

Memo

13 april 2021

Onderwerp: memo uitgewerkte vijf openstaande keuzes Mobiliteitsvisie

Zaaknummer: 1863943

Steller: R. Huisman

Team: Verkeer

Aan: leden van de raadscommissie

c.c. /

Status: Def

Reden: Informatief

Teammanager: P. Hoogenveen

In het raadsvoorstel 'Vijf openstaande vragen Mobiliteitsvisie Hoorn 2030, doorkijk naar 2040' zijn een vijftal nog openstaande keuzes gegeven waar van de raadscommissie een richtinggevende uitspraak wordt verwacht. In deze memo zijn de vijf vragen uitgeschreven met voor- en nadelen en zijn deze gevisualiseerd.

Functie Provincialeweg

Keuze:

- A. Alleen de noodzakelijke ongelijkvloerse wandel- en fietsoplossing Provincialeweg-Keern.
- B. Naast de noodzakelijke ongelijkvloerse wandel- en fietsoplossing Provincialeweg-Keern ook een ongelijkvloerse wandel- en fietsoplossing Provincialeweg-Liornestraat-Zwaagmergouw en kwaliteitsverbeteringen van de bestaande ongelijkvloerse kruisingen.

Verbeteren verkeersveiligheid gemengde wegen 50 km/u (met fietsers op de rijbaan)

Keuze:

- A. Behoud huidige snelheidsregimes.
- B. 30 km/u als uitgangspunt te nemen op gemengde wegen plus grote bussen waar mogelijk van de wegen af.

De toegangsweg naar het Centrum/Poort van Hoorn/Grote Waal/Stadsstrand (Keern)

Keuze:

- A. Optimaliseren huidige situatie.
- B. Ontvlechten en aanhechten via de aanleg van een alternatief tracé.

Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad (parkeren)

Keuze:

- A. Behouden bestaande situatie.
- B. Onderzoek en participatie starten (met bewoners, bewoners en bezoekers) om parkeren bezoekers te verplaatsen naar centrumrand.

De gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad

Keuze:

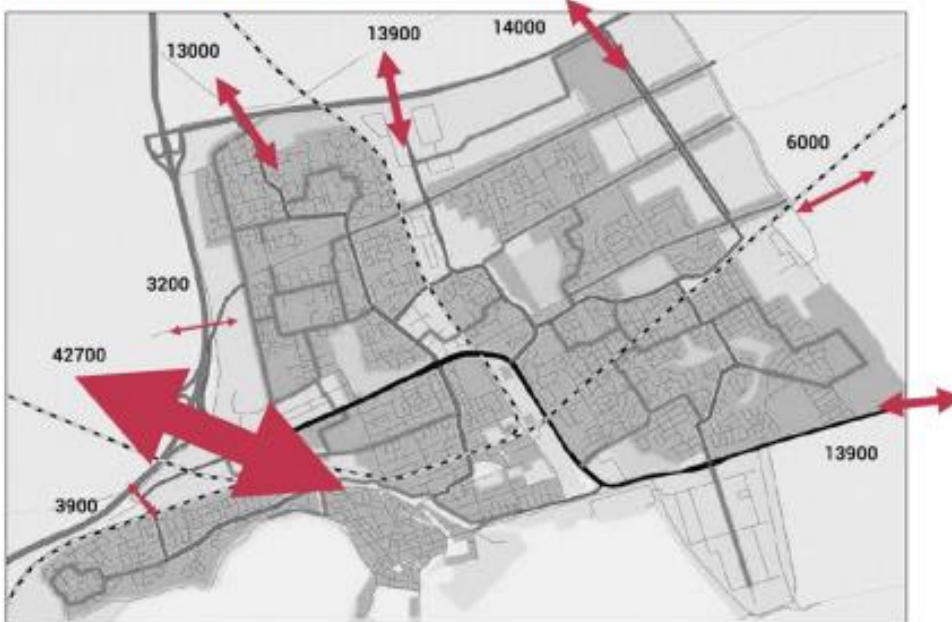
- A. Behouden bestaande situatie.
- B. Permanente knip Roode Steen plus nieuwe (zachte) knip Havenkwartier.

