

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1817743
Steller: J. van der Putten
E-mail: j.vd.putten@hoorn.nl

Team: PM
Teammanager: H. de Bruijn
Portefeuillehouder: S. Bashara

Onderwerp

Oplossen knelpunt Turborotonde: 2x 3 rijstroken en omvormen rotonde hoogheemraadschap

Beantwoording technische vragen HOP en VOC HOORN

In het raadsvoorstel oplossen knelpunt Turborotonde lezen wij dat er een snelheidsverlaging naar 50 km/u wordt voorgesteld bij het nieuw te vormen kruispunt Provincialeweg – Westfriese Parkweg – Berkhouterweg. Dit vanwege de benodigde boogstraal.

Automobilisten worden hierdoor geconfronteerd met snelheden komende vanaf de A7 van (maximaal) 130 km/u naar 50 km/u om vervolgens met 70 km/u de weg te kunnen vervolgen. Deze laatste snelheid op het meest turbulente deel van de Provincialeweg tussen het Keern en de Maelsonstraat/Liornestraat. Inclusief de als gevaarlijk bekend staande kruising/oversteek Liornestraat-Zwaagmergouw. HOP en VOC Hoorn stellen hierover de volgende technische vragen:

Vraag 1

Hoe geloofwaardig is een snelheidsverlaging op slechts enkele kruispunt ten opzichte van een langer traject met meerdere verkeerslichten achter elkaar?

Antwoord 1

Een snelheidsverlaging op een kort gedeelte is geloofwaardig als duidelijk zichtbaar is waarom deze snelheidsverlaging plaats vindt. De snelheidsverlaging wordt naast het snelheidsbord zelf, onderbouwd met waarschuwborden dat er een (scherpe) bocht aankomt. De weggebruikers ervaren deze bocht ook, waardoor de snelheidsverlaging, ook op een kort gedeelte, geloofwaardig over zal komen. Daarnaast speelt niet alleen de geloofwaardigheid een rol, maar ook de verantwoordelijkheid die de gemeente als wegbeheerder heeft. Weggebruikers verwachten op een traject met een snelheidslimiet van 70km/u dat men ook daadwerkelijk 70km/u kan rijden. Als in dat traject een locatie is gelegen met een ontwerpsnelheid van 50km/u zonder dat de weggebruiker hiervoor wordt verplicht de snelheid te verlagen, ontstaan er ongewenste situaties.

Komende vanaf de A7 vanuit het zuiden en het noorden moet de automobilist op de afrit de snelheid verlagen naar 80 km/u (einde snelweg). Komende vanuit het zuiden maakt de automobilist, die richting de stad rijdt, bij de verkeerslichten een scherpe bocht rechtsaf, waar nog een gedeelte de maximum snelheid geldt van 80 km/u. Bij de bebouwde kom grens, ruim voor de kruising Westfriese Parkweg – Berkhouterweg, wordt de maximum snelheid verlaagd naar 50 km/u. Na het passeren van de bocht wordt de maximum toegestane snelheid 70 km/u. Deze snelheid geldt dan over de gehele Provincialeweg tot aan de gemeentegrens met Drechterland.

Vraag 2

Wat zijn de te verwachten gevolgen voor het aantal en de ernst van incidenten op de kruispunten/wegvakken t/m de Liornestraat als het snelheidsregime van 50 km/u wordt doorgezet t/m de Liornestraat?

Antwoord 2

Het merendeel van de ongevallen op de Provincialeweg zijn kop/staart botsingen. Ook aanrijdingen in de flank (op kruispunten) komt voor. Het is vanzelfsprekend dat bij een lagere snelheid de gevolgen bij een ongeval minder ernstig zijn. Er valt echter niet met zekerheid te zeggen of de ongevalsfrequentie gaat veranderen. Wellicht zijn sommige ongevallen door een lagere snelheid te voorkomen omdat men eerder stil staat, maar is het ook mogelijk dat bij een lagere snelheid op een brede rechte weg de aandacht minder bij het verkeer is wat weer extra ongevallen veroorzaakt.

Vraag 3

Wat zijn de te verwachten gevolgen voor de geloofwaardigheid van het snelheidsregime per wegvak als 50 km/u wordt doorgezet t/m de Liornestraat?

Antwoord 3

De maximale snelheid dient voort te vloeien uit de inrichting van de weg. Ofwel, de maximale snelheid dient op een bepaalde manier te worden afgedwongen. De Provincialeweg is ingericht als weg met een snelheidsregime van 80km/u. Een aantal jaren geleden is deze snelheid verlaagd naar 70km/u omdat de Provincialeweg binnen de bebouwde kom kwam te liggen. Aan de weginrichting is destijds weinig veranderd. Indien de snelheid (op een deel) nog verder zou worden verlaagd naar 50km/u zonder aanvullende verkeersmaatregelen te nemen passend bij een weg met een snelheidsregime van 50km/u, komt de maximale snelheid niet overeen met de inrichting van de weg. Alleen een bord 50km/u gaat die snelheid niet afdwingen. Het is met de huidige weginrichting dus niet geloofwaardig de snelheid te verlagen.

