

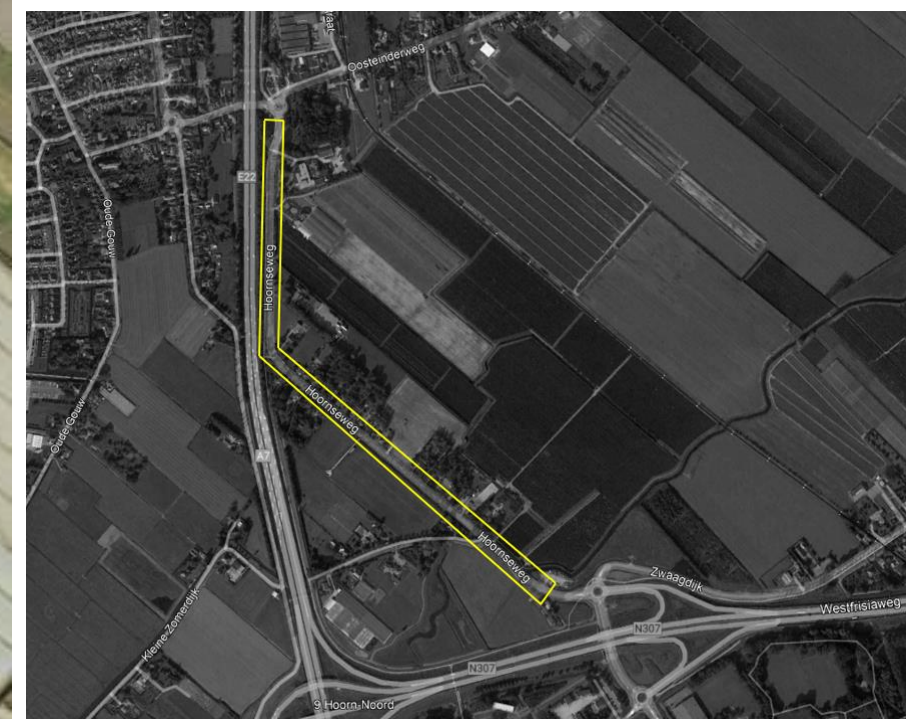


Verkeerskundige variantenstudie

Verkeersstructuur Hoornseweg

Samenvatting - Afstemmingsdocument

Definitief



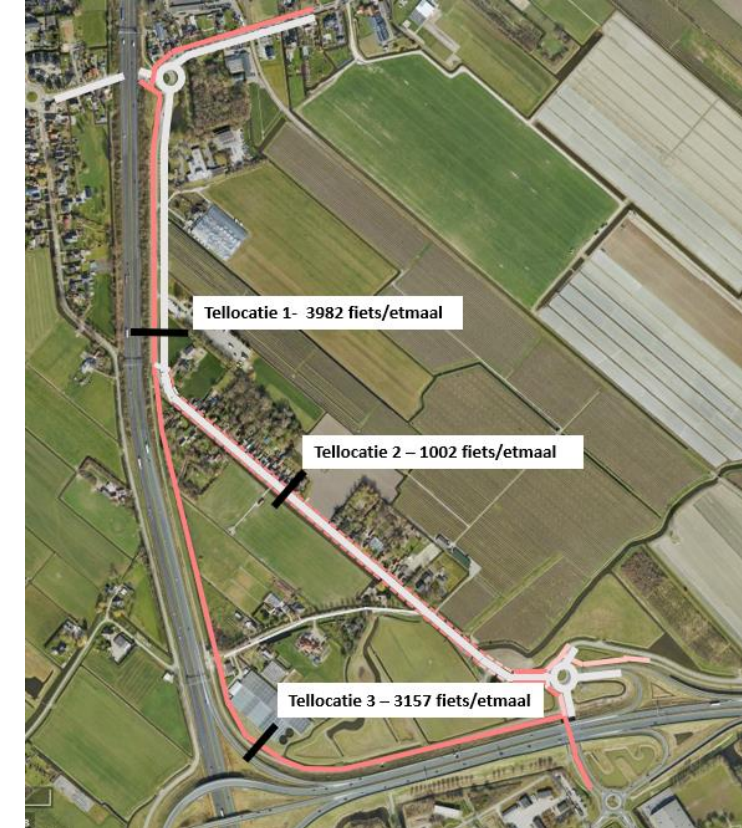
Hoornseweg - kenmerken huidige situatie

Routing

- De route is een mogelijk alternatief voor de Rijksweg A7;
- Aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer in de spits.

Fysiek

- Overgang komgrens van buiten naar binnen de bebouwde kom;
- Route is schoolfietsroute als alternatief voor het Rijsdampad;
- Er is geen eenduidige weginrichting plangebied, wel een gelijk snelheidsregime;
- Deel van het wegtracé heeft een vrijliggend fietspad, een deel gemengd op de rijbaan;
- De inrichting geeft suggestie van een wegprofiel buiten de bebouwde kom.



Hoornseweg - verkeersintensiteiten

Gemiddeld betreft de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op een werkdag ca. 8000 mvt/etm met percentage van ca. 5,7% vrachtverkeer (middelzwaar + zwaar). De verdeling van het verkeer richting noord en zuid is nagenoeg gelijk, waarbij de avondspits een 30% hoger aandeel heeft dan de ochtendspits. Totaal aantal fietsbewegingen zit op ca. 4.000 fts/etm voor het gehele tracé. Hiervan gebruiken ca. 1.000 fietsers de Hoornseweg in plaats van het vrijliggende fietspad van “het Rijdsdampad”.

Hoornseweg - verkeersprognose 2030

Uit het verkeersprognosemodel van de gemeente Hoorn komt naar voren dat er een toename van de verkeersintensiteit gaat plaatsvinden naar **10.400** mvt/etm. Aandachtspunt is dat dit verkeersmodel gedateerd is en dat er bij een update van dit model aanpassing van deze prognose mogelijk is.



