

Nota van zienswijzen Provincialeweg maximumsnelheid 70km/uur

Januari 2015



1. Inleiding

Op 7 juli 2007 heeft de gemeenteraad het Masterplan Hoofdinfrastructuur vastgesteld. Een van de projecten uit dit plan is het verlagen van de maximumsnelheid op de Provincialeweg van 80km/uur naar 70km/uur.

De Provincialeweg is de belangrijkste ontsluitingsweg in Hoorn. De doorstroming is op sommige momenten slecht. Door de snelheid te verlagen naar 70 km/uur wordt een betere doorstroming verwacht. Licht en zwaar verkeer hebben dan een meer gelijkmatige snelheid. Bovendien zorgt een lagere snelheid voor minder geluid en minder luchtverontreiniging.

In het stadsnieuws van 2 november 2014 zijn belanghebbenden opgeroepen om uiterlijk 23 november 2014 te reageren op het voornemen om de maximumsnelheid te verlagen. Ook is een persbericht verspreid. Via de Hoornse Ondernemers Federatie is de informatie onder de diverse overkoepelende organisaties van bedrijven verspreid.

In totaal zijn zo'n 75 reacties per brief of e-mail ontvangen. Ook zijn circa 85 reacties geplaatst onder de berichtgeving op de gemeentelijke pagina op Facebook.



HOE DENKT U OVER MAXIMAAL 70 KM/UR OP DE PROVINCIALEWEG?

De gemeente Hoorn is van plan om op de Provincialeweg een maximumsnelheid in te stellen van 70km/uur. De Provincialeweg is de belangrijkste ontsluitingsweg in Hoorn. De doorstroming is op sommige momenten slecht. Door de snelheid te verlagen naar 70 km/uur wordt een betere doorstroming verwacht. Licht en zwaar verkeer hebben dan een meer gelijkmatige snelheid. Bovendien zorgt een lagere snelheid voor minder geluid en minder luchtverontreiniging.

Waarom geen 50 km/uur?
Verlaging naar 50 km/uur zou

er voor zorgen dat weggebruikers minder gebruik maken van de Provincialeweg en meer van wegen in woongebieden. Dat is niet wenselijk. De Provincialeweg moet juist de meest aantrekkelijke route zijn om te kiezen.

Groene Golf

Een maximum snelheid van 70 km/uur heeft geen gevolgen voor de groene golf. Die is al sinds jaar en dag ingesteld op een rijsnelheid van 70 km/uur.

Om welk gedeelte gaat het?

Het gaat om de hele Provincialeweg binnen de gemeentegrens van Hoorn. Aan de westzijde van Hoorn komt overgang naar 70 km/uur te liggen tussen de rotonde A7 en de turbo-

rotonde, aan de oostzijde direct ten oosten van Hoorn-80.

Verkeersbesluit en reageren

Om de maximumsnelheid te verlagen moet het college van burgemeester en wethouders een verkeersbesluit nemen. De gemeente wil graag weten hoe u over verlaging van de maximumsnelheid op de Provincialeweg denkt. Uw reactie wordt betrokken bij de opstelling van het verkeersbesluit. U kunt uw reactie uiterlijk 23 november per e-mail sturen naar gemeente@hoorn.nl of per post naar Gemeente Hoorn, Postbus 603, 1620 AR Hoorn.

2. Zienswijzen algemeen

Gelet op het grote aantal ontvangen zienswijzen is er een aantal onderwerpen dat regelmatig genoemd is door belanghebbenden. Deze onderwerpen zijn in dit hoofdstuk gebundeld en van een reactie voorzien.

2.1 Verbetert 70km/uur de doorstroming op de Provincialeweg?

Als voertuigen een lagere verkeerssnelheid hebben kunnen ze op kortere volgfstand van elkaar rijden. Dit betekent dat er meer auto's op een wegvak passen. De capaciteit wordt hiermee dus vergroot. Verder leidt deze maximumsnelheid tot minder snelheidsverschillen tussen de voertuigen onderling, dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Belangrijk uitgangspunt in de verkeerskunde is het principe "Duurzaam Veilig verkeer". Dit heeft als een van de doelen het voorkomen van snelheidsverschillen.

Een maximumsnelheid van 70km/uur zal niet leiden tot een onbeperkte en onbelemmerde doorstroming. Met name in de spitsperiodes is de verkeersintensiteit zo hoog dat de verkeersstroom niet altijd vlot verwerkt kan worden. Verbetering van de doorstroming wordt dan ook mede bepaald door de capaciteit van de kruispunten. Om die reden voert de gemeente in 2015 hiernaar een onderzoek uit.

2.2 De Provincialeweg moet binnen de bebouwde kom gebracht worden

Dat is juist. Hoewel de naam anders doet vermoeden is de Provincialeweg door Hoorn geen doorgaande weg. Voor doorgaand verkeer tussen de A7 en Westfriesland is de Westfriisaweg aangelegd. De Provincialeweg door Hoorn wordt voornamelijk gebruikt door intern verkeer binnen Hoorn. Daarbij past dat deze weg ook onderdeel is van de bebouwde kom. Hierdoor wordt het ook mogelijk om een lagere maximumsnelheid in te stellen, van 70km/uur. Dit volgt uit de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Algemene Bepalingen inzake het Wegverkeer.

2.3 Waarom de maximumsnelheid niet naar 60km/uur?

Binnen de bebouwde kom mogen geen andere maximumsnelheden ingevoerd worden dan 70, 50, 30 en 15km/uur. Dit volgt uit de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Algemene Bepalingen inzake het Wegverkeer.

2.4 Waarom de maximumsnelheid niet naar 50km/uur?

Hier is onderzoek naar gedaan in het kader van het rapport Masterplan Hoofdinfrastructuur. Uit dit rapport is het voorstel voor 70km/uur op de Provincialeweg voortgekomen. Door verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng is vastgesteld dat een verlaging van de snelheid naar 50km/uur leidt tot 10 tot 20% minder verkeer op de Provincialeweg. Gevolg daarvan is dat dit verkeer zich onder meer verplaatst naar de parallel gelegen routes door het centrumgebied en Risdam-zuid, hetgeen als een ongewenst effect wordt gezien. Tevens is zo'n snelheidsverlaging niet gunstig voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Hoorn80.

2.5 Hoe wordt de maximumsnelheid gehandhaafd?

De beoordeling of handhaving op de Provincialeweg plaatsvindt is aan de politie en het Openbaar Ministerie. Plaatsing van flitscamera's is niet aan de gemeente, dit wordt uitsluitend gedaan door het Openbaar Ministerie. De gemeente levert metingen aan waarop OM en politie hun prioriteiten bepalen, daarbij kijken zij ook naar ongevals cijfers en klachten.

3. Zienswijzen per brief

Via een artikel in het Noordhollands Dagblad van 30 oktober jl. hebben we vernomen dat de gemeente Hoorn het voornemen heeft om de maximum snelheid op de Provincialeweg te verlagen naar 70 kilometer per uur (nu 80).

Gezien het feit dat het onderlinge verschil in snelheid van vrachtwagens en personenauto's daarmee kleiner wordt, zal dit een positieve invloed hebben op de doorstroming. Dit juichen wij zeker toe. Maar het allerbelangrijkste voor een goede doorstroming is een goed ingestelde groene golf. Voor ons als distributiebedrijf is het dan ook van groot belang dat de groene golf goed afgesteld wordt/blijft.

Wij vertrouwen erop u met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Reactie

Deze zienswijze ondersteunt ons voorgenomen besluit. De huidige groene golf blijft in stand, zie ook paragraaf 2.1.

4. Zienswijzen per mail

4.1 Zienswijzen die het voorgenoemen besluit ondersteunen.

1. In antwoord op uw vraag in stadsnieuws Hoorn n.a.v. het voorstel betreffende de Provincialeweg om de maximumsnelheid van 80 km per uur te verlagen naar 70 km per uur ben ik van mening dat dit voorstel de veiligheid zal verbeteren. Dus ben Ik het eens met dit voorstel eens.
2. Ik vind het plan om de snelheid te verlagen naar 70 km een prima plan, het bevordert naar mijn idee Inderdaad de doorstroming
3. 70 km. Prima idee !
4. Persoonlijk ben ik voor een limiet van 70 km per uur.
Prima zaak.
5. Goed idee, DOEN!!
6. Hierbij mijn reactie over het invoeren van 70 km snelheid op de provinciale weg, het lijkt mij een uitstekend besluit om het door te voeren.
7. U heeft gevraagd om de mening van de burgers over het aanpassen van de maximum snelheid op de Provinciale weg naar 70 km/uur.
Wij wonen in de Kersenboogerd en maken veelvuldig gebruik van de Provinciale Weg.
Wij ondersteunen het voorstel om de maximum snelheid terug te brengen naar 70 km per uur van harte!
Dit om alle genoemde redenen die hiervoor zijn aangedragen.
8. Ik rijd elke werkdag over de Provinciale weg naar mijn werk.
's Morgens is er geen probleem met de uitstroom naar de A7.
In de middag (na half 5) –instroom vanaf de A 7- staat het na de rotonde vast.
Door de VRI lost dit wel op, maar het duurt even.

Instellen 70 km:
Ik ben voor dit plan, echter alleen om de snelheid te verminderen.
Of het een middel zal zijn om de opstopping voor de VRI tegen te gaan,
vraag ik mij af. Maar de maatregel is het proberen waard.
9. Beste gemeente, ik ben vóór het verlagen van de snelheid op de provinciale weg naar 70 km/uur.
10. Prima, 70 km/uur is de juiste snelheid voor dit gedeelte traject in Hoorn.
11. Mijn mening is max. 70 km!
80 km is veel te hard bij nadering stoplichten. Bovendien wordt 80 in de praktijk al gauw 86 km!
12. Provincialeweg naar 70 is prima zolang groene golf blijft

13. Oké Prima



14. een snelheid van 70 km is een goed voorstel

15. Graag wil ik mijn mening geven over de eventuele verlaging van de snelheidslimiet op de provinciale weg in Hoorn.

Wij wonen op de Rietzanger, en in deze afgelopen 30 jaar is er veel meer geluidsoverlast gekomen, mede door de provinciale weg die hier vlakbij is.