1. Functie Provincialeweg

De Provincialeweg is de belangrijkste verkeersader én snelste route voor gemotoriseerd verkeer van en naar veel gebieden in Hoorn, Blokker en Zwaag. Een andere functie aan de Provincialeweg geven is niet eenvoudig. Om de weg anders in te kunnen richten moet een significant deel van het verkeer gebruik maken van andere wegen. Deze wegen zijn daar niet geschikt voor. Ook zal dit extra reistijd, veiligheidsknelpunten en uitstoot met zich meebrengen.

Wel kent de Provincialeweg voor Hoorn, Blokker en Zwaag verschillende doorstromings- en veiligheidsknelpunten. Een deel van deze knelpunten worden reeds aangepakt, zoals het omvormen van de rotonde A7 en turbotronde naar kruispunten met verkeerslichten. Op dit deel vindt tevens een uitbreiding plaats van twee naar drie rijstroken per richting. Een ander deel van de knelpunten, zowel op het gebied van verkeersveiligheid als doorstroming, wordt nog niet aangepakt.

Huidige situatie Mvt etmaal 2 richtingen (obv model 2020)



Op de kruising Provincialeweg-Keern kruisen fietsers de hoofdrijbaan gelijkvloers. Dat kan, totdat het programma Poort van Hoorn gerealiseerd is. De verkeersintensiteiten als gevolg van dit programma in combinatie met de reguliere verkeersgroei zorgen ervoor dat dit kruispunt in 2030 vastloopt. Indien de fietskruising ongelijkvloers wordt gemaakt, kan het kruispunt het gemotoriseerde verkeer verwerken, los van het optimalisatie- of ontvlechtingsscenario Keern. Gemotoriseerd verkeer kan hierdoor beter doorstromen en wandelaars en fietsers hebben een verkeerveiligere oversteek.

De kruising Provincialeweg-Liornestraat-Zwaagmergouw is een van de drukste kruisingen in Hoorn en maatgevend voor de Provincialeweg. Op dit kruispunt steken veel fietsers (en voetgangers) over, wat gezien de grootte van de kruising veel capaciteit kost. Dit kruispunt is niet direct gekoppeld aan extra vraag komende vanuit gebiedsontwikkelingen waardoor er geen knelpunten in de toekomst worden verwacht. Wel ligt op deze kruising een directe relatie met de fiets- en loopkwaliteit. Monitoring van de verkeersstromen moet in de toekomst uitwijzen of de fiets- en voetgangersoversteken ongelijkvloers worden gemaakt. Indien de fiets- en voetgangersoversteken ongelijkvloers worden gemaakt, vindt een significante verbetering plaats op verkeersveiligheids- en doorstromingsniveau.

Voor zowel de locatie Provincialeweg-Keern als Provincialeweg-Liornestraat-Zwaagmergouw zorgen ongelijkvloerse oplossingen tevens voor een verbetering van het fiets- en loopcomfort en stimulering fietsgebruik.

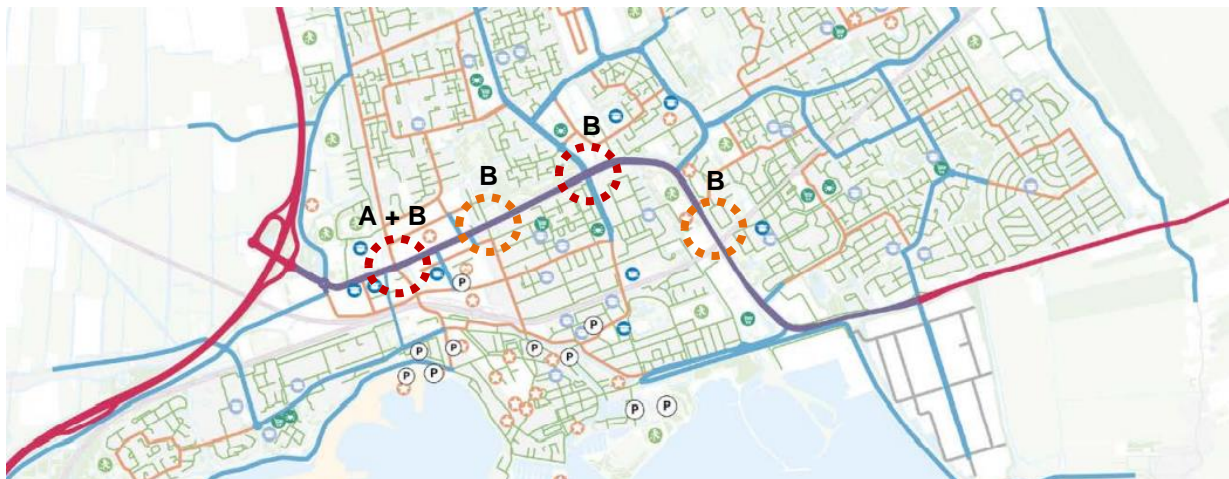
Bij de bestaande ongelijkvloerse fietskruisingen t.h.v. de Koepoortsweg/Risdammerhout en de Holenweg speelt een sociaal veiligheidsvraagstuk. Door kwaliteitsverbeteringen en gebiedsontwikkeling kan de sociale veiligheid op deze locaties worden verbeterd.