Hoornseweg - verkeersveiligheid

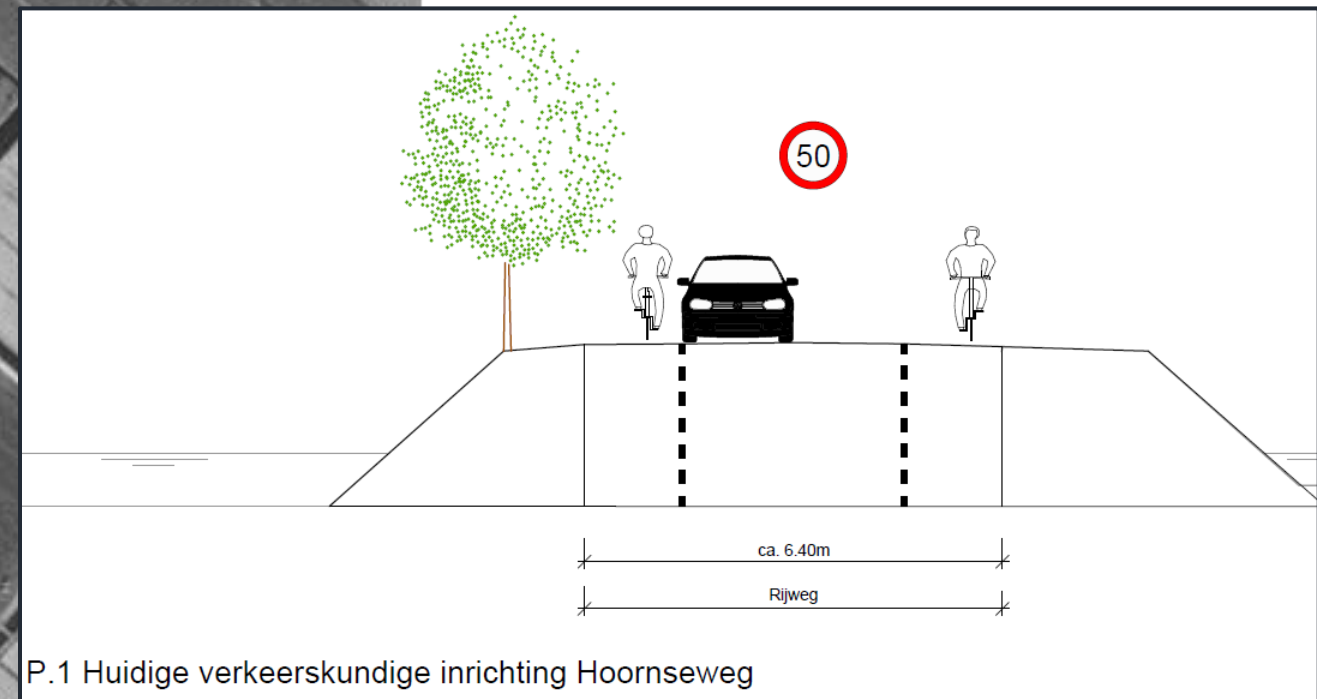
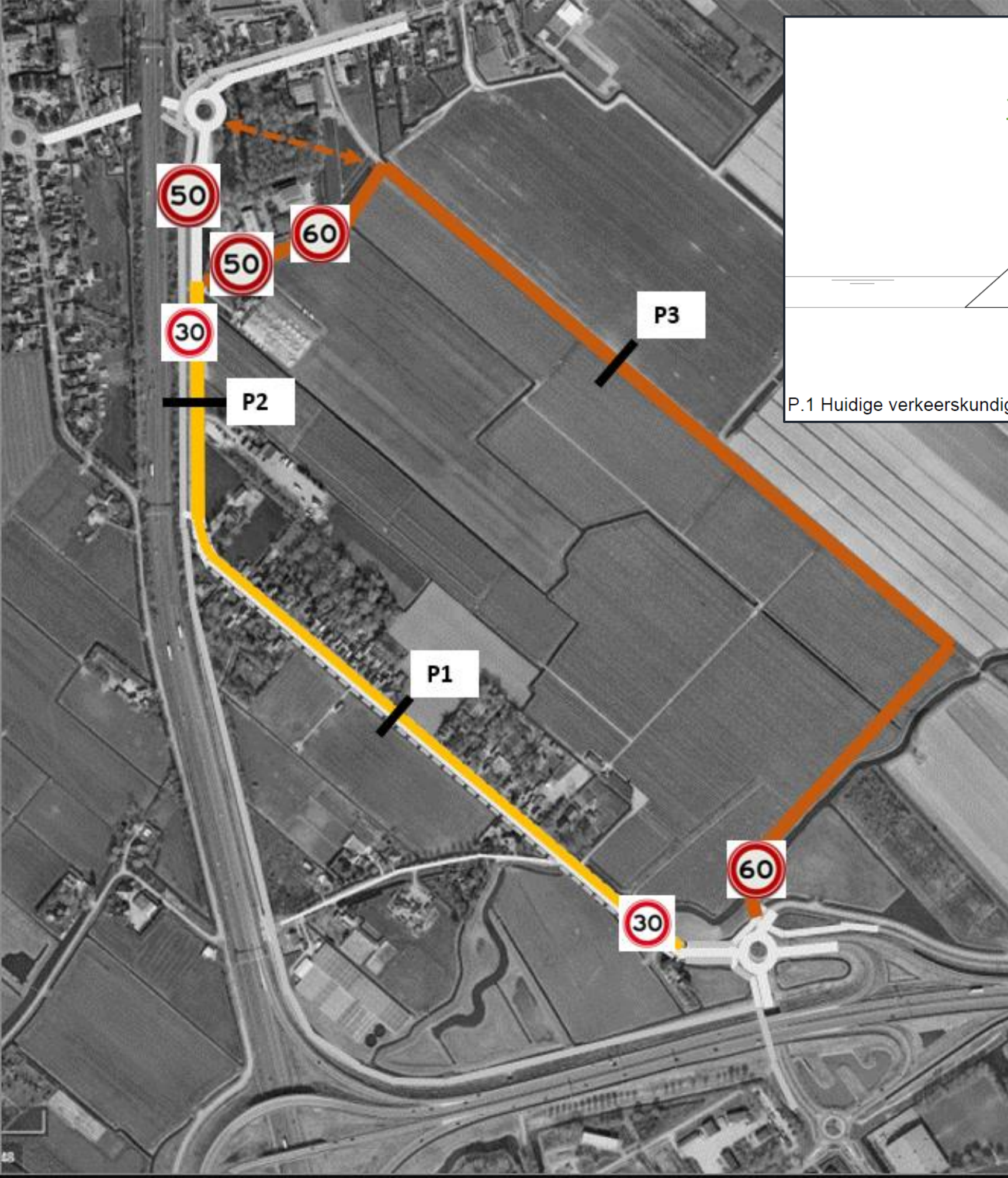
Het aantal ongevallen dat plaatsvindt binnen het plangebied is beperkt.
Belangrijkste kenmerken die naar voren komen uit deze analyse zijn:

- Het letselongeval dat heeft plaatsgevonden is op de locatie waar het vrijliggende fietspad van het Rijdsdampad op de rijweg van de Hoornseweg aansluit;
- Het valt op dat door weggedrag (alcohol – snelheid) meerdere enkelvoudige ongevallen zijn ontstaan.

Snelheidsmetingen zijn niet beschikbaar

Inventarisatie verkeersveiligheid fysiek

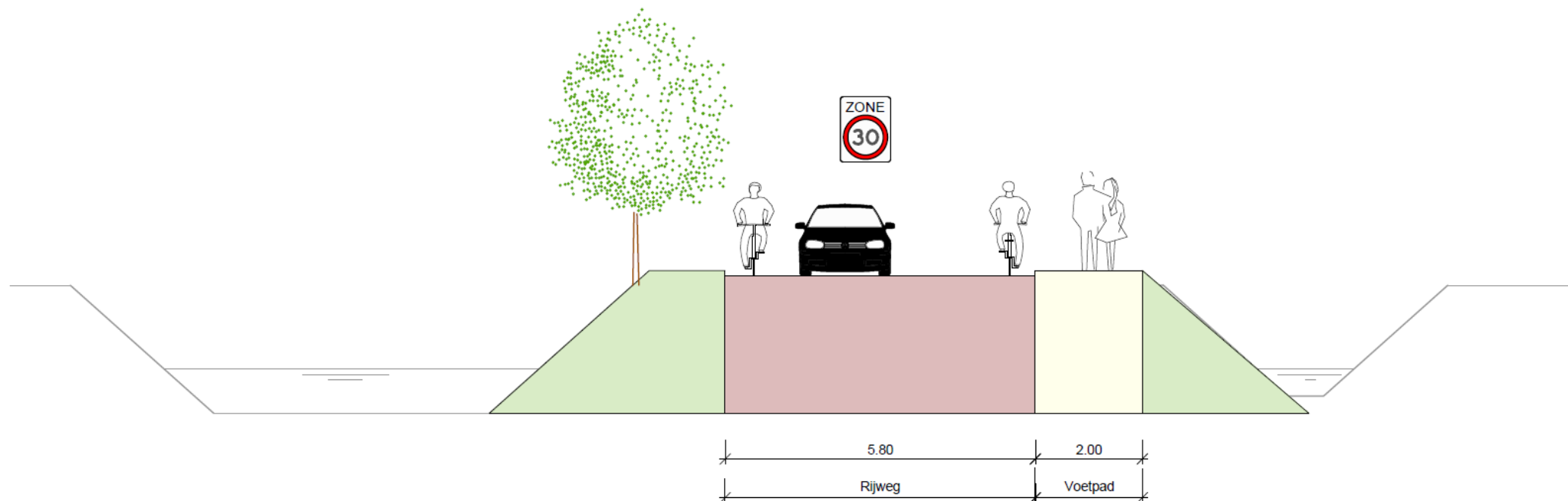
- Overgangen van komgrens en inrichting buiten en binnen de bebouwde kom zijn niet aanwezig;
- Het wegprofiel past niet bij de verkeersintensiteit in de huidige situatie en in de toekomstprognose;
- De rijweg geeft het gevoel van een route buiten de bebouwde kom;
- Onveilige overgang van vrijliggend fietspad naar gemengd verkeer op rijbaan.