Daarom zouden wij het zeer op prijs stellen dat de snelheid verlaagd zou worden, dit zal qua geluidsniveau een positieve bijdrage leveren.

Ik ga er dan wel vanuit dat het gaat om het traject vanaf Hoorn 80 tot aan Mc. Donald.

Als er net ter hoogte van ons huis harder gereden mag worden zouden wij weer last hebben van het extra optrekken van de auto's, wat weer extra geluid met zich meebrengt.

Het stoplicht aldaar verspringt ook erg vaak van kleur, waardoor auto's afremmen, bijna stoppen en toch weer op kunnen trekken.

Dit zorgt allemaal voor extra geluid en ongemak.

Graag wil ik u ook melden dat de verbouwing aan de Lepelaar aan het gebouw op de hoek, waarbij er buitenom een soort constructie is gebouwd ook geluidsoverlast veroorzaakt.

Dit was waarschijnlijk niet bekend bij het geven van de toestemming, maar het is wel jammer dat het geluid nu als het ware versterkt wordt.

Hopelijk kunt u iets met mijn opmerkingen.

Reactie

Het betreft het gehele traject binnen de gemeente Hoorn, dus van Hoorn80 tot aan de A7.

16. Wij maken nu en dan gebruik van de provinciale weg en vinden max. 70 km/uur een hele mooie kruissnelheid en met sneller rijden op dit stuk(je) is toch nauwelijks winst te behalen.

Ook is iets langzamer rijden een stuk beter voor het milieu etc.

70 km/uur is mijn inziens ook gebruikelijk voor een doorgaande weg door/rondom een stad en je ziet deze snelheid elders ook vaak als maximum snelheid staan.

Conclusie : EEN GOED PLAN.

17. Ik ben VOORSTANDER om de snelheid op dit traject te verlagen.
Doordat er in Risdam Zuid geen geluidswal staat, zgn. omdat het aantal decibellen zou meevallen, wat bij ongunstige wind nog te bezien is, zou deze maatregel inderdaad tot vermindering van geluidsoverlast alsmede CO2 uitstoot kunnen leiden.

18. Ik sta volledig achter het plan om de maximum snelheid op de Provinciale weg te verlagen tot 70 km/u.

19. Een goed plan!

Als bewoner van het Winterkoninkje spreekt mij het resultaat van het verminderen van de geluidsoverlast het meeste aan. Met name bij langdurige regenval gepaard met een nat wegdek, zorgt het verkeer voor veel geluidshinder. Indien met de verandering van de maximum snelheid van 80 naar 70 kilometer per uur de geluidsoverlast kan worden gereduceerd, is dat een prima woonverbetering voor de directe bewoners langs de Provincialeweg.

20. Middels deze mail wil ik als bewoner van onderstaand adres meedelen, dat ik het van harte eens ben met het voorgenomen verkeersbesluit om voor de provinciale weg achter ons appartementengebouw een maximale snelheid van 70 km/u te gaan hanteren.

Ik verwacht hierdoor minder lawaai en minder fijnstof-uitstoot. Op ons balkon is met name dit laatste onder de huidige omstandigheden een bron van ergernis in de vorm van een zwarte stof aanslag op onze balkonmeubeltjes, de railing en de vloer.

21. Ik vind het een goed en logisch voorstel. Mijn verwachting is dat het gelijkmatiger en rustiger kan worden op de weg. Wel dienen de verkeerslichten beter afgesteld te worden op een goede doorstroming. Vooral vanaf Hoorn 80 richting A 7. Nu moet er vaak drie maal gestopt worden onder het spoorviaduct door.

Succes met een goed besluit.

22. Ik woon in de Drieboomlaan en heb met wind uit het zuiden en westen (dus vaak) veel geluidsoverlast van de provinciale weg. Het idee om de snelheid te verlagen vind ik super: het zal mijn woongenot enorm verhogen!

23. I.v.m. het geluidsoverlast kunnen wij ons helemaal achter het besluit van de gemeente stellen.
Dus ja graag naar 70 km/h instellen.

24. In twee woorden: GOED PLAN !!!

25. Meer dan prima idee ! Neem het besluit en voor het snel uit !

26. Goed idee.

27. In reactie op de vraag om de snelheid op de provinciale weg te verlagen naar 70 km/h, het volgende:

- Het belang van automobilisten (een aantal seconden tijdswinst) weegt niet op tegen het belang van omwonenden namelijk;
- Verbetering luchtkwaliteit door minder uitstoot van fijnstoffen
- Vermindering van geluidsoverlast
- Daarnaast neemt de verkeersveiligheid toe, wat in belang is van de automobilisten

Kortom; de argumenten om tot verlaging van de maximum snelheid te komen zijn duidelijk veel meer geldig dan het – emotionele – argument van harder kunnen rijden. De paar seconden tijdswinst stoelt niet op ratio.

Ergo; naar beneden met die maximum snelheid.

28. Als directe omwonenden willen wij graag onze steun geven aan het idee om de maximum snelheid op de Provincialeweg te verlagen naar 70 km/uur.

Op de website worden enkele voordelen benoemd van het verlagen van de snelheid. Deze zullen zeker ook een positief effect hebben op ons woongenot.

Dit betreft met name:

- Een meer gelijkmatige snelheid van licht en zwaar verkeer
- Minder geluid
- Minder luchtverontreiniging

Ook denken we, dat er minder trillingen in ons huis zullen optreden als gevolg van het rijden van zwaar verkeer over de duiker ter hoogte van de kruising Provincialeweg-Maelsonstraat.

We hopen dat er voldoende draagvlak is om deze maatregel door te laten gaan.

29. Graag sluit ik mij aan bij de voorstanders van de snelheidsbeperking op de Provincialeweg. Geluidsoverlast beperken is een belangrijk doel. Verkeersveiligheid is er ook mee gediend.
30. Ik reageer graag op het idee om de max snelheid op de prov weg door Hoorn te verlagen naar 70 km/u.
Ik ben daar groot voorstander van. Ik maak dagelijks (beroepsmatig) regelmatig gebruik van deze weg (personenauto) en merk dat als er minder snelheidsverschil tussen het verkeer onderling is, de doorstroming veel beter is. Optimalisatie van de groene golf is dan wel noodzakelijk.
31. 70 km/uur op de Provincialeweg: DOEN !
32. Zowel als gebruiker als aanwonende kan ik volledig achter uw voornemen staan om de maximale rijnsnelheid op de provinciale weg over het traject binnen de gemeente grenzen op 70 km/uur te brengen.
33. Een prima initiatief om de max. snelheid op de prov. weg te verlagen naar 70 km/h.
De bebouwdekom aanduiding dient ook plaats te vinden vóór resp.de turborotonde en Hoorn-80, dus tussen het traject waar 70 km/h zal gaan gelden.
Dan loopt de prov. weg niet "tussen" de delen van Hoorn, maar "door" Hoorn.
Om de weg meer onderdeel te laten zijn van de stad, dient de inrichting van de weg en de directe omgeving daarop te worden aangepast; het wordt immers een stedelijke weg.

Reactie

Binnen de bebouwde kom; zie paragraaf 2.2.

34. Mijn zegen hebt u. Ik ga akkoord met een maximumsnelheid van 70 km.
Tijdens de spits kan men niet sneller, en buiten de spits hoeft men niet meer zo te racen om te proberen een groen stoplicht nog te halen.
Ook zou ik het een goed idee vinden om een controle te hebben op het door rood rijden van 1 á 2 automobilisten per keer bij de kruising Provinciale weg/Liorneweg.

Reactie

Controle; zie paragraaf 2.5

35. Ben grote voorstander van 70 km, niet alleen voor het geluid en vervuiling, maar vooral de veiligheid. Op spitsmomenten is de weg te vol en zie regelmatig hard remmen en bijna kop/staart, vooral tussen kern en turbo richting a7 vaak filevorming en bijna aanrijdingen
Advies: zet de verkeerslichten wat langer op oranje want dan kun je er beter op inspelen, voor bij de camera kern zie je automobilisten raar doen enz

Reactie

Langere tijd oranje; Oranje betekent stoppen als het nog kan. Oranje is geen verlening van de groentijd.

36. Een prima idee om de snelheid te verlagen en daarmee de doorstroming te verbeteren.

Wellicht is het een idee om dit alleen op de drukke momenten te doen en daarbuiten de snelheid gewoon op 80 km te laten.

Misschien is het ook een idee om gelijk de, in mijn ogen, zinloze wachttijd bij het stoplicht op de T-kruising Provinciale weg/Oostergouw in de richting van HN80 op te heffen.

En als we dan toch bezig zijn, ook de wachttijden bij de T-kruising met de Rijnweg zijn soms wel erg lang, zowel de Rijnweg in als uit.

Ook voor fietsers, terwijl vanaf HN80 maar doorgereden kan worden. Wordt het niet eens tijd voor een brug?

In de richting van HN80 gaat het stoplicht op rood om direct daarna weer op groen te gaan.

Reactie

Maximalsnelheid van 80km/uur; zie paragraaf 2.3.

Verkeerslichtenregeling; zie paragraaf 2.1.

37. 70 km/uur op de provinciale weg, zeker doen waarom of waarom niet?

