

Opdrachtgever	Gemeente Hoorn
Datum	3 februari 2025
Kenmerk	019611.20250109.N1.03
Pagina	1/13

Toegang parkeergarage Van Dedemstraat

De Van Dedemstraat is in de Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 gecategoriseerd als GOW30. Dit is een nieuw type gebiedsontsluitingsweg waar de weggebruiker 30 km/uur mag rijden. Dit past bij het nieuwe landelijke plan om binnen de bebouwde kom 30 km/uur als maximumsnelheid te hebben.



Figuur 1: Wegencategorisering Mobiliteitsvisie met de Van Dedemstraat als GOW30 km/u

Tijdens de ontwerpessie op 8-1-2024 voor de toegang parkeergarage Van Dedemstraat zijn vier aandachtspunten geformuleerd: de onderlinge positionering van de toegangen, de bufferruimte van de toegang tot de autogarage, de opstelruimte van de toegang tot de

bewaakte NS-fietsenstalling en de weginrichting nabij de parkeergarage. Deze vier aandachtspunten zijn door Goudappel in deze notitie nader beschouwd.

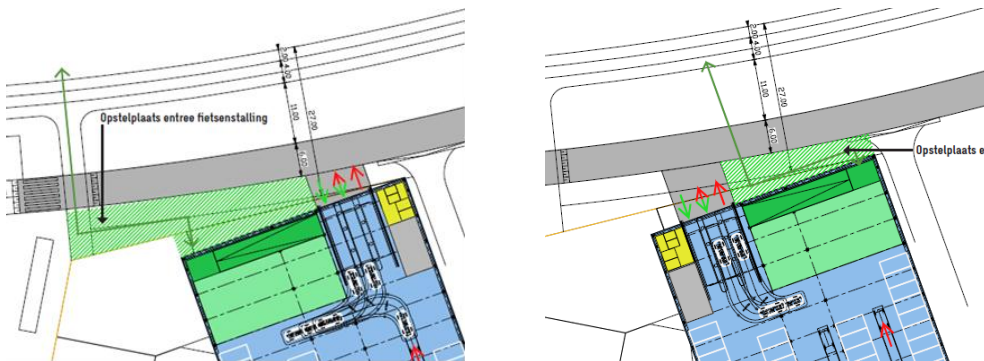
Bij de uitwerking van de vraagstukken zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd voor de parkeergarage en de weginrichting nabij de parkeergarage:

- parkeergarage auto's circa 525 parkeerplaatsen;
- stalling fietsers circa 2.200-2.500 plekken;
- busstation mag niet gehinderd worden door wachtende auto's;
- parkeergarage uitbreidbaar met 2 lagen;
- fietspad tweerichtingen aan de noordzijde Van Dedemstraat, na parkeergebouw gewijzigd wegprofiel;
- zichtbare scheiding (materialisering) tussen busstation met functies en parkeergebouw Van Dedemstraat tot aan Koepoortsweg;
- snelheidsregime 30 km/uur;
- oversteek naar Dijklander ziekenhuis vanaf station.

1. Positionering toegangen

In de schetsontwerpen van SWECO voor de parkeergarage Poort van Hoorn, zijn twee principes uitgewerkt:

1. Fietsers van en naar de stalling steken links van de garagetoegang voor het autoverkeer gezamenlijk met voetgangers vanaf het station de Van Dedemstraat over en kruisen daarmee de hoofdstroom van het parkerende autoverkeer (linker beeld in onderstaande figuur)
2. De oversteken van voetgangers en fietsers worden ontvlochten, waarbij de fietsers rechts van de garagetoegang voor het autoverkeer oversteken en daarmee de ondergeschikte stroom parkerend autoverkeer kruisen (rechter beeld in onderstaande figuur).