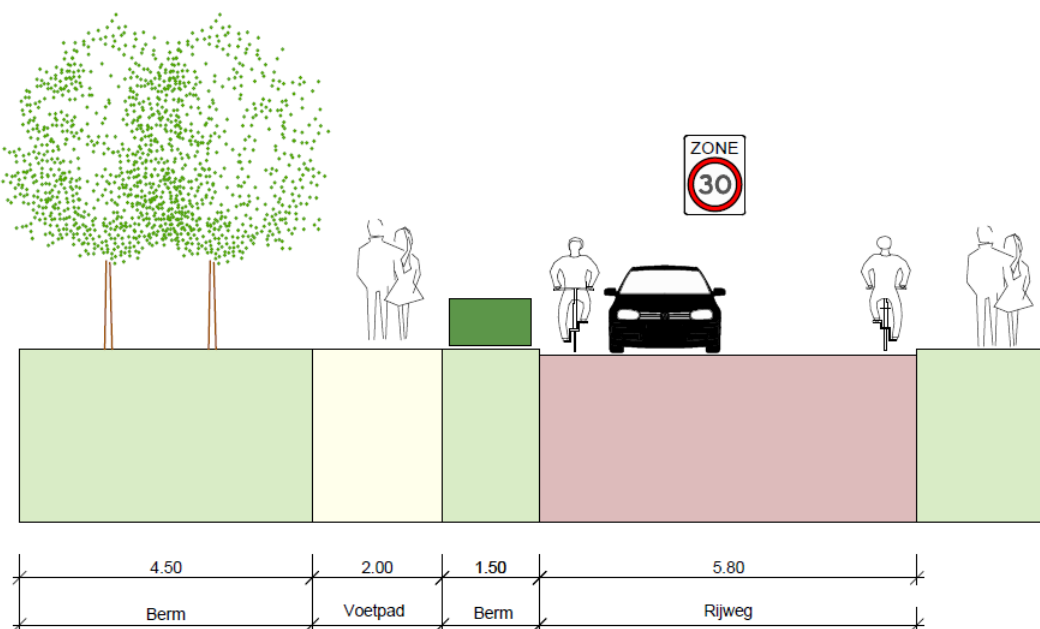
Hoornseweg - Variant 1 (traverse oostzijde)

De mogelijkheden onderzoeken voor een alternatief voor de Hoornseweg waarbij een alternatief tracé tot de mogelijkheden behoort. Hierbij wordt de bestaande Hoornseweg afgewaardeerd naar 30km/uur.

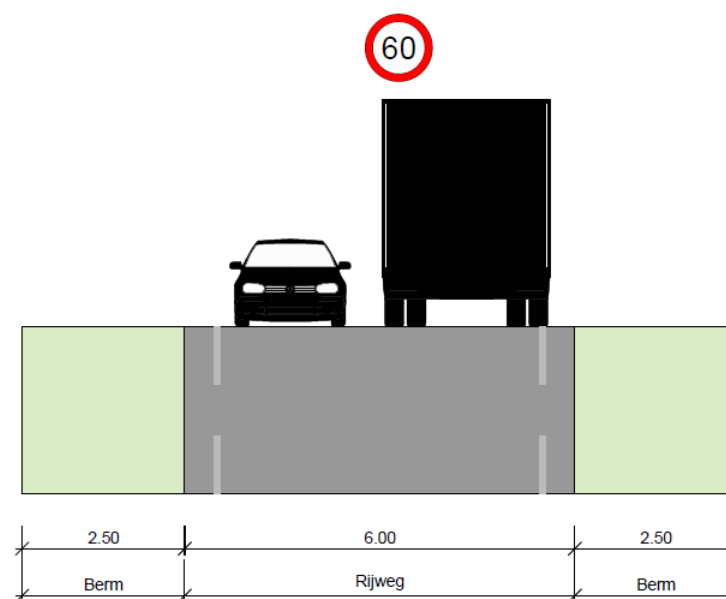
- Doorgaand verkeer zal via het alternatieve tracé de verbinding maken. Dit betreft een rijweg buiten de bebouwde kom (ETW I) 60km/uur (nader afstemmen met gemeente);
- De huidige Hoornseweg zal vormgegeven worden met 2 snelheidsregimes. 30km/uur op het gedeelte waar nu het verkeer gemengd wordt en 50km/uur bij de route tot het nieuwe tracé;
- Het overige deel van de Hoornseweg (zo lang mogelijk) zal afgewaardeerd worden naar een erftoegangsweg (30km/uur) om het doorgaande verkeer te weren. De inrichting zal fysiek onaantrekkelijk gemaakt moeten worden door middel van het aanpassen van de rijwegbreedte, het mengen van verkeer en door snelheidsremming.



P.1 Verkeerskundig inrichting - erftoegangsweg 30 (max. ca. 6.000 mvt/etm)



P.2 Verkeerskundig inrichting - erftoegangsweg 30 (max. ca. 6.000 mvt/etm)



P.3 Verkeerskundig inrichting - ETW I buiten bebouwde kom

Hoornseweg – Variant 1

P1 – P2

De twee profielen P1 en P2 worden vormgegeven als erftoegangsweg met de bijbehorende inrichtingskenmerken van het CROW ASVV.

Dit betreft een rijbaan van 5,80m, klinkerverharding en de aanwezigheid van een vrijliggend voetpad.