Het komt volgens mij wel ten goede van de verkeersveiligheid, verminderd het geluid en minder schadelijke uitstoot (benzine en gas-motoren)

Let wel, moderne dieselmotoren zullen pas bij flinke belasting regenereren en dit betekend meestal een minimale snelheid van 80 km/uur.

Dit regenereren is nodig om de verzamelde roetdeeltjes uit het roetfilter te verbranden en als dit gebeurt komt er toch wel veel meer schadelijk fijnstof vrij dan we eigenlijk willen.

Over deze ontwikkelingen wordt weinig gesproken of gepubliceerd maar het is wel een feit.

Ervaren en door de fabrikanten aangegeven is dat een moderne dieselmotor meer vervuilend is bij lagere snelheden en accelereren.

Dit geldt voor zowel personen, bestel als vrachtwagens.

Al met al zou ik de snelheid wel naar 70 km/uur willen als het de doorstroming bevordert maar dan moet er ook direct gehandhaafd worden en niet zo'n slap handhavingsbeleid als met de vernieuwd- en horeca wetgeving "2014"

Reactie

Zie paragraaf 2.1 en 2.5.

38. Wanneer het de doorstroming zou bevorderen (mede vanwege de groene golf), de uitstoot en het lawaai zou verminderen lijkt het mij een goede zaak om het eventueel met een proefperiode te doen. Er kan mijn inziens verder geen enkel bezwaar zijn om dit voorstel tegen te houden.

Reactie

De reductie in snelheid én de verbetering van de doorstroming hebben beide een positief effect op zowel geluid- als luchtaspecten. Een proefperiode wordt in het kader van deze aspecten dan ook niet nodig geacht.

39. Ik maak per dag 4 keer gebruik van de provinciale weg en heb geen bezwaar tegen de verlaging van de max snelheid tot 70 km per uur.

Wel wil ik u er op opmerkzaam maken dat een groene golf tot/vanaf hoorn 80 een goede zaak zou zijn inzake milieu en energie besparing. De stoplichten staan nu zo afgesteld dat het praktisch bij elk licht raak is om te stoppen. Dit en het optrekken is een grote verspilling van energie en het stil staan is een onnodige belasting voor het milieu. Dit gelet op het verkeersaanbod is een goede doorstroming van het vele verkeer erg gebaat bij een verruiming van de groene zone vanaf/tot hoorn 80

Reactie

Afstelling verkeerslichten; zie paragraaf 2.1.

40. Mee eens, 60 is nog beter en genoeg. EN HANDAVEN GRAAG DOOR CONTROLE!!!

Reactie

Zie paragraaf 2.3 en 2.5

41. Prima idee 70 km. Had al veel eerder moeten gebeuren. Waarbij wel moet worden opgemerkt dat deze snelheid na iedere kruising moet worden aangegeven door snelheidsborden. Omdat de weg buiten de bebouwde kom ligt hoeft dat voor 80 km niet. Maar wel voor 70 km. Dat is dus een extra kostenpost, maar verder, prima voorstel.

Een ander voorstel kan zijn de weg binnen de bebouwde kom te brengen. Dat scheelt heel veel bebouwde komborden. Wel moeten dan evengoed de 70 km borden na elke kruising worden geplaatst. Maar per saldo is het goedkoper. Ik weet niet hoe het zit met eventuele landelijke en provinciale tegemoetkomingen in de de kosten van onderhoud voor wegen buiten de bebouwde kom. Dat kan er natuurlijk voor pleiten de weg wel buiten de bebouwde kom te laten.

Resumé: 70 kilometer: doen, maar dan wel regelmatig (laser)snelheidscontroles! Anders heeft de maatregel geen enkel nut en is het zonde van de moeite en de kosten van de extra te plaatsen borden.

Reactie

Zie paragraaf 2.2. en 2.5. De benodigde bebording wordt inderdaad conform de regels hiervoor geplaatst, dus na elke kruising een herhaling van de 70km/uur.

42. Als bewoner van de Geldelozeweg met een woning net achter de geluidswering van de Provinciale weg juich ik een verlaging naar 70 km. van harte toe.

Het zijn vooral de met hoge snelheid langsdenderende vrachtcombinaties die voor extra geluidsoverlast en trillingen zorgen.

Voorwaarde voor het instellen van een snelheidsbeperking naar 70 km/uur is wel dat dan ook de groene golf maximaal werkt.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

43. 70 km op de provinciale weg vind ik een prima idee. Zelf doe ik dat al jaren en geeft mij een vlot lopende doorgang.

Maar alleen met het plaatsen van een bord bent u er niet. Er moet ook gehandhaafd worden ! Zet achter elk snelheids bord een

lege flits kast in felle kleuren, dus goed zichtbaar en eventueel laat je er af en toe een licht flits uitkomen.

Succes verzekerd !

U spreekt over luchtverontreiniging. Dan heb ik nog een heel goed idee. Bij alle kruisingen die door verkeerslichten geregeld worden is het nu zo dat telkens twee tegenover gestelde richtingen

'groen 'krijgen '. De eerste auto die links af moet houden alles op, de start/ stop systemen werken niet, de tweede auto wil graag rechts passeren. maar daar zijn meestal wielrijders
Zo ontstaat er extra lucht vervuiling en het gevaar van ongelukken neemt toe en de doorstroming staat stil.

Een veel betere oplossing is, om elke richting apart ' groen 'te geven ' Alle richtingen kunnen onverminderd door rijden, links af, recht door en rechts af. Dit geeft minder vervuiling, minder kans op ongevallen. Het wordt dus om de beurt rijden.

Enige nadeel, er moet in de schakelkast iets veranderd worden , maar dat is zo geregeld.

Een ander punt waar ik graag de aandacht op wil bevestigen is het volgende : er zijn in Hoorn toch nog wel wat fietspaden die in twee richtingen gebruikt moeten worden, maar daar ontbreekt een onderbroken lijn.

Dat geldt een beetje voor de wielrijder, maar de automobilist kan zien dat er van twee kanten wielrijders aan kunnen komen.

Reactie

Zie paragraaf 2.1. en 2.5.

Belijning tweerichting fietspaden; lange tijd was ons uitgangspunt om binnen de bebouwde kom geen asstrepen op tweerichtingen fietspaden te plaatsen. Daar gaan we inmiddels wel toe over. Waar asstrepen nog ontbreken zullen deze geplaatst worden. Dit zal niet in een keer gebeuren, maar over verloop van tijd, bijvoorbeeld met onderhoud.

44. Dat is een goed idee: de maximum snelheid op de provinciale weg verlagen naar 70 km; 60 km mag van ons ook! Maar dan zullen de lichten moeten worden aangepast om een groene golf te bewerkstelligen.

Hopelijk zal het een positief verschil maken. Het geraas van het verkeer op deze weg zo dichtbij onze woonplek is een dagelijkse werkelijkheid waar we niet blij mee zijn. Het wordt steeds drukker met auto's en dat betekent ook nogal wat voor de luchtkwaliteit.

Wij juichen het dus toe, die 70 km. Aanvullend zou de gemeente kunnen denken over ophoging van de aarden wal aan de rand van het park Risdammerhout. Dat zou in ieder geval meehelpen aan een vermindering van de geluidsoverlast.

Reactie

60km/uur; zie paragraaf 2.3.

Geluidsoverlast; Ophoging van de aarden wal is niet noodzakelijk aangezien er geen sprake is van een reconstructie in akoestische zin conform de Wet geluidhinder (Wgh). De verlaging van de snelheid heeft niet tot gevolg dat de geluidsniveaus met meer dan 1,5 dB gaan toenemen (criterium voor reconstructie in akoestische zin conform de Wgh).

45. Via ondernemersvereniging Blokker ontving ik een uitnodiging om mee te denken over de maximum snelheid.

Graag zou ik zien dat het 70 kilometer per uur wordt ingevoerd.

Aangezien ik een autorij school bezit maak veelvuldig gebruik van deze weg en ik constateer dat het een zeer gevaarlijke racebaan aan het worden is.

wat mij het meest verwonderd is dat er massaal links gereden wordt door vracht auto's die leeg terug keren richting hoorn 80.

Ik zou dan ook willen voorstellen om een inhaal verbod voor vracht auto's in te voeren.

Ik ben van mening dat dit een veel rustiger verkeersbeeld met zich mee zal brengen.

Ik hoop dat u er wat mee kan.

Bedankt dat wij mogen denken.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

46. Naar aanleiding van uw oproep te reageren op het voorstel de maximum snelheid op de provinciale weg te verlagen naar 70 km/u, hierbij mijn reactie.

De snelheid verlagen is een goed idee:

1. De provinciale weg is destijds aangelegd volgens andere normen en regels ten aanzien van verkeersveiligheid, luchtverontreiniging, geluidsoverlast en geschatte volumes. Volgens huidige normen, regels en inzichten over volumes, zou de weg om Hoorn heen komen te liggen. Maar de weg ligt er nu éénmaal, maar waarom dan nog steeds 80 km/u ?
2. De weg snijdt Hoorn in tweeën, niet alleen een verkeerstechnische uitdaging creërende, maar ook vanuit de cohesie van de stad Hoorn gezien.