Figuur 2: Toegangsprincipes fiets en auto, inritvariant 1 (links) en 2 (rechts)

Advies

Inritvariant 2, waarbij de fietsers aan de rechterzijde de stalling benaderen, heeft de voorkeur. Er rijdt minder autoverkeer, dus hierdoor ontstaan minder potentiële conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer. Wel wordt geadviseerd om de daadwerkelijke fietsoversteek met de Van Dedemstraat verder van de toerit tot de autogarage te positioneren. De rijtaken van de automobilisten zijn al complex bij de toegang/uitgang van de parkeergarage (invoegende en kerende auto's). Een combinatie van de oversteek met de zijweg biedt ook mogelijkheden om de overgang van fietsstroken (oostzijde Van Dedemstraat) naar fietspad (westzijde Van Dedemstraat), beter vorm te geven.

2. Beschouwing bufferruimte toegang autogarage

Voor de parkeergarage geldt dat de voor de inritten wachtende personenauto's de afwijking van het busverkeer buiten de garage niet mogen verstoren. In de te realiseren bufferruimte kunnen de wachtende personenauto's worden opgevangen. Doorgaans is een bufferruimte met een capaciteit van 1 % à 2 % van het aantal personenauto's dat in een maatgevend uur de garage in- en uitrijdt, voldoende. In situaties waarin personenauto's gelijktijdig aankomen of vertrekken, zal een grotere bufferruimte nodig zijn. Uitgangspunt bij het ontwerpen van een goed toegankelijke openbare parkeergarage is dat de wachtrij niet langer dan 30 meter wordt (5 à 6 voertuigen).

De parkeergarage Van Dedemstraat krijgt een parkeercapaciteit van circa 525 parkeerplaatsen. Daarvan zijn 300 geormerkt als P+R-plekken, maar niet fysiek gescheiden van de overige parkeerplaatsen. De overige parkeerplaatsen zijn bestemd voor de bezoekers van woningen, werknemers(vergunningen) van Lindendael en bezoekers van voorzieningen in Stationsgebied Noord. De garage kan eventueel op termijn worden uitgebreid met 2 verdiepingen, waardoor de totale parkeercapaciteit ongeveer 700 parkeerplaatsen bedraagt. De toegang tot de parkeergarage wordt voorzien van 1 inritstrook, 1 uitritstrook en 1 wisselstrook waarvan de rijrichting omkeerbaar is. De NEN 2443:2013 geeft als richtlijn mee dat parkeergarages vanaf 600 parkeerplaatsen ten minste beschikken over 2 inritstroken en 2 uitritstroken. In de uitwerking van het aantal wachtende voertuigen, wordt hier nader op ingegaan.

Bij de toegang tot openbare parkeergarages zijn in principe 4 soorten toegangssystemen mogelijk die verschillen qua wijze van identificatie, namelijk: ticket trekken | betaalpas aanbieden (tap&go) | mobiel parkeren (inrijden met app op kenteken) | kentekenherkenning. Omdat het aanbod van voertuigen gedurende een uur niet altijd evenredig is, ontstaan er wachtrijen. De praktische verwerkingscapaciteit is daarom lager dan de verwerkingscapaciteit

die de leverancier opgeeft. Goudappel hanteert een verwerkingscapaciteit van 225 voertuigen per toegang voor een traditioneel systeem en 350 voertuigen voor een systeem met kentekenherkenning. Er bestaan beveiligingssystemen met kentekenherkenning specifiek voor bedrijven met vaste gebruikers met een zeer hoge verwerkingscapaciteit. Deze systemen zijn niet geschikt voor toepassing in openbare parkeergarage omdat er geen koppeling is met betaalsystemen.

De meeste kentekenherkenningssystemen kunnen meer dan 98% van de kentekens herkennen. Dit betekent dat voor de resterende 2% een alternatief moet zijn (bijvoorbeeld ticket trekken/ticket invoeren) om te kunnen worden geïdentificeerd bij de in- of uitgang.

Voor het aanbod van voertuigen hebben we verschillende scenario's beschouwd (zie bijlage). In het basisscenario is uitgegaan van een normale toestroom van de P+R-plaatsen en de openbare parkeerplaatsen. De werkdagochtendspits is dan niet maatgevend, maar juist het (openbaar) gebruik op de zaterdag. Bij een logische inzet van de wisselstrook (omvangrijkste verkeersstrook krijgt de wisselstrook ter beschikking) volstaat een bufferruimte voor 3 voertuigen (per rijstrook) voor zowel ingaande als uitgaande voertuigen in alle onderzochte periodes.