Keuze

- A. Alleen de noodzakelijke ongelijkvloerse wandel- en fietsoplossing Provincialeweg-Keern.
- B. Naast de noodzakelijke ongelijkvloerse wandel- en fietsoplossing Provincialeweg-Keern ook een ongelijkvloerse wandel- en fietsoplossing Provincialeweg-Liornestraat-Zwaagmergouw en kwaliteitsverbeteringen van de bestaande ongelijkvloerse kruisingen.

Kosten (globaal)

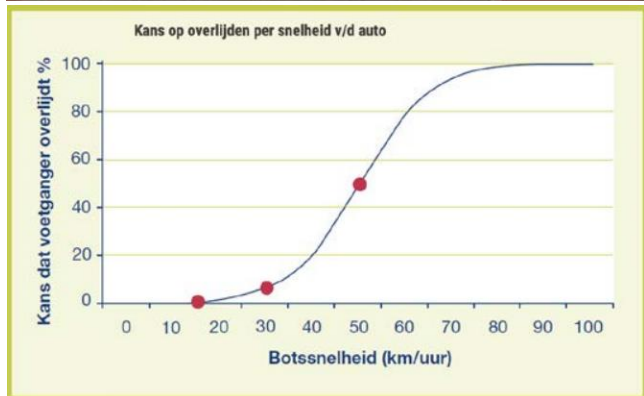
- A. Tussen de 2-10 miljoen
- B. Tussen de 10-25 miljoen



2. Verbeteren verkeersveiligheid gemengde wegen 50 km/u (met fietsers op de rijbaan)

Waar een snelheidsregime geldt van 50km/u is het gebruikelijk dat voor fietsers een vrijliggend fietspad wordt aangebracht. Ruimtelijk gezien is dit echter niet altijd inpasbaar waardoor in dat geval wordt gekozen voor fietsstroken op de rijbaan. Gemotoriseerd verkeer en fietsers worden daardoor gemengd wat een veiligheidsrisico met zich meebrengt. De kans op overlijden bij een botsnelheid van 50km/u is 50% tegenover < 10% bij 30km/u.

De reden waarom op alle gemengde wegen (nog) geen snelheidsregime van 30km/u geldt is minder eenvoudig dan het lijkt. Het wegennet in Nederland is hiërarchisch ingedeeld. Het voordeel daarvan is dat weggebruikers nooit lang door een woonwijk hoeven te rijden voordat ze op een ontsluitende weg (50km/u) rijden, al is dit secundewerk. De wegen met een snelheidslimiet van 50km/u of hoger zorgen er dus voor dat de woonwijken zelf, waar een snelheidslimiet van 15 km/u of 30 km/u geldt, meestal relatief rustig zijn. Daarnaast dient de maximale snelheid voort te vloeien uit de inrichting van de weg. Alleen een bord 30km/u ophangen dwingt die snelheid niet af. Op de wegen met gemengd verkeer vraagt dat om een significante aanpassing aan de infrastructuur. Tot slot zijn de gemengde wegen vaak (aanrijd)routes voor hulpdiensten en bussen. Het verlagen van de snelheid heeft negatieve invloed op de rijtijden en de te bedienen gebieden.



Kortom, niet iedere weg waar gemengd verkeer plaatsvindt kan zomaar worden afgewaardeerd van 50km/u naar 30km/u. Dat vraagt maatwerk per weg. Daartegenover staat een significante verkeersveiligheidsverbetering als de snelheid wordt verlaagd. Rekening houdend met alle factoren is een voorzet gedaan welke gemengde wegen in aanmerking zouden kunnen komen voor een snelheidsverlaging. Zie hiervoor de visualisaties op pagina 5, waarop eerst een overzicht is gegeven van de wegencategorisering uit het Masterplan Hoofdinfrastructuur, en daarna een overzicht welke wegen in aanmerking zouden kunnen komen voor snelheidsverlaging én waar de grote bussen van de weg af kunnen door te kiezen voor andere routes.