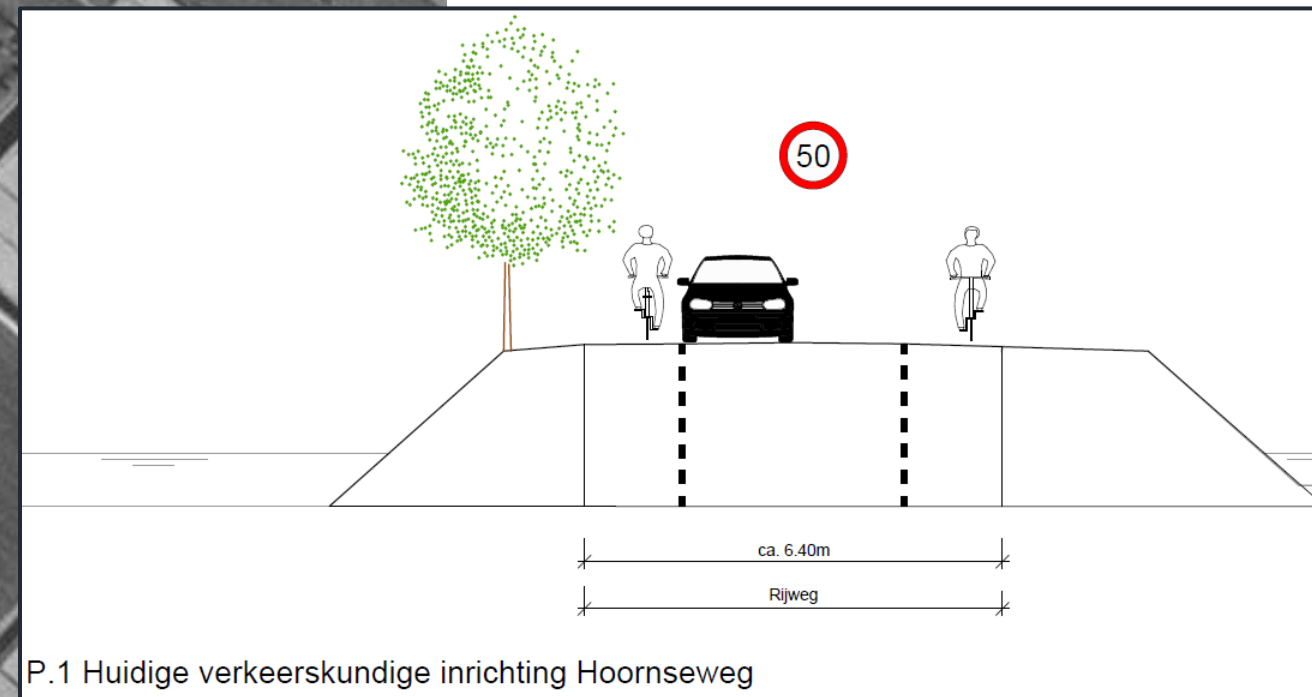
Fietsers worden gemengd met het autoverkeer.

P3

Het alternatieve tracé wordt vormgegeven als een erftoegangsweg (ETW I) buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60km/uur.

Aanbeveling

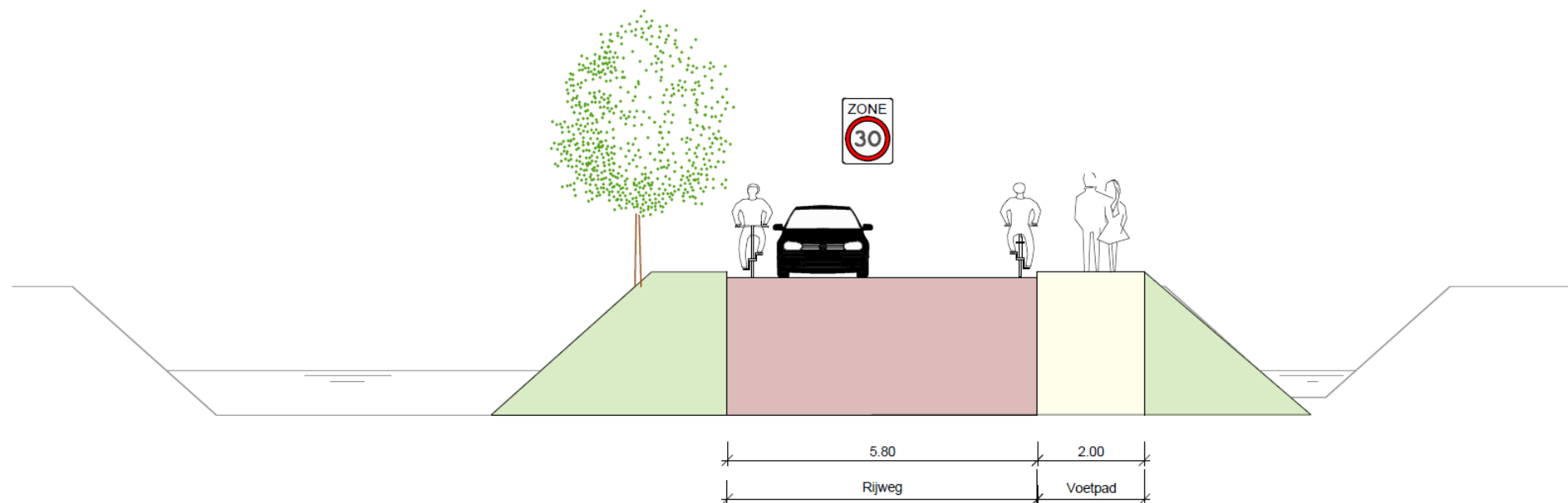
Het is aan te bevelen het effect van de traverse met een verkeersmodel door te rekenen zodat er inzicht verkregen kan worden in de routing en verkeersintensiteiten.



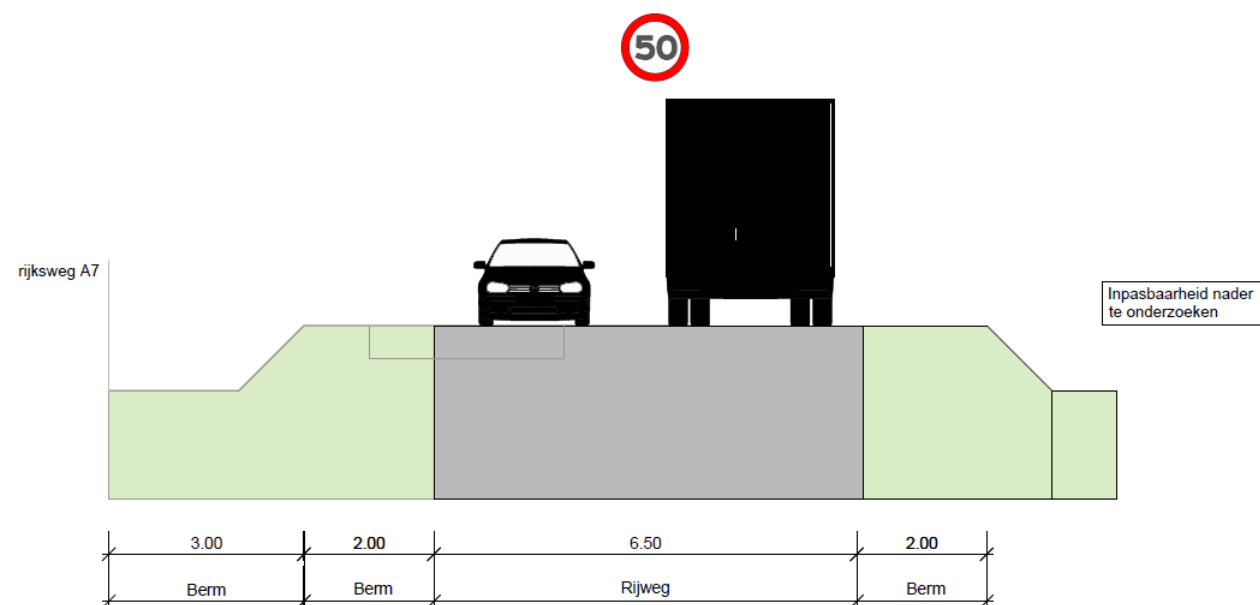
Hoornseweg – Variant 1a (traverse westzijde)

De mogelijkheden onderzoeken voor een alternatief tracé voor de Hoornseweg aan de westzijde door het omvormen van het bestaande Rijdsdampad tot een gebiedsontsluitingsweg. Hierbij wordt de bestaande Hoornseweg afgewaardeerd naar erftoegangsweg van 30km/uur.