In het P+R-scenario is uitgegaan van een extreme toestroom van de P+R-plaatsen (100% gevuld in 1 uur) en een normale toestroom van de openbare parkeerplaatsen. De werkdagochtendspits is dan maatgevend. Bij een logische inzet van de wisselstrook (omvangrijkste verkeersstrook krijgt de wisselstrook ter beschikking) volstaat een bufferruimte voor 4 voertuigen (per rijstrook) voor zowel ingaande als uitgaande voertuigen in alle onderzochte periodes.

Tenslotte is een plus-scenario onderzocht waarbij de garage wordt uitgebreid met 2 verdiepingen (circa 700 parkeerplaatsen in totaal). Daarnaast is uitgegaan van een extreme toestroom van de P+R-plaatsen (100% gevuld in 1 uur) en een normale toestroom van de openbare parkeerplaatsen. De zaterdagmiddag is dan maatgevend. Er zijn dan meer rijstroken gewenst dan in het ontwerp zijn opgenomen. Omdat het busstation niet mag worden gehinderd door wachtende auto's voor de parkeergarage, is het logisch om de wisselstrook in te zetten voor de ingaande voertuigen. Dit leidt tot een bufferruimte in de garage voor 12 uitgaande voertuigen (op één uitgaande rijstrook). Een bufferruimte voor 4 voertuigen voldoet voor ingaande voertuigen op de momenten dat er één ingaande rijstrook beschikbaar is.

Een samenvatting van het minimaal benodigde aantal inrit- en uitritstroken per scenario (uitgaande van kentekenherkenning) is weergegeven in tabel 1 op de volgende pagina. Met

een logische inzet van de wisselstrook (zie tabel 2) worden wachtrijen ingeperkt. Dit is echter niet toereikend in het plus-scenario waarbij in de garage een lange wachtrij ontstaat.

Periode	Scenario	Basis		P+R		Plus	
		inrit	uitrit	inrit	uitrit	inrit	uitrit
Ochtendspits (rijstroken)		1	1	2	1	2	1
Ochtendspits (voertuigen)		3	2	3	2	3	2
Avondspits (rijstroken)		1	1	1	2	1	2
Avondspits (voertuigen)		2	4	2	3	2	3
Zaterdagmiddag 14:00-15:00 (rijstroken)		1	1	1	1	2	2
Zaterdagmiddag 14:00-15:00 (voertuigen)		3	3	4	4	2	2
Zaterdagmiddag 17:00-18:00 (rijstroken)		1	1	1	1	1	2
Zaterdagmiddag 17:00-18:00 (voertuigen)		3	4	3	4	4	3
Zaterdagavond 20:00-21:00 (rijstroken)		1	1	1	1	2	1
Zaterdagavond 20:00-21:00 (voertuigen)		4	2	5	2	3	2

Tabel 1: Minimaal benodigde aantal inrit- en uitritstroken per scenario en voertuigen in de wachtrij (uitgaande van kentekenherkenning)

Periode	Scenario	Basis		P+R		Plus	
		inrit	uitrit	inrit	uitrit	inrit	uitrit
Ochtendspits (rijstroken)		2	1	2	1	2	1
Ochtendspits (voertuigen)		2	2	3	2	3	2
Avondspits (rijstroken)		1	2	1	2	1	2
Avondspits (voertuigen)		2	2	2	3	2	3
Zaterdagmiddag 14:00-15:00 (rijstroken)		2	1	2	1	2	1
Zaterdagmiddag 14:00-15:00 (voertuigen)		2	3	2	4	2	12
Zaterdagmiddag 17:00-18:00 (rijstroken)		1	2	1	2	1	2
Zaterdagmiddag 17:00-18:00 (voertuigen)		3	2	3	2	4	3
Zaterdagavond 20:00-21:00 (rijstroken)		2	1	2	1	2	1
Zaterdagavond 20:00-21:00 (voertuigen)		2	2	2	2	3	2