Vraag 4

Wat zijn de te verwachten gevolgen voor de capaciteit van de Provincialeweg bij een snelheidsverlaging van 50 km/u t/m de Liornestraat?

Antwoord 4

De hoogste wegcapaciteit ligt bij dergelijke wegen rond de 85km/u. Bij snelheden daarboven wordt de afstand tussen voertuigen in verhouding steeds groter, waardoor er minder voertuigen op een bepaalde afstand kunnen rijden. Bij snelheden daar beneden is de afstand tussen voertuigen wel lager, maar omdat de snelheden ook lager liggen passeren er weer minder voertuigen per uur. Bij 50km/u is de wegcapaciteit dus lager dan bij 70km/u omdat er minder voertuigen per uur kunnen passeren. Bij de verkeerslichten wordt de verwerkingscapaciteit ook minder omdat het langer duurt voordat een voertuig aan de andere kant is, waarna een conflicterende richting groen kan krijgen. Capaciteit is dus een belangrijk aandachtspunt, maar niet het enige aandachtspunt. Indien de Provincialeweg voor een deel wordt afgewaardeerd, heeft dit negatieve gevolgen voor het onderliggend wegennet. De hiërarchie in het wegennet raakt verstoord. Wegen die op afstand parallel lopen aan de Provincialeweg, zoals de Johannes Poststraat, zullen drukker worden omdat het qua snelheid niet uitmaakt of men de Provincialeweg of de Johannes Poststraat pakt. Beide zijn dan namelijk 50km/u. De verkeersdruk op het onderliggend wegennet zal hoger worden als de Provincialeweg wordt afgewaardeerd.

Vraag 5

Zijn er gevolgen voor bouwmogelijkheden langs de Provincialeweg vanwege geluidsreductie door een snelheidsverlaging? Zo ja, in welke mate?

Antwoord 5

Ten behoeve van onderhavig project 'oplossen knelpunt Turborotonde 2x 3 rijstroken en omvormen rotonde hoogheemraadschap' is de geluidsbelasting voor de bebouwing langs de Provincialeweg, de Berkhouterweg, de Westfriese Parkweg en het Dampten berekend. Uit het akoestisch onderzoek, dat in dit plangebied is uitgevoerd, blijkt dat de geluidsbelasting in dB bij een snelheid van 50 km/u iets minder is dan bij een snelheid van 70 km/u. De vermindering is echter niet meer dan 1 dB.

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek beperkt zich alleen tot dit plangebied. Het is daardoor niet mogelijk om gefundeerd aan te geven wat de gevolgen van snelheidsverlaging zijn voor de bouwmogelijkheden langs de Provincialeweg. Gelet op de uitkomsten in dit onderzoek kan wel worden aangegeven dat wordt verwacht dat de (geringe) reductie zich (door de snelheidsverlaging) ook zal voordoen langs het overige deel van de Provincialeweg.

Vraag 6

Zijn er te verwachten (positieve) gevolgen voor reductie in fijnstof door een snelheidsverlaging?

Antwoord 6

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Projecten met een invloed van 'niet in betekenende mate' (nibm) op de luchtkwaliteit zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Op grond van de 'Regeling niet in

betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing: projecten die leiden tot minder dan 3% verslechtering van de luchtkwaliteit.

Onderhavig project betreft een reconstructie van bestaande wegen, met als doel een knelpunt op te lossen en de doorstroming te verbeteren. Het projectvoornemen maakt geen nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkeling mogelijk die in 'betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging, aangezien het verkeer in de huidige situatie al aanwezig is. Er is geen significante toename van het aantal verkeersbewegingen, bovenop de autonome trend, tot gevolg. Van een dergelijke verslechtering van de luchtkwaliteit is sprake wanneer een ruimtelijk plan tot een toename van meer dan 1.610 voertuigbewegingen van auto's dan wel 130 vrachtwagens per weekdagetmaal leidt. Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van het project blijft onder deze grenswaarde.

Hoewel geconstateerd is dat het project een zogenaamd nibm-project betreft, is bezien of de luchtkwaliteit in het projectgebied niet zodanig is dat de normen voor een goed woonklimaat worden overschreden. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland. Getoetst is aan de norm voor NO₂ per 1 januari 2015. Vanaf die datum moet namelijk blijvend aan de norm van NO₂ worden voldaan. Per 21 juni 2011 moet aan de grenswaarden voor fijn stof worden voldaan. Uit de Grootschalige Concentratiekaarten blijkt dat in het projectgebied de achtergrondniveaus voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} onder de grenswaarden liggen.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grenswaarden onder de wettelijke normen blijven. Hierbij wordt opgemerkt dat in het onderzoek niet specifiek is beoordeeld hoeveel de reductie in fijnstof door de beoogde snelheidsverlaging bedraagt.