Echter mijn voorstel zou zijn niet de snelheid naar 70 maar naar **60km/u** te verlagen. Hiervoor heb ik de volgende redenen:

3. Wij wonen aan de Koepoortsweg. Er zijn regelmatig dagen dat vanaf 100 meter vanaf de provinciale weg de lucht verzadigd is met uitlaatdampen.
4. Vooral vrachtverkeer benut de gehele weg om op de maximum snelheid van 80 km/u uit te komen. Dit houdt in een maximum aan uitlaatgassen en een maximum aan geluidsoverlast. Het tijdsverlies bij verlaging van de snelheid zal minimaal zijn.
5. Zwaar vrachtverkeer veroorzaakt trillingen in aangrenzende huizen.
6. Fietsverkeer dat de weg moet oversteken, staat bij de stoplichten vlakbij de weg opgesteld. Er is op die plekken geen uitwijkmogelijkheid zonder ernstige consequenties voor het verkeer op de provinciale weg.
7. Als ik google op afbeeldingen van de provinciale weg van Hoorn, vind ik vooral veel afbeeldingen van ongevallen. Ik vermoed dat de ongevallenstatistieken niet zeer positief zijn.
8. Zolang de provinciale weg met 60 km/u blijft doorstromen, zal er weinig parallel verkeer plaatsvinden. Indien het verkeer op de provinciale weg stagneert, hetgeen nu dagelijks met de huidige maximum snelheid ook het geval is, vindt (en zal) parallel verkeer wel plaats (vinden).
9. Zolang de bottlenecks niet weggenomen kunnen worden (turborotonde en spoorwegviaduct) is mijn ervaring dat verlaging van de maximale snelheid juist tot een betere doorstroming bij bottlenecks leidt.

Laatste vraag: hoe gaat de maximum snelheid gehandhaafd worden ? Vaak wordt de weg als racebaan gebruikt (zeker bij motoren).

Bedankt dat ik mijn reactie heb mogen geven. Ik hoop dat deze bijdraagt aan een juist besluit.

Reactie

Zie paragraaf 2.3. en 2.5.

47. Snelheid op de provinciale weg liever naar 60 km per uur.

Reactie

Zie paragraaf 2.3.

48. Een snelheidsverlaging van 80Km/h naar 70Km/h juich ik zeer toe om twee redenen:

1. Minder geluidsoverlast,
2. Hopelijk zijn de automobilisten na de A7, dan wat tot bedaren gekomen op de Provinciale weg, zodat er wat rustiger gereden wordt op de aansluitende wegen de wijken in. (De Hof van Hoorn en de Sluiswachter lijken vaak wel racebanen).

In die zin is het wat mij betreft een opstap naar 50Km/h op de Provinciale weg. Het is een kwestie van flankerende maatregelen nemen om geen sluipverkeer in de wijken te krijgen. Bijvoorbeeld in de wijken overal 30Km/h en / of op de doorgaande wegen in de wijken, bij elke zijweg (op de doorgaande weg!) een verplichte stop (met stopbord en -streep) aan brengen.

Ik zag dat onlangs ten oosten van Parijs. Dat werkt prima om een veiliger en rustiger

verkeersbeeld in een wijk te krijgen. (Tevens helpt het mij om zonder angst deel te gaan nemen aan het verkeer op de Sluiswachter: komende van de Lijndraaier (en ook vanaf het Oude Ambacht), is er door aan de Sluiswachter geparkeerde auto's, busje, caravans, campers of vrachtwagentjes, onvoldoende uitzicht op het verkeer op de Sluiswachter. Door dit en mede a.g.v. de hogesnelheden die op de Sluiswachter gebezigd worden, is de vanuit de genoemde wijken de Sluiswachter oprijden met de auto, vaak gewoon een gok!).

(Die hoge snelheden op de Sluiswachter zijn ook erger geworden doordat het Keern is afgesloten bij de Provinciale weg en omdat er op de Hof van Hoorn een veel soepelere weg is gekomen vanaf de Provinciale weg de wijk in). Graag ook op de Sluiswachter passende verkeersmaatregelen nemen.

Reactie

Zie paragraaf 2.4.

De Sluiswachter valt buiten dit project.

49. In de krant heb ik gelezen over het plan de snelheid op de provinciale weg te verlagen naar 70 km per uur.

Hoewel ik een voorstander ben van de verlaging in verband met geluidsoverlast en milieu overwegingen zet ik toch mijn vraagtekens bij deze wijziging in verband met de doorstroming. Ik maak zelf regelmatig gebruik van de provinciale weg vanaf de Oostergouw richting de A7 en terug; in de spits kom ik vaak niet hoger dan 60 km per uur. Een verlaging van de maximum snelheid naar 70 km per uur zal gedurende de spits dus niet het probleem oplossen. Daarnaast zal er ook gehandhaafd moeten worden omdat men nu buiten de spits al vaak meer dan 80 km per uur rijdt.

Ik geef de voorkeur om het probleem van de doorstroming te onderzoeken met de lean-methodiek.

Waarom is er een slechte doorstroming van de provinciale gedurende de spits.

Vanaf de A7:

- In 90% van de gevallen sta ik voor het rode stoplicht aan de Keern stil. Indien het stoplicht op groen gaat kunnen er tussen de 3 en 6 auto's doorrijden.
- Er is veel vrachtverkeer. Deze trekken langzamer op dan personenauto's.
- Bij het volgende stoplicht bij de van Aalstweg/Maelsonstraat staat het stoplicht ook vaak op rood, wellicht dat dit een oorzaak is van het langzaam optrekkende vrachtverkeer bij de Keern. Maar een conclusie kan ik daar zonder onderzoek niet uithalen. Wellicht heeft u dat onderzoek al gedaan. Daarna gaat pas de groene zone in.

Richting A7

- Ik heb hier niet zoveel last van een slechte doorstroming, maar ook hier kom ik in de spits niet verder dan 60 a 70 km per uur.
- Het stoplicht op de provinciale weg bij de Oostergouw is afgesteld op het verkeer richting de Oostergouw. Ik kan me voorstellen dat dat voor opstopping zorgt voor het verkeer vanaf Enkhuizen richting de A7.
- In de ochtendspits is er veel verkeer richting de Liornestraat wat zorgt voor een opstopping op de linkerrijbaan van de provinciale weg.

Door een aantal keren de vraag te stellen waarom kan er vermoedelijk een betere oplossing gevonden worden dan een verlaging van de maximum snelheid.

Ik kan niet beoordelen hoe de stoplichten zijn afgesteld. Ik kan me voorstellen dat deze afgesteld staan op aanbod van de zijwegen. Een van de volgende vragen die ik zou stellen is waarom is er zoveel aanbod van de zijwegen is gedurende de spits. Is dit sluipverkeer of zitten hier autobezitters tussen die in de binnenstad werken?

Ik begrijp dat dit een complex vraagstuk is.
Wellicht is het mogelijk om de stoplichten tijdens de spits anders af te stellen.

Maar ik ben ervan overtuigd dat met alleen een verlaging van de maximumsnelheid het probleem van de doorstroming niet wordt verbeterd.

PS: Ik heb nog een opmerking over de stoplichten op het kruispunt IJsselweg/Lingeweg. Indien ik vanaf de Lingeweg kom en ik groen heb om door te rijden moet ik heel goed opletten omdat ik gemiddeld 2x per week bijna een aanrijding heb omdat mensen door rood licht rijden. Kan hier ook geen oplossing voor gevonden worden? Ook op de IJsselweg wordt vaak te hard gereden.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

Kruising IJsselweg/Lingeweg; De beoordeling of handhaving plaatsvindt is aan de politie en het Openbaar Ministerie. Het OM en de politie bepalen hierbij de prioriteit. Daarbij kijken zij ook naar ongevals cijfers en klachten.

50. Op de valreep nog een reactie op uw voorstel tot verlaging van de maximum snelheid op de provinciale weg.

Wij als bewoners van het laatste stukje Koepoortsweg betreuren het zeer dat de snelheid niet verlaagd wordt tot 50 km. per uur, zoals voorgesteld in de structuurvisie.

Wij hebben de laatste jaren in toenemende mate enorm last van het geluid.

Ook de trillingen van het vrachverkeer doen geen goed aan ons historisch huis.

Wij menen dat door de al door u genomen verkeersstroom beperkende maatregelen, sluipverkeer in de binnenstad en Hoorn noord zowiezo niet meer mogelijk is en begrijpen dit argument dan ook niet.

Verlaging van de maximum snelheid tot 50 zou de kwaliteit van leven voor heel veel mensen die wonen aan deze weg enorm doen toenemen! Bovendien zou de volksgezondheid er enorm mee gediend zijn.

Eigenlijk is een dergelijke weg binnen de inmiddels bebouwde kom achtehaald.

Wij rekenen dan ook op uw wijsheid,

Reactie

Zie paragraaf 2.4.

51. Bij deze reageer ik op uw verzoek tot mijn mening over het verlagen van de max snel op de provinciale weg turborotonde/hn-80.

Ik woon in het appartementencomplex in de Streektuinen.

De vernieuwing van het asfalt onlangs is een goede verbetering vooral ook de reparatie voor de spoorwegovergang. Minder trillingen en wat minder lawaai.

Uiteraard maak ik zelf ook regelmatig gebruik van die weg, zowel met de auto, als overstekend met de fiets. De snelheid is nu VEEL te hoog zowel formeel als informeel. Bij 80 km word ik voortdurend ingehaald.

Er wordt nu veel te vaak harder gereden dan de toegestane 80 km. Het is een weg dwars door de stad. Dan zou eigenlijk 50 of 60 km genoeg moeten zijn. De nieuwe Westfrisiaweg is het snelle alternatief. Metingen naar uitstoot van fijnstof zouden zinvol zijn.

Verlaging naar 70 km is derhalve een stap in de goede richting. Van belang is daarbij een goede handhaving en een goede groene golf van de stoplichten. Dit voortdurend optrekken en stoppen, racen naar het volgende stoplicht is dom, energieverwendend en enorm vervuilend, zowel lawaai als uitstoot. Een paar camera's zijn wenselijk. Daarnaast dient de oversteek voor voetgangers van Liornestraat richting gemeentehuis v.v. te worden aangepast, meer tijd. Een fietstunnel zou wenselijk zijn.