Tabel 2: Logische verdeling inrit- en uitritstroken per scenario en voertuigen in de wachtrij (uitgaande van kentekenherkenning)

Advies

Geadviseerd wordt om bij het toegangssysteem uit te gaan van kentekenherkenning, waarbij geen speedgates o.i.d. worden toegepast. Uit de beschouwing blijkt dat bij het toepassen van een logische verdeling van de toegangspoortjes, bij normaal verwacht gebruik sprake is van 2, 3 of 4 wachtende voertuigen voor het toegangssysteem. Deze ruimte lijkt in de schetsmodellen nog niet te kunnen worden gegarandeerd. Om veilig in- en uit te rijden te waarborgen, wordt geadviseerd de aansluiting te voorzien van een middengeleider. De wisselstrook kan bij het inrijden pas worden bereikt na de middengeleider (divergentiepunt)

c.q. bij het uitrijden moet de wisselstrook voor de middengeleider samenvoegen (convergentiepunt) met de regulier uitrijstrook.

Wachtende voertuigen kunnen op piekmomenten zorgen voor belemmering van voetgangers die voor de gevel van de garage langslopen. Ook is er sprake van enige belemmering voor het wegverkeer op de Van Dedemstraat. Het busstation wordt niet gehinderd door wachtende auto's voor de parkeergarage.

Een optie is om de toegangssystemen verder in de garage te positioneren. Dit gaat ten koste van de parkeercapaciteit op de toegangsverdieping, maar garandeert wel een ongestoorde afwikkeling buiten de garage. Ook biedt het een robuuste oplossing voor de momenten dat de garage anders wordt gebruikt dan voorzien.

Een vol/vrij-signalering is gewenst die vroegtijdig (i.c. Provincialeweg) de beschikbaarheid van de garage aangeeft. Dit voorkomt onnodig (zoek)verkeer in het gebied rond de P-Hub.

3. Opstelruimte bewaakte NS-fietsenstalling

Prorail heeft in het 'Ontwerpvoorschrift Bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations' ook richtlijnen gegeven aan welke eisen de route naar de stalling toe moet voldoen (paragraaf 2.1.2). Het gaat om de volgende relevante voorschriften:

1. De laatste 20 meter van de aanrijdroute naar de fietsenstalling dient geen andere verkeersstromen te kruisen, zoals bus, tram, auto/taxi of drukke voetgangersstromen.
2. Er dienen geen hoogteverschillen te zijn tussen weg en fietspad (zoals stoepranden) waar de route van het fietspad overgaat in de entree van de fietsenstalling.
3. Er dient ten minste 5 m afstapruimte te zijn tussen het fietspad en de entree van de fietsenstalling.

Het tweede en derde voorschrift worden als uitgangspunten voor het ontwerp van de fietsoversteek overgenomen. Aan de eerste eis kan echter niet worden voldaan, omdat de voorgenomen fietsenstalling op korte afstand ligt van de Van Dedemstraat die door fietsers moet worden overgestoken om de stalling te bereiken. Als tussen deze oversteek en de entree van de fietsenstalling 20 m zou moeten liggen, zou de entree op een onlogische plek terecht komen (zijgevel of achtergevel). Dat is ook niet in overeenstemming met andere ontwerpvoorschriften van Prorail, zoals:

- De fietsenstalling dient duidelijk herkenbaar te zijn vanuit de omgeving, aanrijdroutes naar de fietsenstalling zijn voorzien van goede zichtlijnen (paragraaf 2.1.4).
- De fietsentree van de in pandige fietsenstalling dient aan de hoofdverkeersstroom te liggen, zodat reizigers niet onnodig hoeven om te fietsen (paragraaf 2.3.1)