- Doorgaand verkeer zal via het alternatieve tracé aan de westzijde van de huidige Hoornseweg haar weg vinden. Deze weg is een rijweg binnen de bebouwde kom (GOW) 50km/uur parallel aan de Rijksweg A7. Deze ontstaat door het omvormen van het fietspad Rijdsdampad naar een autoroute.
- De huidige Hoornseweg zal vormgegeven worden met 2 snelheidsregimes: 30km/uur op het gedeelte waar nu het verkeer gemengd wordt en 50km/uur bij de route tot het nieuwe tracé met vrijliggend fietspad.
- Het overige deel van de Hoornseweg (zo lang mogelijk) zal afgewaardeerd worden naar een erftoegangsweg (30km/uur) om het doorgaande verkeer te weren. De inrichting zal fysiek zeer onaantrekkelijk gemaakt moeten worden door de rijwegbreedte, mengen van verkeer en snelheidsremming (mogelijk spitsafsluiting).
- Fietsnetwerk zal aangepast worden. Er dienen een aantal aanvullende oversteekmomenten gerealiseerd te worden voor de fietsers (nog nader te bepalen).



P.1 Verkeerskundig inrichting - erftoegangsweg 30 (max. 6.000 mvt/etm)



P.2 Verkeerskundig inrichting - GOW 50 (10.000 -15.000 mvt/etm)

Hoornseweg – Variant 1a

P1

Het profiel p1 wordt vormgegeven als erftoegangsweg met de bijbehorende inrichtingskenmerken vanuit het CROW ASVV. Dit betreft een rijbaan van 5,80m, klinkerverharding en de aanwezigheid van een vrijliggend voetpad. Fietzers worden gemengd met het autoverkeer.

P2

Het alternatieve tracé wordt vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50km/uur.

* Hierbij dient de inpasbaarheid nader onderzocht te worden.

Aanbeveling:

Het is aan te bevelen dat het effect van de traverse met een verkeersmodel door gerekend wordt, zodat er inzicht verkregen kan worden in de routing en verkeersintensiteiten.



Mogelijkheid spitsafsluiting

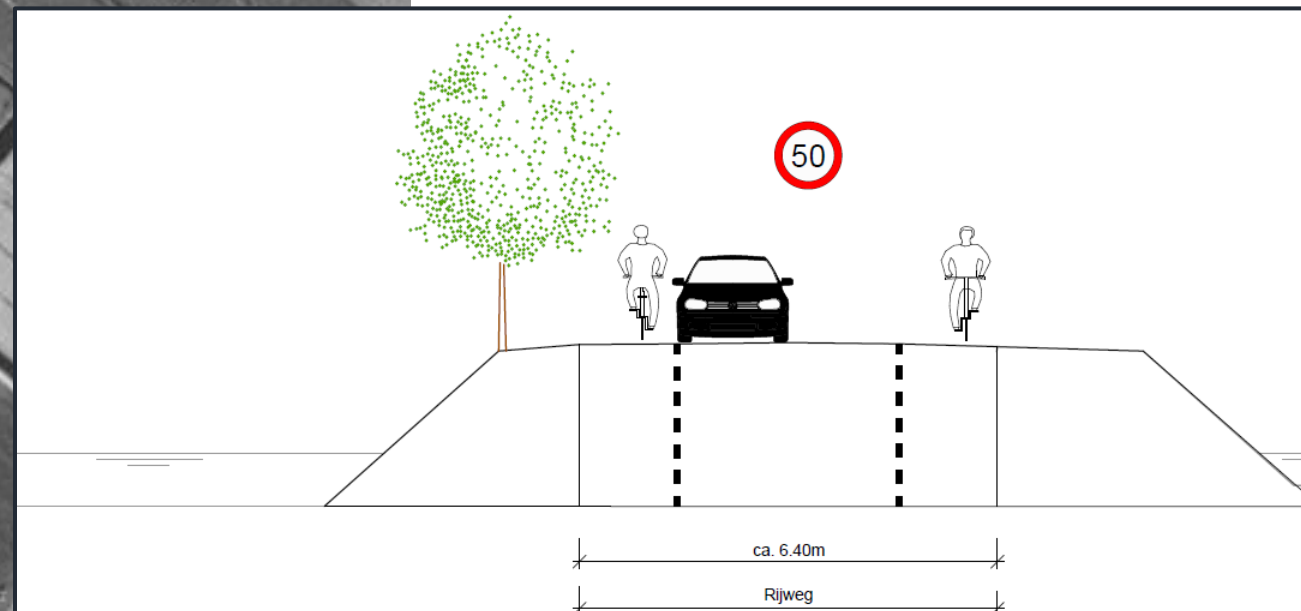
P2



P1



P.1 Huidige verkeerskundige inrichting Hoornseweg



Hoornseweg – Variant 2 afwaarderen

Afwaarderen van de Hoornseweg in verkeerstechnische zin. De weg dusdanig reconstrueren dat verkeersstromen de Hoornseweg geforceerd gaan mijden.

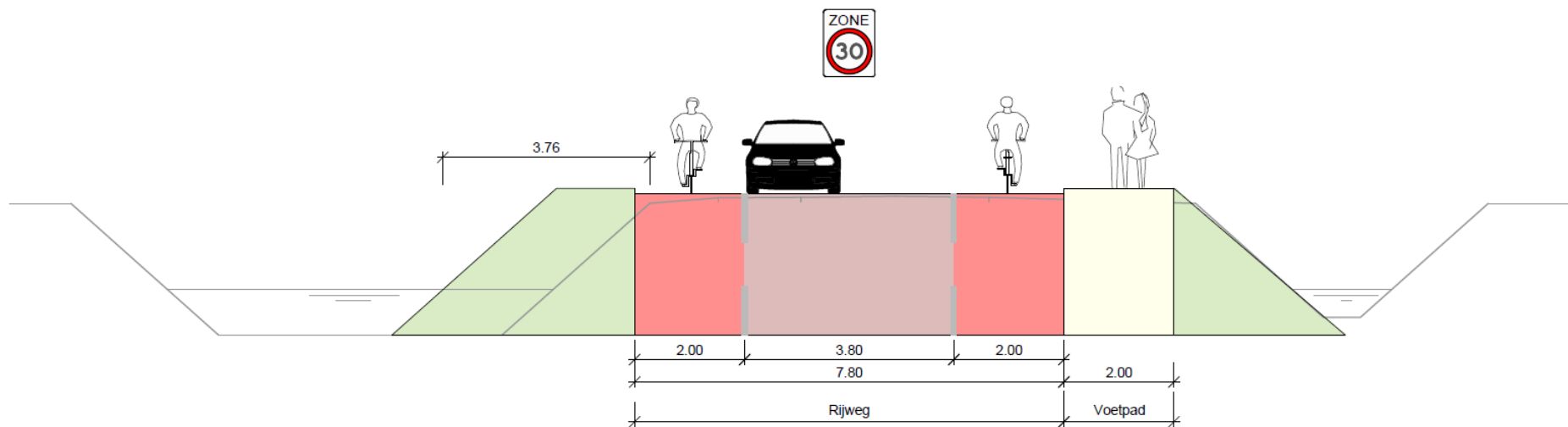
Hierbij zijn we niet uitgegaan van een extreme verkeersmaatregel om het doorgaand verkeer tegen te gaan. Immers is in de huidige situatie de route al erg onaantrekkelijk (lage snelheid door fietsers) voor het autoverkeer, maar toch wordt deze route nog veelvuldig gebruikt. Het voorkomen van het verkeer met fysieke maatregelen lijkt hier (zonder alternatief) niet direct haalbaar.

Het afwaarderen bestaat uit de inpassing van een 30km/zone op het deel van de Hoornseweg met de lintbebouwing. Het overige deel van de Hoornseweg met het vrijliggende fietspad laten we hierbij intact.