Reactie

Snelheid 50 of 60km/uur; zie paragraaf 2.3 en 2.4.

Handhaving van de snelheid; zie paragraaf 2.5.

Afstelling groene golf en fietstunnel; zie paragraaf 2.1.

52. Als bewoner van de Rietzanger, woonwijk direct gelegen aan de Provincialeweg, is iedere maatregel die de geluidsoverlast verminderd welkom. Zou liever de snelheid naar 50 km verlaagd zien. De stelling dat de Provincialeweg de meest aantrekkelijke route moet zijn is niet terecht, dit zou juist de Westfriesiaweg moeten zijn.

Daar dit een besluit is mbt een aanpassing van de infrastructuur, zou er ook een herwaardering van de geluidsnormen van toepassing zijn. Huidige niveau bij de huizen overschrijdt al de norm. Goede geluidsschermen zouden hiervoor een oplossing zijn.

Reactie

50km/uur; zie paragraaf 2.4.

Geluidsvoorzieningen; De "herwaardering van de geluidsnormen" is niet van toepassing aangezien er geen sprake is van een reconstructie in akoestische zin conform de Wet geluidhinder (Wgh).

De verlaging van de snelheid heeft niet tot gevolg dat de geluidsniveaus met meer dan 1,5 dB gaan toenemen (criterium voor reconstructie in akoestische zin conform de Wgh).

53. Wij als bewoners van de Rietzanger zijn het helemaal eens met onze burens.

Je kan 's zomers als je in de tuin zit (ons huis grenst min of meer aan de Provinciale weg) elkaar niet verstaan wegens geluidsoverlast.

Ook als de ramen open staan komt het geluid naar binnen.

Aan de andere kant hebben we het treinspoor lopen dus al met al niet echt plezierig.

Goede en wat sierlijke geluidsschermen vinden wij ook een heel goed idee.

Reactie

Geluidsvoorzieningen; De "herwaardering van de geluidsnormen" is niet van toepassing aangezien er geen sprake is van een reconstructie in akoestische zin conform de Wet geluidhinder (Wgh).

De verlaging van de snelheid heeft niet tot gevolg dat de geluidsniveaus met meer dan 1,5 dB gaan toenemen (criterium voor reconstructie in akoestische zin conform de Wgh).

54. Terugbrengen naar 70 km met groene golf vind ik een prima idee. Wat mij betreft mag het ook teruggebracht worden naar 50 km. De kans dat men dan de N23 pakt, wordt daarmee groter. Vervolgens kan er een stadsstraat van worden gemaakt. Doe het in fases. Geef ook meer tijdsruimte aan overstekende fietsers en wandelaars.

Reactie

Zie paragraaf 2.4

55. Naar aanleiding van de oproep hierbij onze reactie.

Het verlagen van de snelheid naar 70 km/u was al jaren geleden beloofd toen er een discussie was over het plaatsen van geluidsschermen. Die belofte is vertaald in de groene golf van 70km/u. Dus wat dat betreft zeggen wij "het wordt wel eens tijd". Maar wij bepleiten een verdere verlaging van de maximum snelheid. Vooral om de luchtverontreiniging te verminderen, met name de hoeveelheid fijnstof. We begrijpen goed dat 50km/u (wat normaal is voor verkeer binnen een stad) op teveel weerstand zal stuiten. Daarom bepleiten wij verlaging naar 60km/u, zoals op veel buitenwegen inmiddels wordt toegepast. In de praktijk zal 60km/u tot 70km/u leiden, zodat op die manier de doelstelling die de gemeente kennelijk ook heeft, gehaald kan worden. Verlaging naar 70km/u zonder intensieve controle zal volgens ons tot handhaving van de huidige situatie leiden.

Wij hopen dat deze overwegingen meegenomen worden in de besluitvorming.

Reactie

Zie paragraaf 2.3 en 2.5.

56. In het kader van duurzaam veilig, herkenbaarheid van de weg en de CROW publicatie 315 Basiskennmerken wegontwerp vind ik het van belang de herkenbaarheid van de weg overeen te laten komen met het geldend snelheidsregime.

Wijziging van de maximum snelheid alleen zal hierbij niet volstaan. Gelijktijdig met het verkeersbesluit zal er door de raad een verplaatsing van de bebouwde komgrens vastgesteld moeten worden waardoor de provincialeweg binnen de bebouwde kom valt.

Dit doet m.i meer recht aan het karakter van de weg.

Reactie

De markering is bij recent onderhoud reeds afgestemd op een maximumsnelheid van 70km/uur. Bebouwde kom; zie paragraaf 2.2.

57. Met deze mail wil wij kenbaar maken groot voorstander te zijn van verlaging van de maximum snelheid op de provinciale weg tot 70 km/uur.

Wij wonen op Koepoortsweg te Hoorn; hebben dus dagelijks met de weg te maken en zijn blij met deze maatregel die onze leefomgeving in gunstige zin zal beïnvloeden.

Behalve naar het daadwerkelijk effect van de maatregel zijn we ook heel benieuwd naar hoe u deze snelheid wil controleren en/of handhaven.

Worden er wellicht Flitspalen gezet?

Reactie

Zie paragraaf 2.5

58. De hele Provincialeweg 50 km / uur

Alle stoplichten weg en vervangen door rotonde , s Doorstroming zonder oponthoud !

Vrachtverkeer alleen over de Frisia weg.

Succes!

Reactie

50km/uur; zie paragraaf 2.4

Stoplichten vervangen; zie paragraaf 2.4

Vrachtverkeer alleen over Westfrisiaweg; wat betreft doorgaand vrachtverkeer ondersteunen wij uw visie, wat betreft ons interne vrachtverkeer niet. In dat geval moet namelijk vrachtverkeer van bijvoorbeeld Hoorn80 gebruikmaken van andere routes, door woonwijken of de Noorder-/Zuiderdracht. Dit is volstrekt ongewenst. De Provincialeweg binnen Hoorn is juist dé weg om het interne vrachtverkeer over af te wikkelen.

59. Onze gedachte is dat een vlotte doorstroming, de verbeteringen, van deze weg als positief ervaren wordt.

Als bedrijf met veel autobewegingen wordt de weg en de kruising met de Willemsweg als een belemmering gezien.

Echter wat ook een belangrijk punt van aandacht is zijn de wachttijden op de kruising van deze weg met de Willemsweg. Regelmatig zijn hier extreme wachttijden waarbij het verkeer vast staat tussen de rotonde en

de Provinciale Weg. Het verzoek is dan ook hier een kritische controle op uit te voeren.

Reactie

Zie paragraaf 2.1

4.2 Overige zienswijzen

1. Als regelmatige rijder op de Provincialeweg in Hoorn het volgende.

Het valt mij op nadat er duidelijke borden staan bij de stoplichten om weggebruikers te attenderen van de groene golf (70) km, je automatisch de snelheid hier op aanpast. Niemand wil graag voor een rood stoplicht wachten. (dit geldt overigens ook als fietser!).

Normaliter kán je woon niet harder dan 80 km rijden vanwege het verkeersaanbod. Indien er een maximale snelheid van 70 km gaat gelden, zal de beoogde doorstroom juist verminderen. Je past je snelheid nu eenmaal aan rekening houdende met andere weggebruikers.

Snelheid niet verlagen dus! Advies: nog duidelijke aangeven dat er een groene golf is, weggebruikers passen daarop hun snelheid aan.

Het moet m.i. ook mogelijk zijn weggebruikers digitaal te informeren wat de 'status' is van de gekozen snelheid t.o.v. de te verwachte stoplichten. Voorbeeld: als ik kan zien dat mijn gekozen snelheid 74 km is, en ik dan moet wachten voor een stoplicht, ga ik vanzelf langzamer rijden. Omgekeerd ook? Nee. In de praktijk wordt er op dubbele banen gereden en is inhalen zinloos. Bij 10 km verlaging is de luchtvervuiling te verwaarlozen. Nauwelijks meetbaar.

Reactie

De huidige groene golf blijft in stand. Voor het overige, zie paragraaf 2.1.

2. toen ik het artikel over eventuele verlaging van de max.snelheid op de provincialeweg binnen de gemeente Hoorn las kreeg ik echt het idee dat er schijnbaar niets belangrijkers is dan over dit soort knulligheden te debateren.ik vind het echt van de zotte.zal wel weer zo,n idee zijn van de afdeling geitenwollensokken en de anti autoclub.

Reactie

Zie paragraaf 2.1

3. Ik denk niet dat een limiet van 70 bijdraagt aan een betere doorstroom. Eerder het tegenover gestelde. De gemeente heeft weer een reden om boetes te kunnen uitdelen, en vervolgens gaat iedereen dus zachter rijden om te voorkomen dat ze mogelijk de snelheid overtreden en een boete riskeren. Gevolg nog langzamere doorstroming.

Bettutteling vindt ik het ook. Je hebt twee banen, dus als de een 70 wil rijden : gaat zn gang, dan ga ik er wel voorbij als ik dat zou willen om een of andere reden.

Reactie

Zie paragraaf 2.1

4. Ik zou graag willen dat jullie de snel gingen verlangen op de Willemsweg ,,dat is af en toe een rees baan....
Om de maximumsnelheid te verlagen pro weg dat is nou net niet nodig.....de doorstroming wordt hierdoor belemmerd.....

Reactie

De Willemsweg valt buiten dit project. Door de politie wordt regelmatig gecontroleerd op de maximumsnelheid op deze weg.

Doorstroming; zie paragraaf 2.1.

5. Middels deze mail wil ik reageren op het kranten artikel inzake verkeersbesluit of de provinciale weg in hoorn 70 km/uur moet worden.