Met behulp van de oversteekbaarheidsformule van Adams is berekend hoelang fietsers op kruisend autoverkeer op de Van Dedemstraat moeten wachten en hoe veel opstelruimte nodig is voor wachtende fietsers. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De fietstoegang ligt rechts/oostelijk van de autotoegang, waardoor fietsers op een locatie oversteken met de minste hoeveelheid kruisend autoverkeer.
- De berekening is gemaakt voor het drukste uur tijdens de ochtendspits. Vooral voor fietsers is dit de maatgevende periode (de avondspits is voor fietsers breder dan de ochtendspits).
- Uit gegevens uit het verkeersmodel blijkt dat er tijdens het drukste uur in de ochtendspits van 7:00 tot 9:00 ruim 700 motorvoertuigen op de Van Dedemstraat rijden ter hoogte van de toekomstige fietsoversteek. Van dit aantal hebben we het drukste uur genomen (55%) wat leidt tot afgerond 420 pae.
- Volgens informatie van Movares krijgt de fietsenstalling Hoorn in de drukste minuut te maken met ongeveer 26 fietsen. Dit is ongeveer per 2 seconden 1 fiets.
- Als we uitgaan van een worst-case situatie waarbij fietsers in één keer beide rijrichtingen van de Van Dedemstraat moeten oversteken en voorrang moeten verlenen aan het gemotoriseerd verkeer (dus vanuit stilstand vertrekken), bedraagt de gemiddelde wachttijd minder dan een halve seconde.

In de meeste gevallen fietsers hoeven fietsen niet of nauwelijks te wachten bij het oversteken van de Van Dedemstraat, omdat er relatief weinig verkeer op dit deel van de Van Dedemstraat rijdt (afgerond 5.400 mvt/etmaal). In de praktijk kan het voorkomen dat fietsers als groepje naar het station fietsen en dat er dan dus meer fietsers tegelijkertijd willen oversteken. De gemiddelde verliestijd van alle fietsers die verliestijd ervaren is echter minder dan 1 seconde. Dus als er een keer een wat grotere groep fietsers is die moet wachten op een auto, dan is eventuele hinder van die groep fietsers van zeer korte duur.

Advies

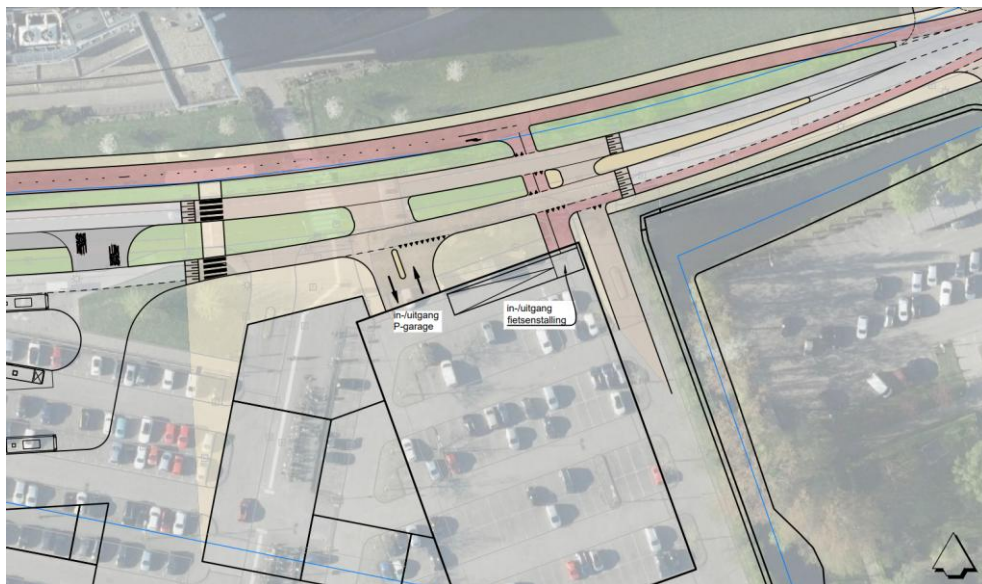
Geadviseerd wordt om bij de oversteek voor ten minste twee fietsen ruimte beschikbaar te hebben om zich op te stellen. De fietsoversteek is in het schetsontwerp (zie volgende hoofdstuk) 4 meter breed. Dit betekent dat in beide rijrichtingen ruimte is voor twee fietsers naast elkaar. De ruimte voor de toegang tot stalling bedraagt in het schetsontwerp circa 8 meter.