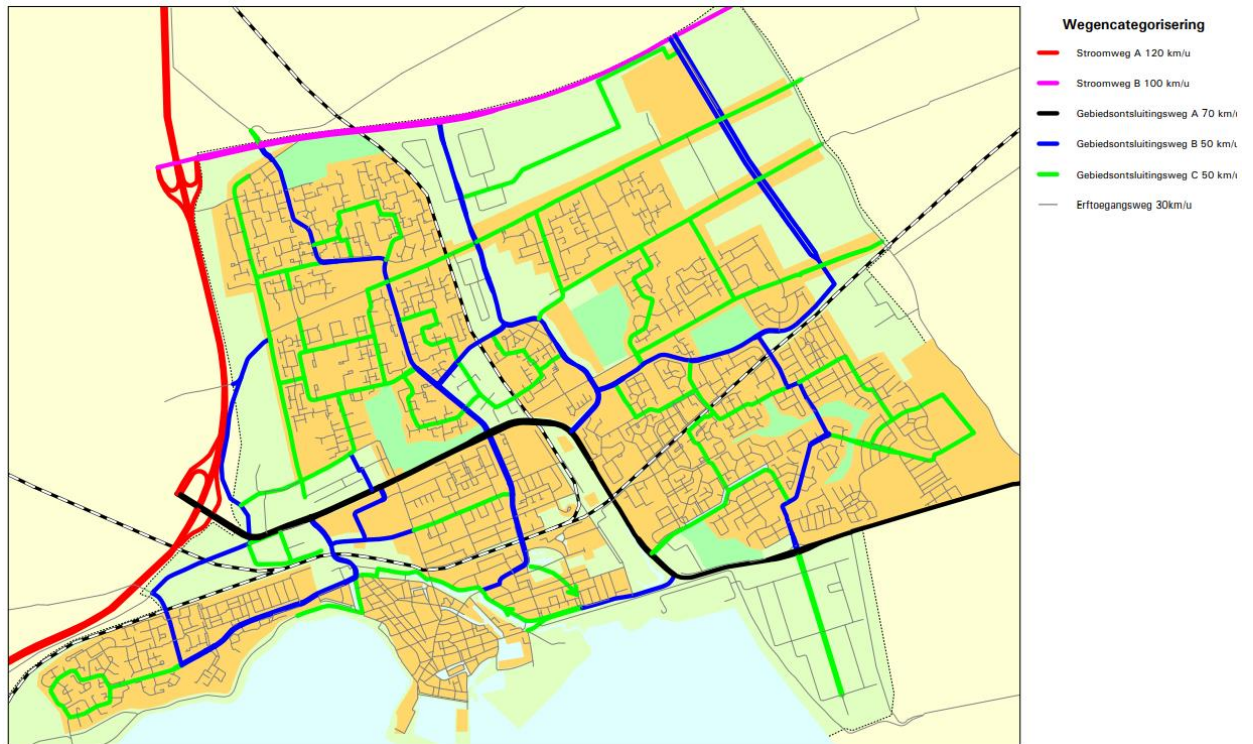
Keuze

- A. Behoud huidige snelheidsregimes (geen kosten).
- B. 30 km/u als uitgangspunt te nemen op gemengde wegen plus grote bussen waar mogelijk van de wegen af.

Kosten (globaal)

- A. Geen kosten.
- B. Tussen de 0,1 – 0,5 miljoen per straat. Of meeliften met regulier onderhoud.

A, huidige situatie (visualisatie Masterplan Hoofdinfrastructuur 2005)



B, afwaardering bepaalde wegen van 50km/u naar 30km/u. Nieuwe visualisatie.



3. De toegangsweg naar de binnenstad, Poort van Hoorn, Grote Waal en Stadsstrand (Keern)

Bij de kruising van de Provincialeweg en het Keern naar de binnenstad, Poort van Hoorn, Grote Waal en Stadsstrand 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, doorstroming en bereikbaarheid 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.