Er wordt aangegeven dat licht en zwaar verkeer dan een meer gelijkmatige snelheid zouden kijken. Dit lijkt mij niet echt het geval, het verschil zit hem vooral in het optrekken bij een stoplicht maar als zwaar verkeer op snelheid is dan is van 70 naar 80 niet zo'n probleem meer.

Mij lijkt het dat 70 km per uur de doorstroom niet verbeterd. Indien nodig wordt er nu al langzamer gereden en dan kun je op de rustige momenten wel gewoon 80 km per uur rijden. Anders moet je altijd 70 km per uur dat schiet niet op.

Ik denk dus dat het gewoon 80km per uur moet blijven. Dit is aantal jaren terug ook al door de gemeente hoorn aangegeven dat het niet verlaagd hoefde te worden naar 70 km/uur.

Dus ik ga voor houden zoals het nu is.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

6. Hierbij wil ik graag een reactie geven op het bericht dat de gemeente Hoorn de maximale snelheid op de Provinciale weg wil verlagen van 80 Km/h naar 70 Km/h.

Ik vind het een onzinnig plan. Een provinciale weg hoort een weg te zijn waarbij de doorstroming optimaal is en waar men met een redelijke snelheid over heen kan rijden.

Mijn ervaring op dit moment is juist dat bij drukte de maximale snelheid van 80 km/h niet eens gehaald kan worden, meestal rijdt men dan ongeveer 60 km/h door de vele auto's en de vele stoplichten. Wanneer het rustig is en men wel redelijk kan doorrijden is het juist handig om een maximale snelheid van 80 km/h te hebben zodat men snel door het 'centrum' van Hoorn kan rijden. Het verlagen naar 70 Km/h zal er alleen maar voor zorgen dat mensen mogelijk de provinciale weg gaan ontwijken en mogelijk meer irritatie in het verkeer zal gaan opleveren.

Ik vind het een oplossing voor de 'bühne' en heeft op de doorstroming totaal geen invloed. Het geeft mij meer een gevoel dat het een milieutechnische oplossing is, wat ik goed kan begrijpen met de huidige 'linkse' coalitie die deze stad nu heeft.

Reactie

Zie paragraaf 2.1 en 2.2.

7. Heel slecht plan.

Zorg dat de kruispunten beter worden (vooral van Aalstweg/WFG).

Zorg dat de fietsers wandelaars gescheiden worden , en zorg voor een betere afstelling van de verkeerslichten.

Als dat niet werkt , dan kun je eventueel aan de 70km/u gaan denken.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

8. Goed dat er gedacht wordt over het bevorderen van de doorstroming op de Provincialeweg. Het voorstel om de snelheid te verlagen gaat daar geen bijdrage aan leveren. De doorlaatcapaciteit van de verkeerslichten bij het Keern en Liornestraat is tijdens de spits simpelweg te laag voor het verkeersaanbod.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

9. Kunt u eerst een probleemstelling communiceren?
Dan kan de burger meedenken over mogelijk oplossingen.

Het vragen of we een snelheidslimiet van 70 willen op een traject waarbij de verkeerslichten ingesteld zijn op 70 is een domme vraag.

Als de limiet 80 is stel lichten in op 80, gelijk aan de snelheidslimiet!

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

Instelling groene golf; In verband met veel vrachtverkeer op de Provincialeweg bleek een groene golf met 80 km/h niet te werken. Bij 70 km/h blijkt de groene golf het beste te werken.

10. Ik ben tegen de verlaging op de provinciale weg van 80 km naar 70 km. De bedachte voordelen wegen daar niet tegen op. Deze zijn te verwaarlozen.

Het zou veel beter zijn wanneer de zgn "groene golf" wordt ingesteld op 80 km en niet op 70 km. Het verkeer dient zich sneller te verplaatsen en niet langzamer.

Reactie

Zie paragraaf 2.1

11. hierbij mijn reactie over uw vraag of we terug moeten naar 70 km/u op de provinciale weg. NEE. Het gaat om een betere doorstroming op bepaalde tijdstippen. Ik ga er vanuit dat met "bepaalde tijdstippen" de spits bedoeld wordt. Op die tijdstippen haal je de 70 km/u niet eens! Dit komt mijns inziens door een aantal factoren:

- de 2 vertragende rotondes, waarvan de turborotonde nog een gevaarlijk ding is ook. Onoverzichtelijk doordat hij te hoog is en je de andere kant niet kan zien. Daarbij vind ik het hele ding zo eng dat ik hem het liefst mijdt. Maar hij is dus ook niet turbo, maar trago.
- een aantal stoplichten die wel heel snel na elkaar komen (stuk tussen kruising Liornestraat/Zwaagmergouw en de Lepelaar). Er rijdt ook veel vrachtverkeer, waarvan er velen maar traag op gang komen. Daarbij komt dat in de richting Enkhuizen de "snelleren" gaan inhalen ter hoogte van de Lepelaar over de afslag naar de Lepelaar. En die willen dan allemaal weer snel invoegen tussen de rest van het verkeer. Gevolg: opstopping.
- Stoplichten die (ook tijdens de spits) maar een auto of 3 doorlaten en dan alweer op rood springen (afslagen prov. weg naar Liornestraat en afslag provinciale weg naar het WFG vanuit de richting Enkhuizen richting WFG). Heb je iemand voor je die traag optrekt dan kan je het helemaal wel vergeten.

Ik woon in de Kersenboogerd en als ik tijdens de spits naar de stad moet (WFG, orthodontist daar in de buurt of anderszins), dan ga ik liever vanaf de Rijnweg linksaf en dan de Willemsweg op dan dat ik me rechtsaf in de chaos begeef en veel later aankom. Op de terugweg naar huis neem ik de route door het Venenlaankwartier naar de Willemsweg en provinciale weg. En dat was volgens mij nou net niet jullie bedoeling. Het scheelt me wel wat stoplichten en het deel tussen Hoorn 80 en de Rijnweg is tenminste 4-baans.

Ik ben blij dat u via de nieuwsbrief om de mening van de bewoners vraagt, maar ik hoop dat dit ook via andere media gebeurt, zodat meer mensen hun mening kunnen/zullen geven. Op facebook was hier gisteren al een hele discussie over aan de gang (in de groep Hoorn kiest 2014) en toen bleek dat het vandaag in de nieuwsbrief kwam.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

12. 80 km/uur is gewoon goed , de stoplichten beter op de verkeersdrukte laten reageren is een betere oplossing.

Vaak sta je voor een rood fiets stoplicht waar geen fiets te bekennen is.

Ga je richting Enkhuizen sta je bij de afslag IJssel weg altijd stil terwijl het tegenovergestelde verkeer doorgaat.

Daar sta je dan voor joker en dat is niet goed voor de verkeers agressie daarna

Reactie

Zie paragraaf 2.1

13. Bij deze stem ik tegen snelheidsverlaging van 80 naar 70km per uur.

Je kan helemaal niet meer invoegen, omdat je allemaal dezelfde lage snelheid rijdt.

Als het druk is rijdt je automatisch niet harder. Je moet nog wat aan het gevoel van de automobilist overlaten!

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

14. Onderwerp Kruising Keern.

Mijne heren

Volgens mij zal het verlagen van de max. snelheid weinig uithalen.

Wat m.i. wel zal helpen is het vaker controleren. Als fietser, staande voor het verkeerslicht van de kruising, valt het me op dat veelvuldig de toegelaten snelheid drastisch wordt overschreden.

Wordt er meer gecontroleerd en beboet, mits duidelijk aangegeven, dan zal men de snelheid matigen. Ik heb de politie nog nooit zien meten op die plaats.

Reactie

Zie paragraaf 2.1. en 2.5.

15. Ik ben tegen een maximum snelheid van 70 km/uur op de Provincialeweg.

Het argument dat door verlaging van de maximumsnelheid een betere doorstroming wordt verwacht is volgens mij flauwekul. Immers: Hoe hoger de snelheid, des te meer voertuigen per uur kunnen passeren. Dat licht en zwaar verkeer bij 70 km/uur een meer gelijkmatige snelheid zouden hebben, is ook een argument dat niet te onderbouwen is. Op de foto in het Westfries Weekblad van 29 oktober staat een landbouwvoertuig op de kruising bij HN80. Als die trekker 30 km/uur rijdt, wordt de doorstroming niet verbeterd als het overige verkeer 70 km/uur rijdt in plaats van 80 km/uur.

Een verlaging van de maximum snelheid is voor de overheid uitsluitend een nieuwe gelegenheid om meer te controleren en meer verkeersboetes uit te schrijven omdat een groot deel van de weggebruikers de snelheid zal blijven rijden die zij tot nu toe gewend waren te rijden. Bovendien zullen zij het nut niet inzien van de voorgestelde verlaging van de maximumsnelheid.

We zien tegenwoordig op alle wegen in Nederland een wirwar van borden en snelheidsbeperkingen. Het zou veel overzichtelijker zijn en minder aanleiding geven tot verwarring, als op ALLE Provinciale wegen een maximum snelheid van 80 km/uur zou gelden.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

16. De doorstroming van het verkeer zal niet verbeteren door het instellen van een lagere maximum snelheid. De slechte doorstroming wordt veroorzaakt door de rotonde tussen het Keern en de A7.

Deze rotonde veroorzaakt levensgevaarlijke situaties, zowel op de Provinciale weg als op de A7.

Voordat deze rotonde aangelegd werd, was de doorstroming van en naar de A7 gewoon goed. Een andere oorzaak van de slechte doorstroming is het rijgedrag van veel mensen: men gaat met een slakkengangetje in de linkerbaan rijden om vervolgens 10 km. verderop linksaf te slaan.

