorieën verdeeld: minder dan 0,1 miljoen; 0,1 tot 0,5 miljoen; 0,5 tot 2 miljoen; 2 tot 10 miljoen; 10 tot 25 miljoen en 25 tot 75 miljoen. Dit betekent dat de verwachte inschatting van de experts binnen deze bandbreedte ligt.

Als een project in de uitvoeringsfase of de planstudiefase is, is de kosteninschattingen gemaakt op basis van het meest kansrijke alternatief. Bij onderzoeken staan slechts de onderzoekskosten opgenomen in de tabel. Als dit gedaan is staat dat er bij extra vermeld. Bij sommige bedragen staat een *, dit betekent dat er een mogelijkheid is op cofinanciering. De hoogte van de cofinanciering is nu nog onbekend en zal met de uitwerking van het project concreter worden. Er staat per maatregel aangegeven of de maatregel reeds gedekt is.

Daarnaast staat er een tijdsperiode voor de uitvoering aangegeven. Hiermee wordt de uitvoering van de maatregel bedoeld. Als tijdsschaal zijn de komende collegeperiodes gehanteerd. Het traject om de projecten uit te werken vindt logischerwijs daarvoor plaats. Om een voorbeeld te geven: de laadstrategie voor elektrische auto's wordt uitgevoerd tussen 2022 en 2030, de planvorming en besluitvorming in de Raad vindt daarvoor plaats.

Als laatste staat de volgende stap die genomen wordt beschreven. Dit is de stap die inhoudelijk of ambtelijk gezet wordt.

Integrale projecten

Projectnaam	Toelichting	Bijdrage aan doelen visie	Fase	Inschatting kosten	Gedekt	Inschatting uitvoering	Volgende stap (ambtelijk)
Herinrichting straten van 50 naar 30 km/u	Bij regulier wegonderhoud of een andere aanleiding zal dit gepland worden.	1, 2, 6	Planstudie / uitvoering	0,1 tot 0,5 mil* Bedrag per straat	pm	Wisselend per straat.	Onderzoek profielen en bestrating voor 30 km/u
Uitwerking Zero Emissie-zone	Schone bevoorrading in binnenstad en wijken eromheen.	3, 7	Planstudie	0,1 tot 0,5 mil	pm	2022 tot 2026	Uitwerken kaart en exacte ingrepen
Parkeren en centrum als 'huiskamer van de stad'	Bewoners en stakeholders-aanpak voor eventueel gefaseerd uitplaatsen parkeervoorzieningen voor bezoekers van de binnenstad naar de randen van de binnenstad + vergroten verblijfskwaliteit binnenstad.	2, 3, 6	Planstudie	2 tot 10 mil	pm	2022 tot 2026	Participatietraject opstarten
Woonerven aanpak Risdam, Kersenboogerd en Grote Waal	Samen met stakeholders pilot project uitvoeren voor verbetering van de leefbaarheid van de buurten. Heeft relatie met: ruimte voor groen, ontmoeten en spelen centraal in de woonbuurt, clusteren van parkeren, elektrificatie en delen	4	Planstudie	0,1 tot 0,5 mil	pm	2026 tot 2030 Bedrag per buurt (i.c.m. regulier onderhoud)	Uitwerking pilot op enkele locaties samen met bewoners
Gebiedsopgave Koepoortsweg-Risdammerhout.	Aan elkaar verknopen van wandel- en fietsstructuur Risdam en Hoorn-Binnenstad	1, 2, 5	Onderzoek	< 0,1 mil (onderzoek)	pm	2026 tot 2030	Starten onderzoek naar mogelijkheden op deze locatie.
Gebiedsopgave Holenweg-Mandelapark	Aan elkaar verknopen van wandel- en fietsstructuur Kersenboogerd en Hoorn-Noord	1, 2, 5	Onderzoek	< 0,1 mil (onderzoek)	pm	2026 tot 2030	Starten onderzoek naar mogelijkheden op deze locatie.