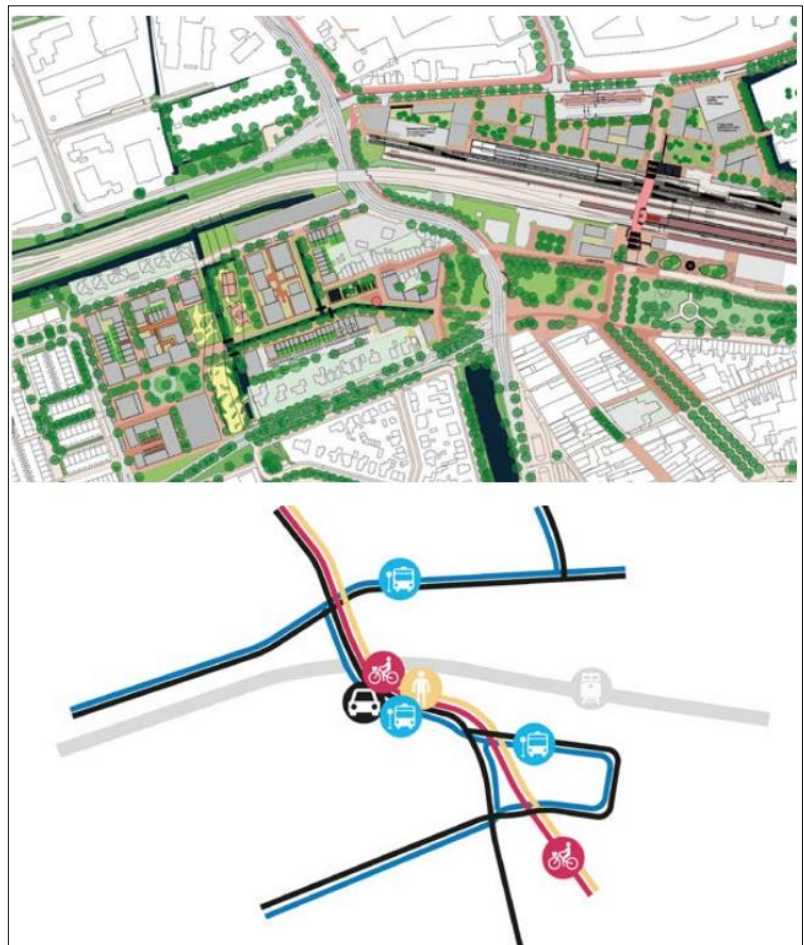
De knelpunten kunnen op twee verschillende manieren worden verminderd, optimaliseren huidige situatie of ontvlechten en aanhechten. Bij het optimaliseren blijft het huidige tracé in stand. Verkeerskundig gezien kan dat, ook met de toekomstige verkeerscijfers (inclusief Poort van Hoorn én Stadsstrand).

Bij het ontvlechten worden de verschillende verkeersstromen uit elkaar gehaald door in te zetten op een alternatieve toegang voor gemotoriseerd verkeer. Ook deze variant is verkeerskundig mogelijk met de toekomstige verkeerscijfers.

Beide varianten, optimaliseren en ontvlechten, hebben voor- en nadelen.