De toegangssystemen en het toezicht/beheer van de stalling zal op niveau -1 plaats gaan vinden. Dit betekent dat fietsers in de publieke buitenruimte van de fiets afstappen om vervolgens via een flauwe trap/hellingbaan naar de verdieping te gaan waar de in-/uitcheck-faciliteiten zijn gepositioneerd. Gezien de verwachte piekbelasting heeft een ruime dimensionering de voorkeur met 2 naast elkaar gelegen trappen met 4 goten.

4. Weginrichting Van Dedemstraat nabij de parkeergarage

De weginrichting nabij de parkeergarage vormt een overgangsgebied van busstation naar een reguliere wegverbinding. Er is in dit gebied sprake van een combinatie van de verkeersfunctie van de weg (rustig doorstromen, OV-route) en de verblijfsfunctie (parkeren, stallen, oversteken).

De resultaten van de ontwerpessie op 8-1-2024 en de in de eerdere hoofdstukken behandelde vraagstukken, zijn vertaald in onderstaand ontwerp.



Figuur 3: Schetsontwerp weginrichting Van Dedemstraat

Bij het busstation zijn de rijbanen uit elkaar getrokken (zie bijlage 2 voor een grootformaat overzichtstekening), zodat er tussen de rijrichtingen ruimte ontstaat om bussen te bufferen. De scheiding van rijrichtingen loopt door in het gebied voor de parkeergarage. Links afslaande voertuigen naar en vanuit de garage, kunnen in twee fasen oversteken. Hetzelfde geldt voor langzaam verkeer dat de Van Dedemstraat kruist. Voetgangers kunnen in het verlengde van de spoorpassage in twee fasen oversteken. Wij adviseren deze oversteek uit te voeren met een zebrapad. Er zijn meerdere redenen om voor de uitvoering als zebrapad te kiezen:

- het grote aantal overstekende voetgangers;
- de complexe rijtaak voor automobilisten die zoekende zijn naar de parkeergarage;

- de gewenste rijsnelheid van 30 km/h die bij een GOW30 in het wegbeeld ontstaat door zebra's, kruispunten of pleintjes,

Fietsers kunnen in twee fasen oversteken ter hoogte van de in-/uitgang fietsenstalling. Er is aan beide zijden van de Van Dedemstraat voldoende ruimte gecreëerd voor wachtende fietsers. De oversteek is tevens de regulier oversteek/overgang voor fietsers van het eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad naar de fietsstroken aan weerszijden van de Van Dedemstraat.

Het gehele gebied voor de parkeergarage is op niveau gelegd, zodat er ruimtelijk een duidelijk onderscheid ontstaat tussen het busstation (westzijde) en de reguliere vormgeving van het oostelijk deel van de Van Dedemstraat. De busvriendelijk vorm te geven drempels, zijn gecombineerd met de oversteken voor langzaam verkeer.

B

Bijlage 1 Scenario's verkeersaanbod

Basis	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar
<i>spitsfactor</i>				
Ochtendspits				
Aankomst	20%	50%	45%	25%
Vertrek	5%	10%	5%	25%
Avondspits				
Aankomst	5%	10%	5%	25%
Vertrek	20%	50%	50%	25%

<i>spitsfactor</i>	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar
zaterdagmiddag (14:00-15:00)				
Aankomst	20%	10%	0%	50%
Vertrek	20%	10%	0%	50%
zaterdagmiddag (17:00-18:00)				
Aankomst	5%	10%	0%	40%
Vertrek	20%	50%	0%	50%
zaterdagavond (20:00-21:00)				
Aankomst	90%	10%	0%	50%
Vertrek	5%	10%	0%	20%

