

Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning**

Aan: Gemeente Hoorn
Van: Royal HaskoningDHV, Antea Group, Goudappel Coffeng
Datum: 12 februari 2020
Kopie: Johannes Hus (Antea), Johan Munsterman (Goudappel Coffeng), Jeroen van der Putten, Roel Huisman, Bastine Speksnijder, Edward van Schooten en Peter Hoogeveen (allen gemeente Hoorn), Bart Humblet, Albert Nauta, Walter Fransen, Oscar van der Oord (allen RHDHV)
Ons kenmerk: BF5358TPNT2002121556
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Doorstroming Provincialeweg (gedeelte A7 tot Keern)

Aanleiding

Royal HaskoningDHV heeft in 2017 voor de gemeente Hoorn een verkeerskundige verkenning gedaan naar mogelijke oplossingen voor een betere verkeersdoorstroming van de turbotonde in de Provincialeweg. Het resultaat van de verkenning is om zowel de turbotonde als de rotonde bij de oostelijke op- en afrit A7 om te vormen tot gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten (VRI). Bij de doorrekening van de oplossing is door Royal HaskoningDHV een onjuiste input gebruikt, waardoor nu blijkt dat de voorgestelde oplossing met 2 rijstroken rechtdoor de doorstroming niet veel gaat verbeteren.

Op voorstel van Royal HaskoningDHV heeft op 7 februari 2020 een expert meeting plaatsgevonden, waarbij de gemeente Hoorn aanwezig was als ook de overige bureaus die in opdracht van de gemeente een beschouwing hebben gedaan van de voorliggende casus.

Het doel van de expert meeting is de inzichten van de bureaus over de casus met elkaar te delen en overeenstemming te bereiken over dezelfde basis voor de casus en een beschouwing te doen van oplossingsrichtingen. Met vertegenwoordigers van de bureaus Antea Group en Goudappel Coffeng en in het bijzijn van vertegenwoordigers van de gemeente Hoorn is tijdens de meeting een gezamenlijk gedragen conclusie en advies tot stand gekomen. In deze notitie is de samenvatting van de resultaten van de meeting puntsgewijs opgesomd.

Uitgangspunten

Prognosejaar Verkeersmodel Hoorn waarbij rekening is gehouden met:

- Mobiliteitsontwikkeling: Hoog scenario (conform: WLO scenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving)
- Infra: Berkhouterweg gereconstrueerd inclusief afsluiting Dampten
- Infra: A7 spitsstroken gerealiseerd
- Ruimtelijke ontwikkeling: Toren van Hoorn gerealiseerd
- Ruimtelijke ontwikkeling: Missiehuis gerealiseerd conform bestemmingsplan
- Ruimtelijke ontwikkeling: Poort van Hoorn gerealiseerd conform geprognostiseerd programma (uit 2020)
- Ruimtelijke ontwikkeling: Holenkwartier gerealiseerd conform bestemmingsplan
- Ruimtelijke ontwikkeling: Bangert Oosterpolder gerealiseerd

Dwangpunten ruimtelijke inpassing:

- Begraafplaats Berkhouterweg
- Tuin Missiehuis conform (schets)ontwerp De Nijs

- Ondergrondse infrastructuur (hoofdwatertransportleiding: al gedeeltelijk aangepast)
- Gereconstrueerde Berkhouterweg
- Bestaande op- en afritten A7

Oplossingen

De oplossing moet verkeerskundig voldoen aan de doelstelling het verbeteren van de doorstroming op de Provincialeweg in het gedeelte tussen A7 en Keern. De oplossing moet robuust zijn, waarbij rekening wordt gehouden met bovenstaande uitgangspunten en dwangpunten en de mogelijkheid tot het realiseren van de Carbasiusweg.

Bij onderstaande beschouwing is **geen** rekening gehouden met de landschappelijke doelstelling van het project: van de Provincialeweg een groenere entree van de stad te maken.

De volgende opties zijn gezamenlijk beschouwd:

- **Turborotonde.** Conclusie: voldoet niet, verkeerskundig te weinig capaciteit om huidig en toekomstig verkeersaanbod te verwerken.
- **Uitbreiding turborotonde** (meer rijstroken). Conclusie: voldoet verkeerskundig niet (verkeersveiligheid) en is ruimtelijk niet inpasbaar.
- **Turborotonde voorzien van doseerlichten.** Conclusie: biedt geen extra capaciteit, wel enige sturingsmogelijkheden waar de wachtrij komt.
- **Ongelijkvloerse oplossingen.** Conclusie: ruimtelijk en verkeerskundig niet inpasbaar vanwege beperkte lengte tussen op- en afrit A7 en kruising Berkhouterweg/Westfriese Parkweg.
- **Kruising met VRI met 2 rijstroken rechtdoor op de Provincialeweg** (in beide richtingen), Conclusie: voldoet verkeerskundig niet (afwikkelingscapaciteit).
- **Kruising met VRI met 3 rijstroken rechtdoor op de Provincialeweg** (in beide richtingen) **en 1 opstelstrook per afslaande richting.** Conclusie: voldoet. Is ruimtelijk inpasbaar en biedt voldoende afwikkelingscapaciteit om het verkeersaanbod van alle hierboven beschreven ontwikkelingen te kunnen afwikkelen op de kruising.
- **Kruising met VRI met 3 rijstroken rechtdoor op de Provincialeweg** (in beide richtingen) **en 2 opstelstroken voor linksafslaande bewegingen.** Conclusie: is ruimtelijk niet inpasbaar.
- **Flexibele spitsstrook op Provincialeweg** (voor beide richtingen). Conclusie: is niet mogelijk vanwege gelijkwaardige verkeersintensiteiten stad-in en stad-uit in de avondspits.
- **Kruising met VRI op plek rotonde op- en afrit A7.** Conclusie: voldoet. Realiseren volgens het voorliggend ontwerp. Geen aanpassingen noodzakelijk, uitsluitend opwaarderen/laten aansluiten op de beste optie voor oplossing omvormen turborotonde.

Conclusie

Aan de hand van bovenstaande beschouwing van mogelijkheden is de gezamenlijke conclusie:

1. het gedeelte van de Provincialeweg tussen op- en afrit A7 en Keern moet worden voorzien van 3 rijstroken rechtdoor om het verkeer in de avondspits goed af te kunnen wikkelen in de huidige situatie en wanneer alle opgesomde ontwikkelingen zijn gerealiseerd.
2. Bij deze oplossing hoort ook dat de rotonde van de op- en afrit A7 wordt omgevormd tot een kruising met VRI in verband met de verkeersveiligheid en afwikkeling. De uitgewerkte versie van die kruising voldoet, waarbij nog aandacht moet worden besteed aan het aansluiten op de oplossing van 3 rijstroken op de Provincialeweg.
3. De Berkhouterweg en de afsluiting van Dampten kunnen volgens de in uitvoering zijnde maatregelen worden gerealiseerd.

Advies

Voor het waarborgen van de doorstroming in de huidige situatie en rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen is de aanleg van 3 rijstroken op de Provincialeweg in het gedeelte tussen de op- en afrit A7 en het Keern noodzakelijk.

Het advies is om de oplossing verder uit te werken waarbij nog gekeken kan worden naar de inpassing (breedte van de middenberm en wensen groene entree), de verkeersveiligheid (lagere ontwerp- en rij snelheid) en rijstrookindeling op de aansluitende zijwegen.

Daarnaast is het advies om de bereikbaarheid (verkeersdruk) van Hoorn aan de hand van een mobiliteitsvisie in een breder verband te beschouwen en daarin vanuit alle vormen van vervoer aandacht te besteden aan vragen als:

- Wat voor stad wil Hoorn zijn?
- Welke ruimtelijke ontwikkelingen horen daarbij?
- Hoe wordt Hoorn multimodaal en duurzaam beter bereikbaar?
- Hoe en waar wil en kan Hoorn met de ontwikkelingen in de stad de mobiliteit faciliteren?

Wij zijn van mening dat aanpassingen in de vormen van vervoer (meer OV en fiets) geen significante wijziging oplevert voor voorliggende casus Provincialeweg. Door ondersteunende maatregelen in het netwerk kan na de omvorming van de rotondes de robuustheid van de Provincialeweg langer stand houden. Of de investeringen en gevolgen van de ondersteunende maatregelen in het netwerk dit rechtvaardigen zal nader moeten worden onderzocht, wanneer de mobiliteitsvisie gereed is.

Naschrift Royal HaskoningDHV

Tijdens deze sessie is uitsluitend het gedeelte van de Provincialeweg beschouwd dat gelegen is tussen A7 en Keern. Naar aanleiding van de ontwikkelingen in de stad en met name de Poort van Hoorn kunnen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de nog te ontwikkelen gebieden goed en veilig bereikbaar te krijgen.

Tijdens de studie in 2016 heeft Royal HaskoningDHV, op basis van toen beschikbare informatie, de gehele Provincialeweg vanaf A7 tot aan Hoorn80 beschouwd. De diverse knelpunten die toen zijn benoemd, worden niet met het omvormen van de turborotonde opgelost. Zoals partijen adviseren zal op basis van een mobiliteitsvisie voor de gehele stad en een beschouwing van de hoofdinfrastructuur in het bijzonder, de resterende knelpunten in de Provincialeweg opnieuw moeten worden beschouwd.