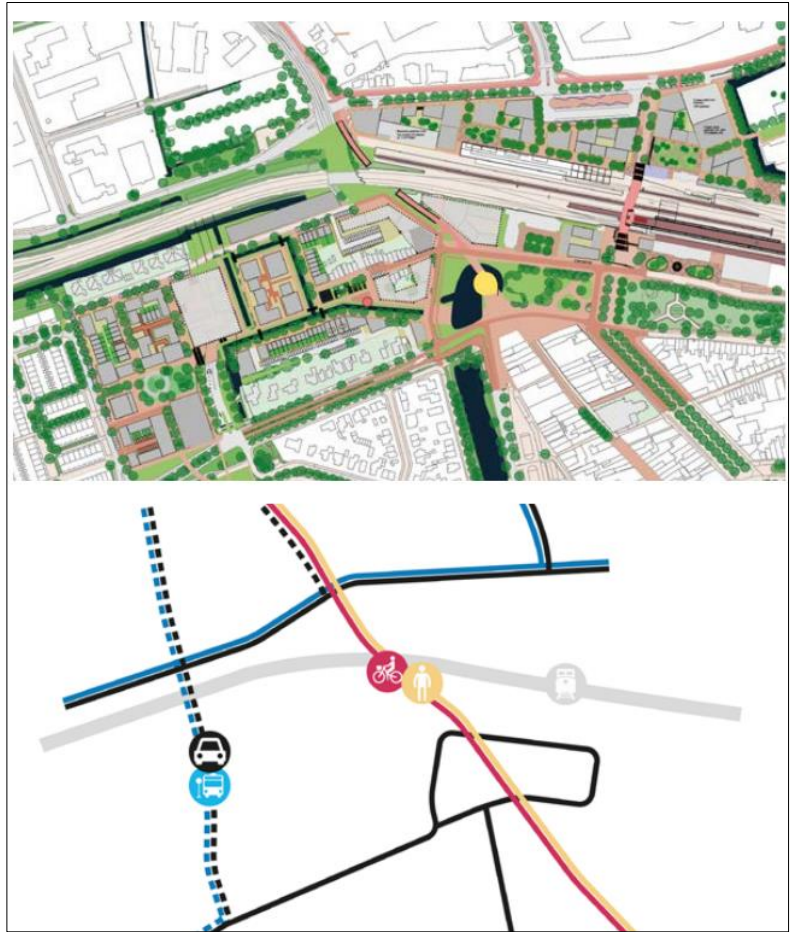
A. Optimaliseren huidige situatie

- Te realiseren met relatief beperkte financiële middelen.
- Nieuw te ontwikkeling gebied Pelmolenpad wordt niet doorsneden met nieuwe verbinding.
- Krappe ruimte voor alle vervoerswijzen blijft behouden.
- Extra verkeersdruk door projecten als Poort van Hoorn en Stadsstrand zorgen dat de beschikbare infrastructuur verder wordt belast.
- Beperkte doorstroming. Overweg blijft ca. 20 minuten per uur gesloten voor treinpassages.
- Verkeers- en stedenbouwkundige barrière tussen Pelmolenpad en rest Poort van Hoorn.
- Spoorveiligheidsrisico blijft bestaan.
- Bushalte aan zuidzijde station is een nadrukkelijke wens van de Vervoerregio, vanwege rijtijden en mogelijke aansluitingen.



B. Ontvlechten en aanhechten

- Mogelijkheid tot kwalitatief hoogstaande wandel- en fietsroute Keern.
- Mogelijkheid tot stedenbouwkundig aanhechten van de stad door slechten barrière Keern.
- Veiligere (al dan niet ongelijkvloerse) spookruisingen gemotoriseerd verkeer en fietsers/voetgangers.
- Verbetering doorstroming en verkeersveiligheid. Niet meer wachten op de trein.
- Gecentreerd busstation aan noordzijde.
- Forse investering, cofinanciering mogelijk.
- Ongelijkvloers is wensbeeld ProRail.
- Risico op aanzuigende werking gemotoriseerd verkeer (Het uiteindelijke effect hangt ook af van de keuzes die voor de binnenstad worden gemaakt).
- Nieuw te ontwikkelen gebied Pelmolendpad wordt doorsneden door nieuwe verbinding.



Keuze

A. Optimaliseren huidige situatie.

B. Ontvlechten en aanhechten via de aanleg van een alternatief tracé.

Bij zowel de keuze optimaliseren als ontvlechten is het noodzakelijk de fietsoversteek Provincialeweg-Keern ongelijkvloers te maken. Zie hiervoor de argumentatie bij het vraagstuk 'functie Provincialeweg'.

Kosten (globaal)

A. Tussen de 0,5 – 2 miljoen

B. Tussen de 10 – 25 of 25 – 50 miljoen. Dit betreft de ondergrens laagste inschatting gelijkvloers en bovengrens hoogste inschatting ongelijkvloers. De uiteindelijke lasten voor de gemeente zijn sterk afhankelijk van cofinanciering.

4. Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad (parkeren)

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 Wesfrieze 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 deels verbetering in. Respondenten van de enquête hebben aangegeven dat met de fiets of lopend naar de binnenstad komen en een gezellig verblijf belangrijker is dan met de auto. De stakeholders (o.a. ondernemers) gaven daarentegen wel aan autobereikbaarheid belangrijk te vinden.