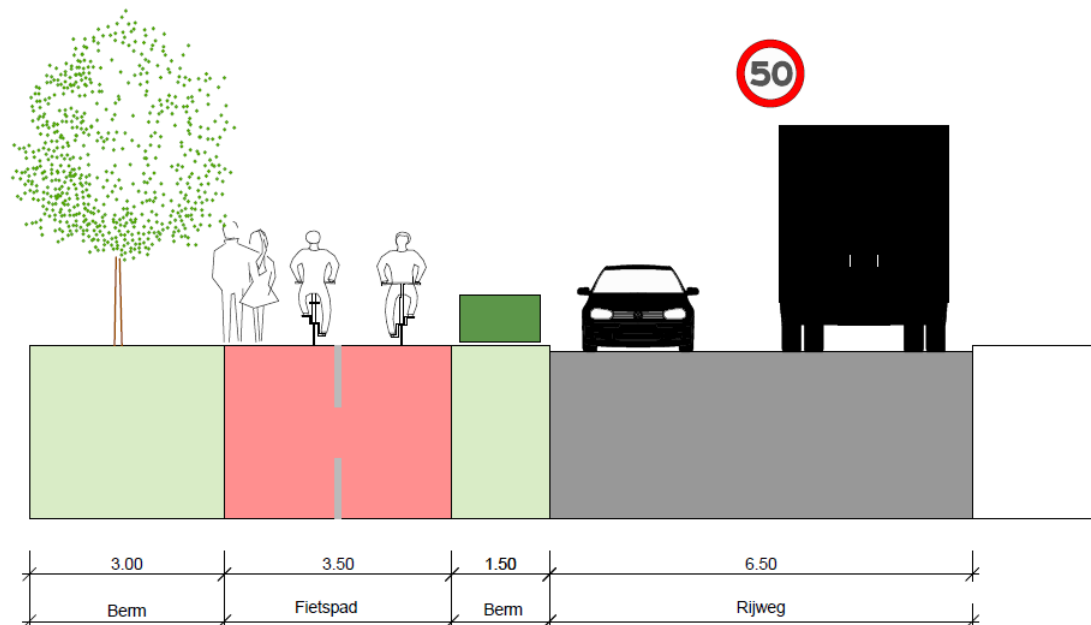
Om een zo veilig mogelijk profiel te realiseren wordt de rijweg verbreed. Aanvullend wordt de route voorzien van meerdere snelheidsremmende maatregelen (plateaus of wegversmalling). Aandachtspunt is hierbij het gebruik door landbouwvoertuigen en calamiteitendiensten.

Aanvullend

Aanvullend is het mogelijk om het doorgaand verkeer te voorkomen met de inpassing van een “spitsafsluiting”. Dit principe wordt vaker toegepast op routes die een alternatief vormen van de omliggende stroomwegen.



P.1 Verkeerskundig inrichting - GOW 30 (ca. 6.000 mvt/etm)



P.2 Verkeerskundig inrichting - GOW 50 (10.000 -15.000 mvt/etm)

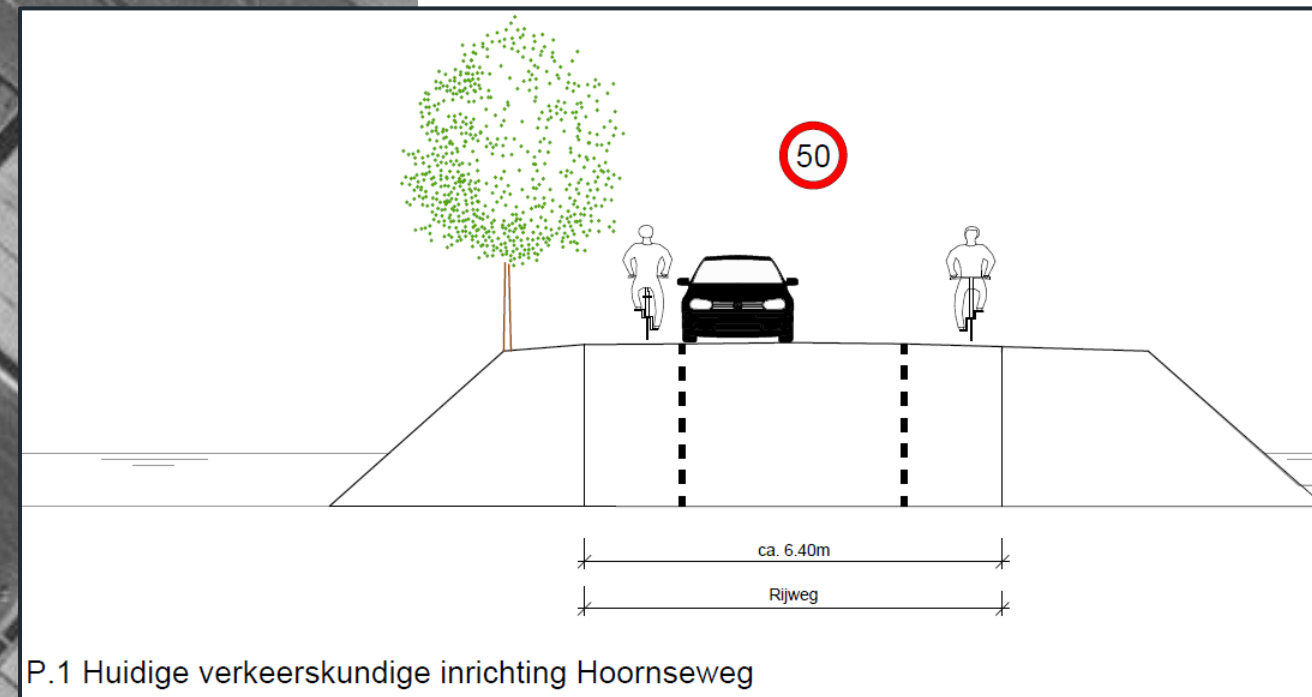
Hoornseweg – Variant 2 afwaarderen

P1

Profiel 1 wordt vormgegeven als een gemengd profiel van 7,80m breed met rijstroken van 2,00m. Dit profiel komt voort uit het nieuwe inrichtingsprincipe “het nieuwe 30”.

Hiermee worden de fietsers meer gefaciliteerd en door de toegenomen breedte van het profiel nemen de conflicten (afstand) tussen zwaar verkeer en de fietsers af.

Dit profiel dient voorzien te zijn van meerdere snelheidsremmende maatregelen om de verkeersintensiteit terug te brengen naar max. ca. 6.000 mvt/etmaal.



Hoornseweg – Variant 3 inpassen

Het ingrijpend reconstrueren (profiel verbreden) van de Hoornseweg (met name het zuidelijk deel) om een veiliger verkeerssituatie te creëren.