Integrale projecten (vervolg)

Projectnaam	Toelichting	Bijdrage aan doelen visie	Fase	Inschatting kosten	Gedekt	Inschatting uitvoering	Volgende stap (ambtelijk)
Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties	Update parkeernormen, deelmobiliteit en verlevendiging plinten bij gebiedsontwikkelingen	1, 2, 3, 5, 6	Planstudie	0,1 tot 0,5 mil	pm	2022 tot 2026	Uitwerken randvoorwaarden en studie referentie-gemeenten
Verkeersonderzoek De Strip	Onderzoek naar De Strip en kruisende linten	6	Onderzoek	<0,1 mil	pm	2022 tot 2026	Verkeersonderzoek
Gebiedsopgave Provincialeweg/ Liornestraat	Wandel- en fietsroutes Westerblokker, Risdammerhout, Liornestraat en Zwaagmergouw beter aan elkaar verknopen. Zie ook monitoring Provincialeweg	1, 2, 5	Planstudie	10 tot 25 mil	pm	2026 tot 2030	Starten variantenstudie
Binnenstadtoegang: ontvlechten en aanhechten rondom het Keern, Provincialeweg, en spoor	Ontvechten van enerzijds auto en bus, en anderzijds fiets en lopen. Auto en bus krijgen nieuwe toegangsweg tot het centrum. Fiets en wandeltoegang wordt ongelijkvloers bij de Provincialeweg en een comfortabele entree tot de binnenstad. Daarbij worden de nieuwe gebiedsontwikkelingslocaties stedenbouwkundig aangehecht zodat een groot verblijfsgebied ontstaat.	2, 3, 5	Planstudie	25 tot 75 mil*	pm	2030 tot 2040	Uitwerken voorstel voor de ontvlechting van de entree naar het Centrum/Poort van Hoorn/Grote Waal met daarin de samenhangende maatregelen voor de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad + gesprekken met partners over cofinanciering.

Auto

Projectnaam	Toelichting	Bijdrage aan doelen visie	Fase	Inschatting kosten	Gedekt	Inschatting uitvoering	Volgende stap (ambtelijk)
Corridorstudie A7 (CAH)	Samen met Rijkswaterstaat en andere partners het maatregelpakket realiseren. O.a. spitsstroken A7 en P&R's. Gem. Hoorn: omvormen van de huidige turborotonde naar een geregeld verkeersplein	2	Uitvoering	2 tot 10 mil. Gedeelte van Hoorn	Ja	2021 tot 2030	Uitvoering
Monitoring Provincialeweg	Monitoring intensiteiten en doorstroming auto, fiets en lopen. En eventuele aanpak kruising Liornestraat (zie integrale projecten)	1	Onderzoek	<0,1 mil	pm	2022 tot 2026	Opstellen monitoringsplan en 0-meting
Laadstrategie elektrische auto's	Strategie voor het opladen van emissie loze auto's.	7	Planstudie	<0,1 mil*	Ja	2022 tot 2030	Opstellen laadstrategie

Fiets

Projectnaam	Toelichting	Bijdrage aan doelen visie	Fase	Inschatting kosten	Gedekt	Inschatting uitvoering	Volgende stap (ambtelijk)
Herinrichting lint Westerblokker tot fietsstraat	Auto te gast, meer ruimte voor fiets en voetganger. Vanaf de centrumzijde tot de Strip.	1, 2, 3, 4, 6	Planstudie / uitvoering	0,5 tot 2 mil*	Deels	2021 tot 2026	Uitwerken fietsstraat
Update van de fietsnota	In samenwerking met Provincie Noord-Holland en het Rijk.	1, 2, 3, 4, 6	Onderzoek	< 0,1 mil (onderzoek)	pm	2022 tot 2026	Traject samen met Provincie en Rijk doorlopen
Herkenbaarheid hoofdfietsroutes Kersenboogerd	Bepalen hoofdfietsnet Kersenboogerd	1, 2, 6,	Onderzoek	< 0,1 mil (onderzoek)	Ja (in Kansen Kersenboogerd)	2022 tot 2026	Schouw
Nieuwe fietsschakel Zevenhuis	Realiseren fietsverbinding onder de Westfrisiaweg, aansluiting op bestaande fietstunnel	1, 2, 3, 4, 6	Uitvoering	0,1 tot 0,5 mil	pm	2022 tot 2026	Uitwerken tot uitvoeringsbesluit
Nieuwe fietsschakel Bangert- en Oosterpolder	Realiseren fietsverbinding naast de Strip naar de Westerblokker	1, 2, 3, 4, 6	Uitvoering	0,5 tot 2 mil	Ja	2022 tot 2026	Uitwerken tot uitvoeringsbesluit
Verbeterde fietsenstalling	Verbetering fietsenstallingen. Onder andere: - In de binnenstad - Bij beide NS stations - Bij strategische bushaltes - Rondom sportvoorzieningen, wijkcentra en woningen	1, 2, 3	Planstudie	0,5 tot 2 mil*	pm	2022 tot 2026	Uitwerken tot uitvoeringsbesluit
Herinrichting linten Koewijzend-Bangert en Dorpsstraat en Keern.	Projectdoelstelling: meer veiligheid en comfort creëren voor wandelen en fietsen.	1, 2, 3, 4, 6	Planstudie	0,5 tot 2 mil	pm	2030 tot 2040	Starten variantenstudie