Gevolg van de keuze "optimaliseren of ontvlechten toegang naar o.a. de binnenstad" is een aanzuigende werking van verkeer, ook bezoekend verkeer. Om de aanzuigende werking van verkeer naar de binnenstad te verminderen en/of überhaupt meer verblijfskwaliteit in de binnenstad te creëren is het waardevol te onderzoeken samen met bewoners, ondernemers en bezoekers of het mogelijk en wenselijk is welke parkeerplaatsen voor bezoekers naar de rand van de binnenstad kunnen worden verplaatst. In de binnenstad zelf zijn dan minder voertuigbewegingen, en er is minder ruimte benodigd voor parkeren. Hiermee kan een kwaliteitsslag gemaakt worden van de openbare ruimte. Het gaat in dit geval dus alleen om het parkeren voor bezoekers, niet om het parkeren voor bewoners.



Het onderzoeken van de mogelijkheden welke parkeerplaatsen voor bezoekers kunnen worden verplaatst naar de rand van de binnenstad hoeft niet in één keer. De binnenstad heeft een compacte opbouw en kent verschillende parkeerroutes, welke zijn aangegeven in de visualisatie op pagina 10. Deze routes functioneren onafhankelijk van elkaar en kunnen per stuk worden onderzocht.

Keuze

- A. Behouden bestaande situatie.
- B. Onderzoek en participatie starten (met bewoners, bewoners en bezoekers) om parkeren bezoekers te verplaatsen naar centrumrand.

Kosten (globaal)

- A. Geen kosten.
- B. Minder dan 0,1 miljoen.

In de afbeelding op pagina 10 zijn de verschillende parkeerroutes en de verkeerscirculaties gevisualiseerd.

5. De gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad

Op Het West, de toegang naar de Roode Steen, bevindt zich een knip welke in de zomer vanaf vrijdagavond tot en met zondag gesloten is, uitgezonderd venstertijden. Ook op feestdagen of tijdens de kermis is de Roode Steen afgesloten. De Roode Steen is in deze gevallen alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Tijdens het Coronajaar 2020 (en mogelijk ook 2021) is besloten de Roode Steen in het terrassenseizoen permanent af te sluiten. De ervaringen van deze afsluiting waren positief, ook vanuit de ondernemers, al zijn er wel aandachtspunten in het Havenkwartier.

Daarnaast zijn er nog verschillende initiatieven ingediend, zoals de motie "Roode Steen afsluiten voor auto's en motoren" (4 februari 2020) en de petitie "een autovrij Kerkplein" (oktober 2020, 1.137 keer ondertekend).

Net als bij het onderdeel "verblijfskwaliteit binnenstad" is een gevolg van de keuze optimaliseren of ontvlechten toegang naar o.a. de binnenstad een aanzuigende werking van verkeer, waaronder doorgaand verkeer. Om de aanzuigende werking van (doorgaand) verkeer naar de binnenstad te verminderen en/of überhaupt meer verblijfskwaliteit in de binnenstad te creëren door wandelkwaliteit toe te voegen is het mogelijk de doorgaande verkeersroutes in de binnenstad op te knippen.

Indien de Roode Steen wordt geknipt bestaat de mogelijkheid de verblijfskwaliteit op de Roode Steen (en achterliggend gebied zoals het Kerkplein) te verbeteren en in te richten als voetgangers- en verblijfsgebied. Weggebruikers kunnen bij een afsluiting nog overal komen binnen loopafstand. Het is in enkele gevallen alleen niet meer mogelijk tijdens de afsluiting voor de deur te kunnen parkeren. Ondernemers krijgen daar een prettigere en aantrekkelijker wandelroute voor terug.



Bij de knip Roode Steen tijdens het Coronajaar 2020 kwam naar voren dat doorgaand verkeer andere routes gaat zoeken via het Havenkwartier. Om dit doorgaande verkeer tegen te gaan hangt de knip van de Roode Steen samen met een 'zachte knip' in het Havenkwartier. Een 'zachte knip' houdt in dat bewoners wel doorgang hebben maar doorgaand verkeer niet, bijvoorbeeld met toegangspasjes of een camerasysteem.

Bevoorradingsverkeer blijft mogelijk binnen de reeds bestaande venstertijden. Hulpdiensten hebben bij beide afsluitingen wel altijd doorgang.

Keuze

- A. Behouden bestaande situatie.
- B. Permanente knip Roode Steen plus nieuwe (zachte) knip Havenkwartier.

Kosten (globaal)

- A. Geen kosten.
- B. Tussen de 0,1 – 0,5 miljoen.

In de afbeelding op pagina 10 is de verkeerscirculatie bij een knip Roode Steen én Havenkwartier gevisualiseerd

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: de 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).