Wat betreft de luchtverontreiniging zou het beter zijn de verkeerslichten beter af te stellen. Het verkeerslicht springt pas op groen, als men er vlak voor staat; dit betekent remmen en optrekken. Dit geldt voor verschillende verkeerslichten, nl.:

- bij de afslag naar het ziekenhuis
- bij de afslag van de Oostergouw naar de Provinciale weg

Als men dan toch iets aan de luchtverontreiniging wil doen, dient het verkeerslicht op de IJsselweg/Kloosterhout verwijderd worden. Dit verkeerslicht veroorzaakt mijns inziens nog de meeste verontreiniging: het springt op rood, terwijl men zich er vlak voor bevindt. Vele mensen negeren dit verkeerslicht; het heeft op deze plek ook geen enkele zin.

Reactie

Zie paragraaf 2.1

De kruising IJsselweg/Kloosterhout valt buiten dit project. Dat het verkeerslicht op rood springt als er niemand anders is, is het gevolg van de huidige instelling. Er is bij deze regeling namelijk sprake van een "wachtstand rood". Dit wordt binnenkort gewijzigd in een "wachtstand groen".

17. Ben het er niet mee eens,
Eerst maar een betere afstelling verkeers lichten.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

18. Het verbaast mij dat Gemeente Hoorn zich nu opeens zorgen maakt over doorstroming van de provinciale weg.
Eerst alles vol bouwen en adverteren buiten Hoon om de huizen maar vol te krijgen aangezien er binnen Hoorn lang niet zoveel behoefte is aan al die huizen en dan ook niet de gevolgen voor de doorstroming helder in kaart krijgen.
Verder zijn bepaalde stoplichten totaal niet goed op elkaar afgestemd waardoor je soms onnodig lang moet wachten.

Nu wordt men opeens wakker en wil men met de snelheid te verlagen de problemen oplossen.
Bravo wat een oplossing!
We kunnen beter adviessnelheden aangeven zoals als op delen van de westfriesia weg en de stoplichten beter afstellen.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

19. Graag reageer ik even op uw voornemen om de snelheid op de provinciale weg te verlagen naar 70 km /uur

Ik maak zeer regelmatig gebruik van dit wegdeel en constateer ook dat de doorstroming te wensen overlaat, dit komt niet door de hoogte van de max snelheid maar veelal eerder door dat vele weg gebruikers vanaf de turbo rotonde op de linker rijbaan blijven rijden zelfs tot aan de afslag kersenboogaard. Dit zelfde zien we ook bij verkeer wat uit de kersenboogaard komt en gelijk op de linkerbaan gaat rijden , dit vaak omdat ze de afslag op het Keern moeten hebben. veelal is er een file op de linkerbaan terwijl de rechterbaan volledig leeg is. Het vermoeden is dan ook bij een verlaging van de snelheid het verkeer eerder vaster komt te staan (met alle milieu schade tot gevolg). Het lijkt ook een Nederlandse ziekte te zijn om steeds maar op de linker rijbaan

te willen vertoeven , misschien een tip aan de korpschef: controleer hier meer op en minder op 2 a 3 km te snel, u zult zien dat het probleem aanzienlijk kleiner worden.

Zie dit gewoon als een reactie van iemand uit de praktijk, verder wens ik u veel wijsheid.

Reactie

Zie paragraaf 2.1. en 2.5.

20. Van de week was het voetgangerslicht stuk bij H80/provinciale weg.

Ook de lichtmast midden op het kruispunt was stuk.ook die bij de bushalte overigens,das een dubbele gele.

Richting binnenstad in de binnenbocht bij piet Has 3 lichtmasten stuk,plus een in de buitenbocht dit ivm botsing tijd geleden.

Iets verder bij de fiets/voetgangersoversteekplaats oude philipsgebouwen/elephant een lichtmast stuk ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats.

Iets verder bij het oude hotel Hoorn 2 lichtmasten stuk allebei vlak na de kruising,lekker donker.

Bij de middelste rotonde ter hoogte van de A7 3 lichtmasten stuk.

Afrit vanaf Den Oever naar mac donald /hoorn centrum zeker 5 lichtmasten stuk,dit laatste kan verholpen zijn want ik heb de provincie ook al gemaild.

Als het veiliger moet,moet er wel gekeken worden naar de situatie en niet kwakkeloos de snelheid omlaag brengen,

dat zie je ouwe mensen ook doen als je toetert om hen ergens op te attenderen.,meteen remmen en dan pas kijken.

ps de meeste mensen denken vanaf het begin al dat je maar 70 mag op de provinciale weg omdat dat de adviessnelheid is.

Zet op strategische punten gewoon een dummyflitspaal,dan gaat iedereen max imaal 80 rijden op de teller en dat is meestal al niet meer dan 75km/uur.

Reactie

Zie paragraaf 2.1. en 2.5.

21. Graag wil ik reageren op de snelheid op de provinciale weg.

Persoonlijk gebruik ik eigenlijk alleen de zuidelijke/oostelijke.

1. Zoals u zelf al aangeeft gaat het maar om een paar uurtjes per dag, een algehele maatregel is dus overkill
2. Als het druk is helpt 70 km/h ook niet
3. Uitbreiden van de groene golf van HN80 tot aan de snelweg , op welke snelheid dan ook (in de spits lager?) werkt veel beter

Nu is het zo (ik kom dan om 17:00 van de Scheldeweg) dat ik zelden een groen stoplicht zie:

1. Bij de Willemsweg sta je minutenlang te wachten op niets (tegenliggers hebben wel groen, maar u-bochten zijn/zouden moeten zijn verboden)
2. dan bij de Rijnweg vaak weer,
3. Bij de IJsselweg moet je net zolang wachten (op niets) tot er iemand uit de IJsselweg is gekomen (nee, ook de tegenliggers zijn dan nog ver weg),
4. het fietsersstoplicht bij de Lepelaar is vaak wel groen
5. Bij de Liorneweg moet je meestal (groene golf of niet) wachten op het harmonica-effect
6. en bij het ziekenhuis nog een keer en bij de Keern weer

Stad uit duurt 15-20 minuten, terug is het zelfde stukje binnen 10 minuten achter de rug.

Samengevat: stoplichten op elkaar afstemmen en verkeer op de Willemsweg en IJsselweg rood

geven (en de provinciale weg groen) zodra er niemand meer aan komt zou al een hele verbetering kunnen geven zonder op stille tijden de automobilist te ergeren met een onnodige snelheidsbeperking.

En het gaat natuurlijk niet om die 5 minuten extra en mijn auto-stop-systeem zet mijn motor wel uit, maar toch wordt er behoorlijk wat brandstof verspild en CO2 uitgestoten.

En wat betreft "sluipverkeer" door de woonwijken, toen die nieuwste voetgangers-/fietssersstoplichten er nog niet waren was dat inderdaad een veel aantrekkelijker route, in ieder geval gevoelsmatig.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

22. In het weekblad las ik de oproep om een reactie te sturen op de plannen om de maximum snelheid op de provinciale weg binnen de gemeente Hoorn te verlagen naar 70 km.

Ik denk dat het een veel beter plan zou zijn om de 'groene golf' echt af te stellen op 70 km per uur. Dat is momenteel nl. niet het geval.

S'morgens als ik richting de A7 rijdt is het nog wel redelijk te doen, al moet je vaak sneller rijden dan 70 km gemiddeld om de groene golf te halen. Het is op dit moment beter om minimaal 80 km te rijden en zo vlot, zonder te stoppen van de kersenboogerd naar de rotonde bij het missiehuis te komen. Raar maar waar.

S'avonds tijdens de spits komend vanaf de A7 is het momenteel een ramp om het kruispunt bij het Keern snel te passeren. Omdat de doorgaande route dan veel te kort groen licht krijgt sta je vaak ook al weer stil bij de lichten bij het WFG en anders wel bij de Liornestraat. De doorstroming is dan meestal heel slecht en gevolg is dat het verkeer richting kersenboogerd al bij de rotonde bij het missiehuis stil staat... Het verkeer wat vanuit Hoorn vanaf het Keern de provinciale weg op gaat krijgt naar verhouding veel meer groen licht dan het verkeer op de provinciale weg. Als het zou lukken om de doorgaande route veel langer groen licht te geven en dan de volgende stoplichten met een snelheid van 70 km een groene golf te geven dan dwing je automatisch het verkeer tot een lagere snelheid. Nu moet ik vaak zelfs harder rijden dan 80 km om het volgende groen licht te halen ! Eigenlijk een absurde situatie die veroorzaakt wordt door de onjuiste afstelling van de lichten !

Het verlagen van de maximum snelheid naar 70 km is geen goede oplossing en zal nog meer vertraging veroorzaken : je haalt de groene golf niet meer !! En dus nog meer verstopping. Daarnaast is het s'avonds en 's nachts prettiger om 80 km te kunnen rijden op de gescheiden rijbanen.

Kortom een slecht idee om de maximum snelheid te verlagen. Zorg voor een goede doorstroming door de groene golf echt op 70 km af te stemmen (vooral in de avondspits vanaf de A7 naar de kersenboogerd) en je dwingt op deze wijze de gewenste lagere snelheid van 70 km af. En als de stoplichten op een laat tijdstip niet meer werken, kan iedereen weer beter doorrijden op de doorgaande route door 80 km aan te kunnen houden.

Het lijkt wel of het juist afregelen van een groene golf lastig is, maar het moet toch mogelijk zijn om daar een echt goede expert voor in te huren, misschien volgens het principe : no cure , no pay....!

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

23. Naar aanleiding van het bericht in de krant wil ik graag reageren.

Zelf woon ik in Venhuizen en moet op maandag en dinsdag naar de Wijdewormer en maak ik in de spijtijden gebruik van de N506.

Als ik 's morgens op half 8 op de weg rijdt valt het me op dat de verkeersdrukte pas begint bij H80.