Openbaar vervoer

Projectnaam	Toelichting	Bijdrage aan doelen visie	Fase	Inschatting kosten	Gedekt	Inschatting uitvoering	Volgende stap (ambtelijk)
Busnet omvormen	Naar een net van stadslijnen en streeklijnen plus het integreren WMO en OV. Samen met Provincie NH en Vervoerregio	1, 2	Planstudie	n.v.t.	n.v.t.	2022 tot 2026	Wens aangeven aan Provincie Noord-Holland
Pilot doelgroepenvervoer OV	In samenwerking met Provincie Noord Holland	1	Planstudie	n.v.t.	n.v.t.	2022 tot 2026	
Ingrepen rondom het station	Onderdeel van project Poort van Hoorn. Onder andere: - Verplaatsen busstation - Verplaatsen ingang - Nieuwe fietsenstalling - Verbinding noord en zuidzijde station	1, 2, 3,	Planstudie / uitvoering	Meegenomen in Poort van Hoorn	pm	2026 tot 2030	Uitwerking plannen
Frequentieverhoging richting Metropool-regio Amsterdam / verdubbeling spoor Heerhugowaard en Enkhuizen	Samen met regionale partners	2, 3	Onderzoek	< 0,1 mil (onderzoek)	pm	pm	Focus vaststellen lobby + Coalitie vormen en opstellen lobbydocumenten

Lopen

Projectnaam	Toelichting	Bijdrage aan doelen visie	Fase	Inschatting kosten	Gedekt	Inschatting uitvoering	Volgende stap (ambtelijk)
Schouw voetgangersroutes plus verbeteringen (detailaanpak).	Focus op gebied rondom de binnenstad, de stations, wijkcentra en verzorgingscentra. Ook toegankelijkheid wordt hierin meegenomen.	1, 2, 3, 4, 6	Planstudie	0,5 tot 2 mil	pm	2022 tot 2026	Schouw en opstellen uitvoeringspakket
Voetgangersgebied Roode Steen / Kerkplein	Knip Roode Steen inclusief mogelijke 'zachte knip' (alleen toegang bewoners) in het Havenkwartier. Plus eventueel zachte knip Kerkplein (afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie).	2, 3, 6	Planstudie	0,1 tot 0,5 mil	pm	2022 tot 2026	Uitwerking plan, incl. locatie zachte knip en communicatie bewoners en ondernemers
Verkenning naar fietsroutes, looproutes en lunchwandelroutes op bedrijventerreinen	Focus op Westfrisia en Hoorn80	1, 4	Onderzoek	< 0,1 mil (onderzoek)	pm	2022 tot 2026	Schouw en variantenstudie
Dynamische fysieke afsluiting kernwinkelgebied	Op 7 locaties	3	Planstudie	0,1 tot 0,5 mil	pm	2022 tot 2026	Uitwerken en aanbesteden
Wandelroute station-binnenstad	Verbetering loopkwaliteit vanaf het station naar het centrum	1, 2, 3, 6,	Planstudie	0,5 tot 2 mil	Deels (vanuit PvH)	2022 tot 2026	Uitwerking route

STUDIO BEREIKBAAR