P+R	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar
<i>spitsfactor</i>				
Ochtendspits				
Aankomst	20%	50%	100%	25%
Vertrek	5%	10%	5%	25%
Avondspits				
Aankomst	5%	10%	5%	25%
Vertrek	20%	50%	100%	25%

<i>spitsfactor</i>	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar
zaterdagmiddag (14:00-15:00)				
Aankomst	20%	10%	0%	50%
Vertrek	20%	10%	0%	50%
zaterdagmiddag (17:00-18:00)				
Aankomst	5%	10%	0%	40%
Vertrek	20%	50%	0%	50%
zaterdagavond (20:00-21:00)				
Aankomst	90%	10%	0%	50%
Vertrek	5%	10%	0%	20%

	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar	Totaal
<i>parkeerplaatsen</i>					
11 50 300 214 525					
Ochtendspits					
Aankomst	3	25	135	54	217
Vertrek	1	5	15	54	75
Avondspits					
Aankomst	1	5	15	54	75
Vertrek	3	25	150	54	232

	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar	Totaal
<i>parkeerplaatsen</i>					
52 50 0 423 525					
zaterdagmiddag (14:00-15:00)					
Aankomst	3	5	0	212	220
Vertrek	3	5	0	212	220
zaterdagmiddag (17:00-18:00)					
Aankomst	1	5	0	170	176
Vertrek	3	25	0	212	240
zaterdagavond (20:00-21:00)					
Aankomst	10	5	0	212	227
Vertrek	1	5	0	85	91

	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar	Totaal
<i>parkeerplaatsen</i>					
11 50 300 214 525					
Ochtendspits					
Aankomst	3	25	300	54	382
Vertrek	1	5	15	54	75
Avondspits					
Aankomst	1	5	15	54	75
Vertrek	3	25	300	54	382

	bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar	Totaal
<i>parkeerplaatsen</i>					
52 50 0 423 525					
zaterdagmiddag (14:00-15:00)					
Aankomst	11	5	0	212	228
Vertrek	11	5	0	212	228
zaterdagmiddag (17:00-18:00)					
Aankomst	3	5	0	170	178
Vertrek	11	25	0	212	248
zaterdagavond (20:00-21:00)					
Aankomst	47	5	0	212	264
Vertrek	3	5	0	85	93