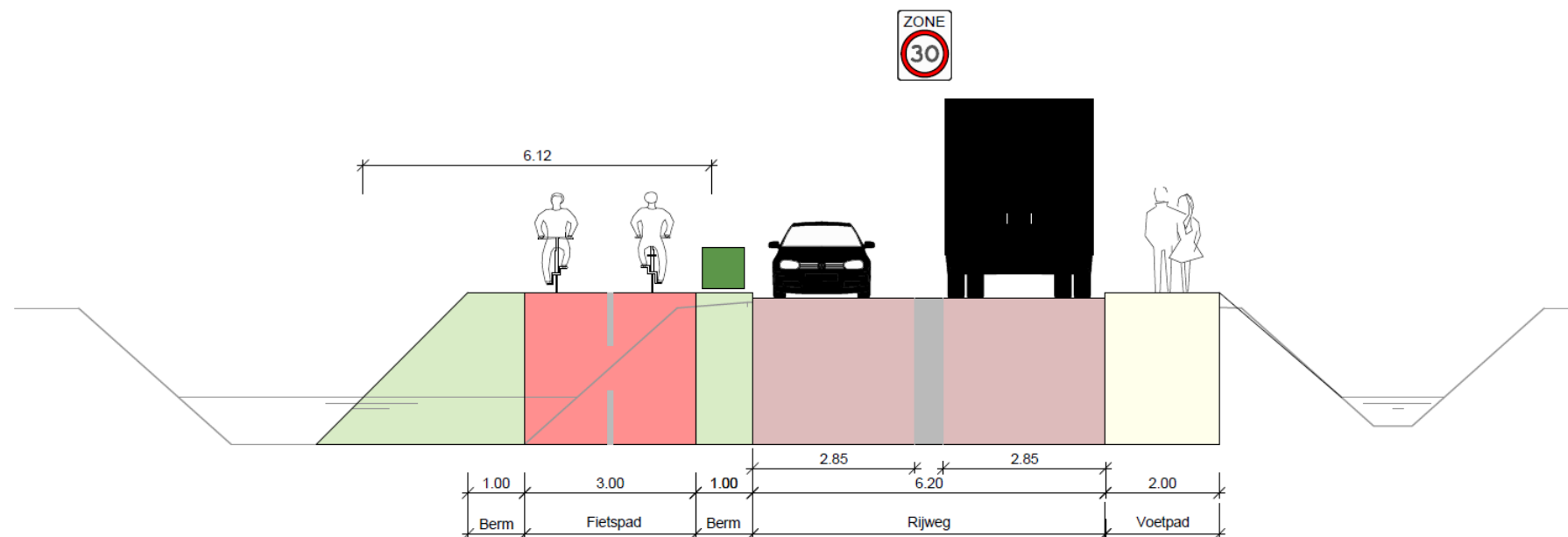
Hierbij rekening houdend met een zo gering mogelijke ruimtebehoefte voor het verkeer aangezien de fysieke mogelijkheden gering zijn. Naar aanleiding van de opkomst van een landelijke richtlijn voor 30km/uur binnen de bebouwde kom (nieuwe 30) geeft dit mogelijkheden voor het tracé van de Hoornseweg.

De huidige routes blijven intact maar er wordt ingezet op een verkeersveiliger profiel voor de leefbaarheid en de veiligheid van het fietsverkeer.

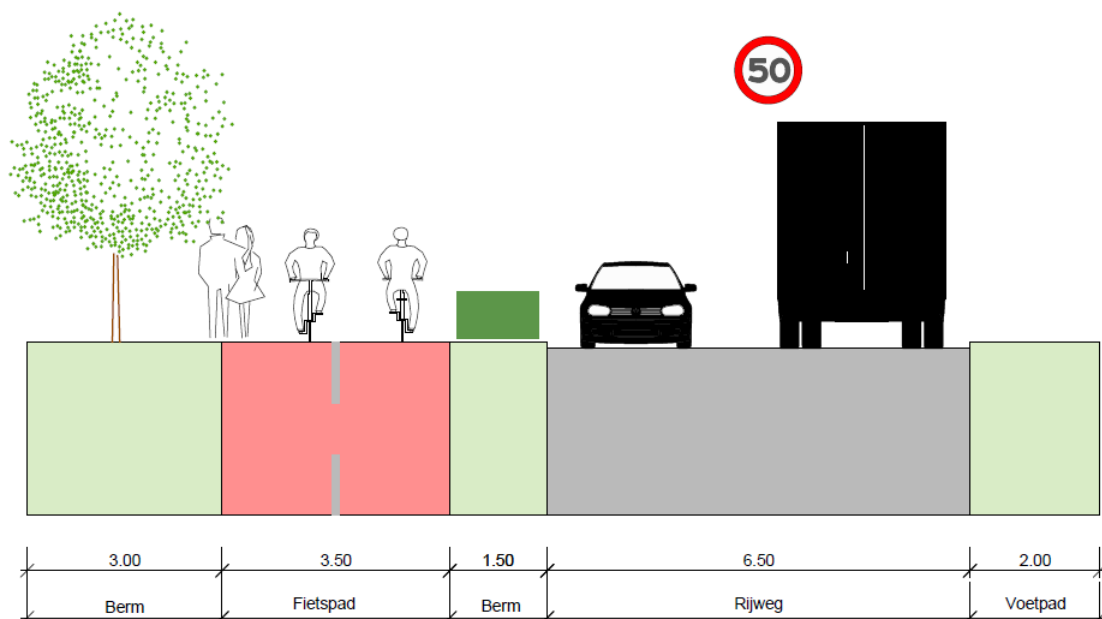
Om dit te realiseren wordt er langs het gehele tracé een aanvullende vrijliggende fietsverbinding gerealiseerd. Hierbij wordt er uitgegaan van een wegprofiel dat zo min mogelijk impact (ruimte effect) heeft op de omgeving.

Hiervoor is het profiel P1 ontworpen als GOW 30. Een ontsluitingsweg met een snelheidsregime van 30km/uur inclusief een vrijliggend fietspad. Omdat de snelheid op het profiel omlaag gaat kan de rijwegbreedte smaller worden gemaakt dan bij een 50km/uur rijweg.

Eventueel kan een dergelijke route ook voorzien worden van een spitsafsluiting om het doorgaande verkeer te weren.



P.1 Verkeerskundig inrichting - GOW 30 minimaal (10.000 -15.000 mvt/etm)



P.2 Verkeerskundig inrichting - GOW 50 (10.000 -15.000 mvt/etm)

Hoornseweg – Variant 3 inpassen

P1

Profiel 1 wordt vormgegeven met een vrijliggend fietspad van minimaal 3,00m breed. Tussen het fietspad en de rijweg komt een berm van 1,00m. De rijweg wordt voorzien van klinkerbestrating (of streetprint) om de snelheid en weggedrag van de weggebruiker attent te maken op het 30km/uur regime.