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

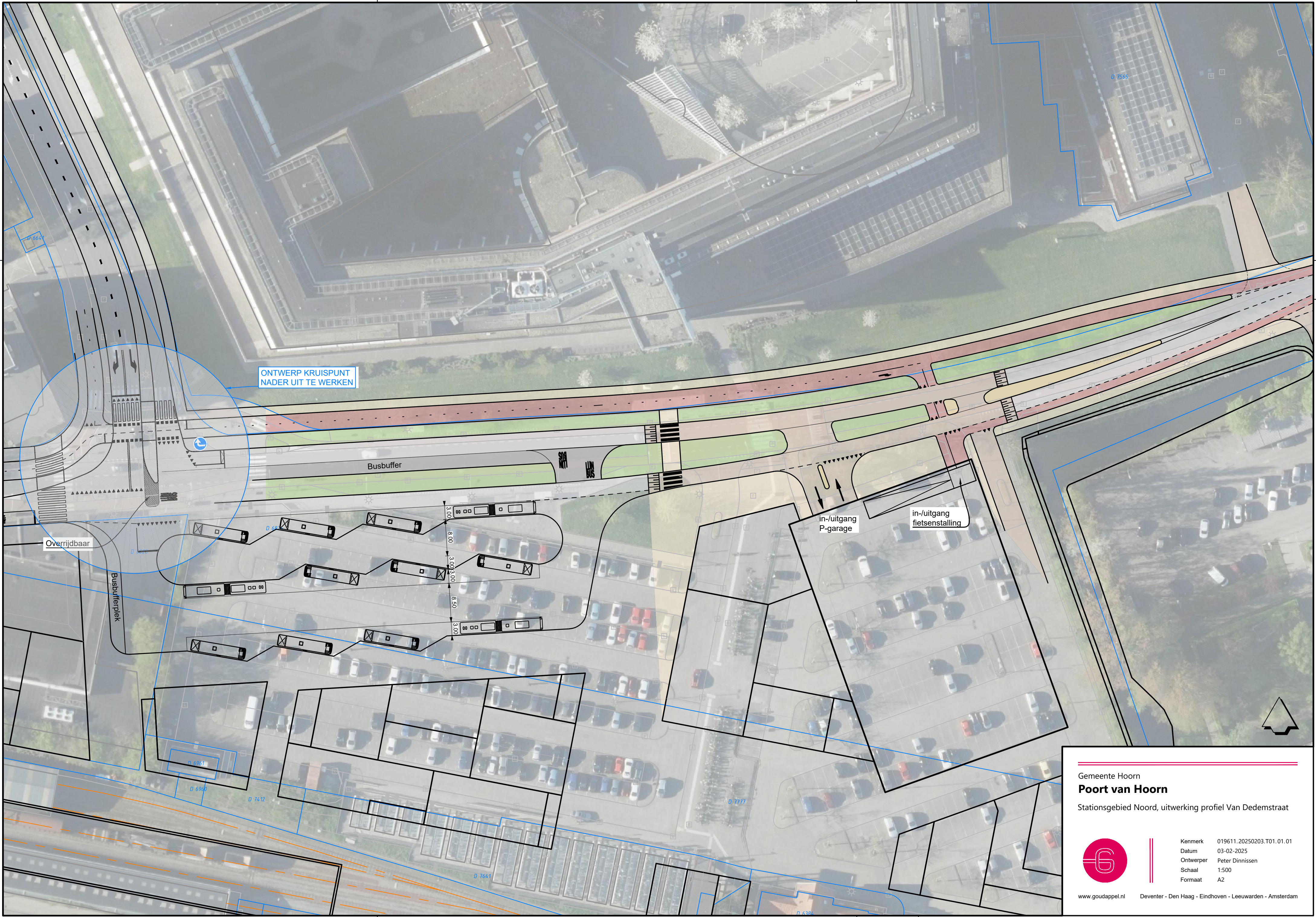
Plus	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar
<i>spitsfactor</i>				
Ochtendspits				
Aankomst	20%	50%	100%	25%
Vertrek	5%	10%	5%	25%
Avondspits				
Aankomst	5%	10%	5%	25%
Vertrek	20%	50%	100%	25%

	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar
<i>spitsfactor</i>				
zaterdagmiddag (14:00-15:00)				
Aankomst	20%	10%	0%	50%
Vertrek	20%	10%	0%	50%
zaterdagmiddag (17:00-18:00)				
Aankomst	5%	10%	0%	40%
Vertrek	20%	50%	0%	50%
zaterdagavond (20:00-21:00)				
Aankomst	90%	10%	0%	50%
Vertrek	5%	10%	0%	20%

	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar	Totaal
<i>parkeerplaatsen</i>					
	11	50	300	214	700
Ochtendspits					
Aankomst	3	25	300	54	382
Vertrek	1	5	15	54	75
Avondspits					
Aankomst	1	5	15	54	75
Vertrek	3	25	300	54	382

	bezoekers bewoners	werknemers Lindendael	P+R	openbaar	Totaal
<i>parkeerplaatsen</i>					
	52	50	0	598	700
zaterdagmiddag (14:00-15:00)					
Aankomst	11	5	0	299	315
Vertrek	11	5	0	299	315
zaterdagmiddag (17:00-18:00)					
Aankomst	3	5	0	240	248
Vertrek	11	25	0	299	335
zaterdagavond (20:00-21:00)					
Aankomst	47	5	0	299	351
Vertrek	3	5	0	120	128

Bijlage 2 Schets weginrichting nabij de parkeergarage



Gemeente Hoorn
Poort van Hoorn
Stationsgebied Noord, uitwerking profiel Van Dedemstraat



Kenmerk 019611.20250203.T01.01.01
Datum 03-02-2025
Ontwerper Peter Dinnissen
Schaal 1:500
Formaat A2