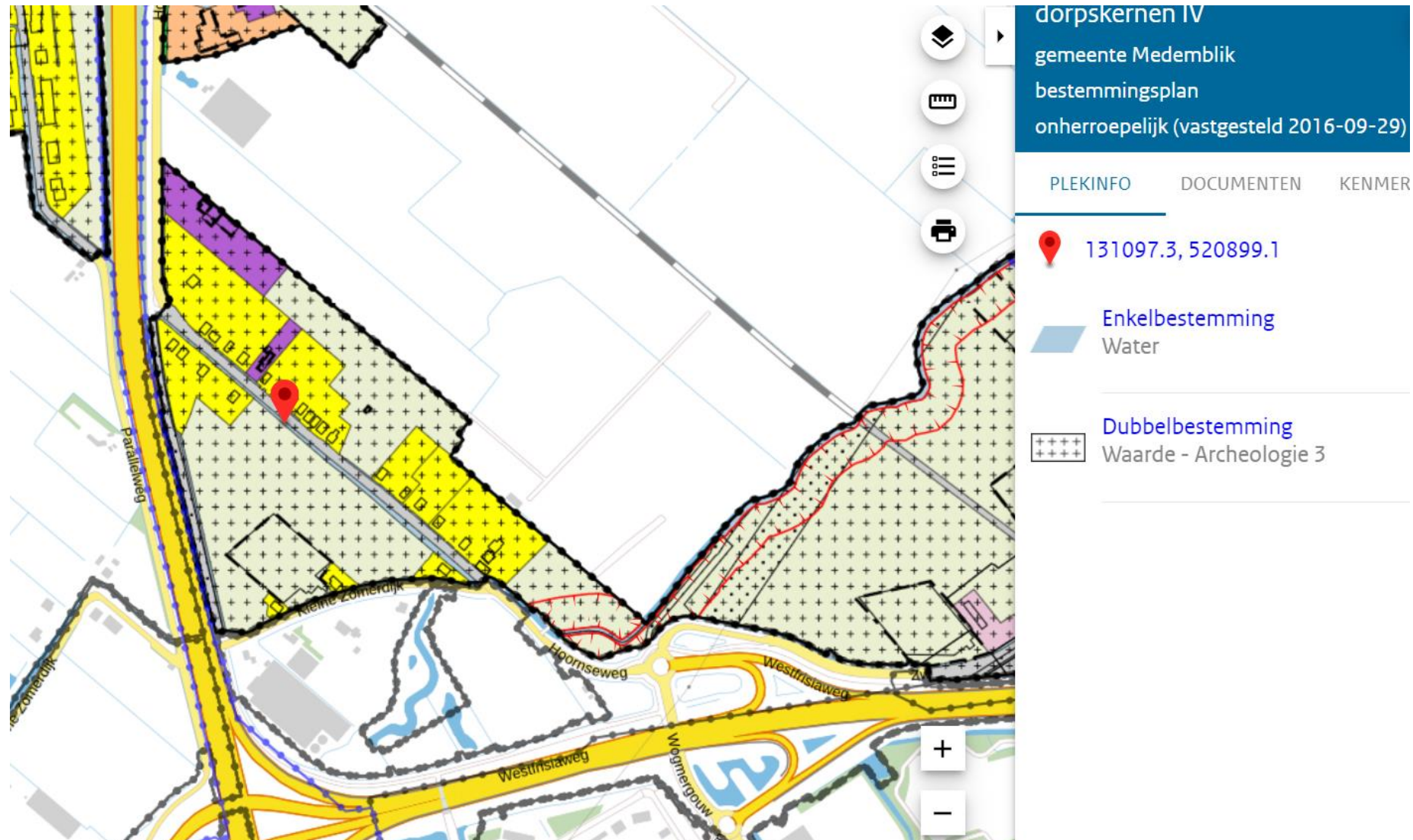
De rijwegbreedte blijft wel 6,20m breed zodat twee vrachtwagens (landbouwvoertuigen) elkaar goed kunnen passeren.

Dit profiel kan een verkeersintensiteit afwikkelen tussen de 10.000 en 15.000 mvt/etm. en lijkt dus ook voor de toekomst robuust genoeg.

P2

Het deel wat reeds voorzien is van een vrijliggend fietspad hoeft gering aangepast te worden. Wenselijk is dat de rijweg meer de uitstraling krijgt van een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Quickscan consequenties, planologisch (1)



Planologisch

In het vigerende bestemmingsplan “dorpskernen IV” is de Hoorneweg ter plaatse van het stuk lintbebouwing vrij strikt bestemd. Hiermee wordt bedoeld dat de weg inclusief een kleine zijberm de bestemming ‘Verkeer’ heeft en de naastliggende watergangen de bestemming “Water” hebben zonder veel speelruimte om de problematiek die voorligt zonder het doorlopen van procedures gerealiseerd te krijgen.

In de bestemming “Water” is voorts opgenomen dat eventuele “oeverbeschoeiingen” maximaal 0,40 meter boven het waterpeil mogen worden gebouwd.

Dit alles biedt geen ruimte om tot een profielverbreding te komen zonder het volgen van procedures (dit geldt voor alle beschouwde varianten op dit gedeelte bestaande Hoorneweg).

In overleg met het HHNK zullen de mogelijkheden ten aanzien van de mogelijke aanpassingen aan watergangen moeten worden bekeken.

Quickscan consequenties, planologisch (2)

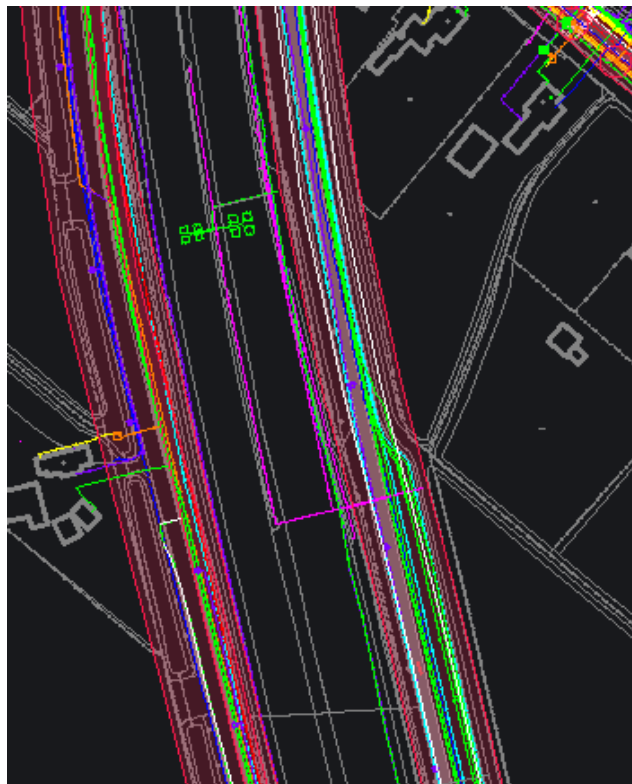


Planologisch

In planologische zin is er ook onderscheid tussen de beschouwde varianten. De beide varianten (1 en 1a) waarbij alternatieve tracés worden beschouwd liggen (deels) in het bestemmingsplan “Buitengebied” waarbij complexere regelgeving van toepassing lijkt ten aanzien van de planologische haalbaarheid.

Wijzigingen in de bestemming “Verkeer” lijken alleen mogelijk indien landschappelijke waarden worden geborgd.

Quickscan consequenties belangen derden



Belangen derden

In de verschillende varianten van aanpak zoals op deze pagina weergegeven dienen ook de belangen van derden geborgd te worden.

In dit licht zullen de belangen van het HHNK geborgd dienen te worden, alsmede de belangen van de beheerders van de in het gebied aanwezige kabels en leidingen.

Een eerste blik (zie figuur links) geeft weer dat in/onder het bestaande Rijdsdampad (Variant 1a) een aanzienlijke hoeveelheid kabels en leidingen aanwezig is. Dit zijn veelal doorgaande tracés.

Langs de huidige Hoornseweg treffen we meer distributieleidingen aan.

Ter plaatse van Variant 1 (Oostzijde traverse) zijn geen kabels en leidingen in het hoofdtracé aanwezig.

Een nader overleg met beheerders van kabels en leidingen zal noodzakelijk zijn om mogelijkheden én kosten in kaart te brengen.

Quickscan consequenties grondverwerven



Grondverwerven

In de verschillende varianten van aanpak zoals op deze pagina weergegeven dien ten behoeve van realisatie gronden van derden te worden verworven.

Naast de inpassing van de gewenste wegstructuur zal ook gekeken moeten worden naar de belangen van het HHNK (inpassing watergangen) en de belangen van de beheerders van de in het gebied aanwezige kabels en leidingen (verleggingsruimte).

Een eerste blik (zie figuren links) geeft weer dat als variant 1a beschouwd gaat worden grondverwerving noodzakelijk is. In het geval van beschouwen van variant 1 (Oostzijde traverse) is dit eveneens het geval.

Een nader overleg met diverse grondeigenaren zal noodzakelijk zijn om mogelijkheden én kosten in kaart te brengen.