Hier versmalt de weg in een eenbaansweg. Vanaf hier geldt al de groene zone, maar eigenlijk werkt deze niet op dit uur. De duur dat de stoplichten op groen staan voor enkel het verkeer op de N506 is te kort.

Het verkeer vertraagt al enorm door de wegversmallingen tussen H80 en afslag Nieuwe Steen.

Ik denk dat de duur van groen licht op de N506 moet worden verlengt. Zodat meer verkeer door kan.

Op de terugweg van Hoorn richting Enkhuizen in de spits begint de opstopping al bij het eerste stoplicht. Ook hierbij denk ik dat jullie eens beter moeten kijken naar hoe de stoplichten staan afgesteld. Vooral bij de afslag Nieuwe Steen. Hier moet je onnodig lang wachten op groen licht. Het verkeer uit Hoorn krijgt heel lang groen. Ook wanneer er al lang geen verkeer meer komt. Dit is wel eens een irritatiepunt.

Dus 70 heeft naar mijn mening geen nut. afstellen van de stoplichten naar mijn mening wel.

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

24. Wij willen graag reageren op het artikel over het verlagen van de snelheid op de provinciale weg naar 70 km.

Wij zijn het hier niet mee eens.

Nog even en wij weten niet meer hoe snel je waar mag rijden.

Hier 80 km., daar 70 km., hier 120 km., daar 130 km.

Straks een bekeuring om dat je net op een overgangsfase zit.

Dus gewoon 80 km. en niet veranderen.

Reactie

Op elk wegvak wordt de maximumsnelheid van 70km/uur aangegeven.

4.3 Zienswijzen op Facebook

4.3.1 Zienswijzen die ons voorstel ondersteunen

1. 70 is hard zat, toch?
2. Ik ben voor.
3. Het grootste deel van de dag is de snelheid al niet hoger dan 70 km mogelijk. Alleen in de "dal"uren kan er sneller worden gereden. Een permanente max.snelheid van 70 kan dus geen bezwaar zijn.
4. Goed idee, maar wel een groene zone
5. Ik heb er totaal geen moeite mee. Als het de doorstroom zou bevorderen zoals men denkt. Waarom geen eerlijke proefperiode, dus als de pluspunten niet gehaald worden dan weer terug naar 80 km/h.
6. 70 is prima
7. Goed plan die 70km
8. 70! Goed idee. Alleen maar voordelen. Mits goed ingesteld.
9. Ik sta er nu vaak stil, dus dat is dan 70 km/u sneller. Ik ben voor
10. Ik ben voor.
11. Ik stem voor.
12. Prima idee 70 km. Had al veel eerder moeten gebeuren. Waarbij wel moet worden opgemerkt dat deze snelheid na iedere kruising moet worden aangegeven door snelheidsborden. Omdat de weg buiten de bebouwde kom ligt hoeft dat voor 80 km niet. Maar wel voor 70 km. Dat is dus een extra kostenpost, maar verder, prima voorstel.

Een ander voorstel kan zijn de weg binnen de bebouwde kom te brengen. Dat scheelt heel veel bebouwde komborden. Wel moeten dan evengoed de 70 km borden na elke kruising worden geplaatst. Maar per saldo is het goedkoper. Ik weet niet hoe het zit met eventuele landelijke en provinciale tegemoetkomingen in de de kosten van onderhoud voor wegen buiten de bebouwde kom. Dat kan er natuurlijk voor pleiten de weg wel buiten de bebouwde kom te laten.

Resumé: 70 kilometer: doen, maar dan wel regelmatig (laser)snelheidscontroles! Anders heeft de maatregel geen enkel nut en is het zonde van de moeite en de kosten van de extra te plaatsen borden.

Reactie:

Zie paragraaf 2.2. en 2.5.

13. Verkeerslichten beter afstellen en als 70 echt helpt prima maar de stoplichten zijn het grootste probleem

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

14. 70 klinkt goed. Misschien wel wat aan dat dubbele kruispunt bij het ziekenhuis doen en aan het knelpunt van de spoorviaduct.

De doorstroming buiten de spits is op de provinciale weg overigens prima als je je gewoon aan die 70km houdt. In de spits zal een groene golf niet werken omdat het er simpelweg te druk voor is.

De vorige coalitie had een plan met een tunnel, daar was meer dan half hoorn op tegen maar

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

15. Ik stel voor het gebied uit te breiden naar vanaf de A& afslag tot aan Enkhuizen.... Moet te regelen zijn...

Ook dat kleine stukje ben ik voor hoor... Als de stoplichten nou ook eens goed uitgeregeld worden dan lukt het ook nog allemaal....

Reactie:

Het voorgenomen besluit heeft alleen betrekking op het weggedeelte binnen de gemeente Hoorn. Verkeerslichten; zie paragraaf 2.1.

4.3.2. Overige zienswijzen

1. Beste Gemeente Hoorn, kunt u mij nog 1 keer uitleggen waarom de groene golf al jaren op 70 is afgesteld als je nu er 80 mag?

Reactie:

In verband met veel vrachtverkeer op de Provincialeweg bleek een groene golf met 80 km/h niet te werken. Bij 70 km/h blijkt de groene golf het beste te werken.

2. SLECHT PLAN!! Als jullie de stoplichten eens gaan afstellen, moet je kijken hoeveel winst je dan maakt! je staat ZO VAAK te wachten voor niets (oostergouw-provinciale T-splitsing) Letterlijk voor niets. Ook vaak springt stoplicht op rood. en als je nét stilstaat springt ie weer op groen terwijl er in de tussentijd niemand mijn weg heeft benut. oftewel; ik had gewoon door kunnen rijden. Ik heb dit een jaar geleden al aangegeven bij de gemeente. maar er wordt uiteraard niets mee gedaan. Mag ik een keer de ambtenaren lenen die hier over gaan, dan ga ik even een rondje met ze rijden. Ik verbaas me dat ze het zelf niet zien. waarschijnlijk komen ze allemaal op de fiets naar hun werk...

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

3. Investeer trouwens eerst even in een verbeterde afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt met Keern. Daar klopt nu weinig van, kan ik u vertellen als dagelijkse gebruiker (per fiets, nota bene!). Groen voor een lege opstelstrook vanuit de stad terwijl er tientallen auto's op de Provinciale Weg wachten, het is gewoon kansloos.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

4. misschien kun je beter die niet werkende turbo rotonde weghalen

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

5. Een extra rijstrook is misschien ook wel wat? En volgens mij voegt de turborotonde op dit moment niet zoveel toe omdat er op zeer korte afstand alweer stoplichten en een normale rotonde zijn... Ik denk dat een kleine reorganisatie van het verkeersplan in z'n geheel wel wat zou zijn. Denk niet dat het verlagen van de maximale snelheid een oplossing is, de keren dat je er nu sneller dan 50 kan rijden zijn zeldzaam namelijk.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

6. Wat dacht je van die achterlijke turbo rotonde eens weg! Welke malloot heeft dat toch verzonnen zeg! De oude situatie was vele malen beter qua doorstroming!! En dan overall in de binnenstad eenrichtingsverkeer nu staat het verkeer vanaf onder de boompjes tot langs het jeudje en tot aan snackbar van ree helemaal vast! Leuk voor de mensen die in de stad wonen en alleen maar via die richting weg kunnen vraag me weleens af of er ook nog mensen met verstand werken bij de gemeente

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

7. 70 km/u is gelet op de hoeveelheid verkeer vaak niet haalbaar. Het effect zal niet of nauwelijks merkbaar zijn.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

8. Ik zou maar eens beginnen met een al lang gekoesterde wens. De Westfriesia weg (N302) nou eens eindelijk helemaal vierbaans maken. Dat zou al een hoop verkeer schelen op de provinciale weg. Een knappe "veilige" fietstunnel onder de provinciale weg t.h.v. Het Keern/Blauwe Berg maken. Dat scheelt tijd in de verkeersstoplichten. De afstelling van de "groene golf" verbeteren en gewoon 80 km/h blijven rijden.

Hierop werd op Facebook gereageerd:
helemaal eens ... daar zit het probleem...

Reactie:

De opwaardering van de Westfrisiaweg is gaande.

9. De ceder is een racebaan met 2 basisscholen. Hele kerseboogaard heeft drempels, behalve de.....Ceder. Doe daar eens wat aan. De provinciale weg is het probleem de slecht afgestelde stoplichten.

Reactie:

De Ceder valt buiten dit project.

Verkeerslichten; zie paragraaf 2.1.

10. Ik vraag me af waarom de Gemeente Hoorn dit soort berichten nog plaatst. Bij elke post zijn 9 van de 10 reacties vooral kinderachtig, dom, agressief, ongenueanceerd, nietszeggend, pessimistisch en negatief...

Over het onderwerp zelf:

Doe vooral wat jullie verwachten dat helpt. Blijkt uit onderzoek van andere locaties dat het beter is? Doen! Geen idee of het werkt? Testperiode van 'x' aantal maanden?

Reactie

Zie paragraaf 2.1.

11. Blijkbaar is er onderzoek gedaan met als conclusie dat 70 km/u de doorstroming verbeterd. Maar wat was dan de conclusie over de invloed van de verkeerslichten? Eens met degene die stellen dat ze niet goed staan afgesteld voor automobilisten en fietsers over het hele traject!

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

12. Dus als we de Turbo Rotonde geen Turbo Rotonde meer noemen is alles opgelost? Ik zeg doen...
Goedkoper kan niet!

Reactie:

Geen

13. Wanneer je de doorstroming wil gaan aanpakken denk ik niet dat die op de provinciale weg als het meest belangrijke probleem gezien moet worden. Ik woon aan het Keern, binnenstad uit, daar staat zelfs op dinsdagavond om 8 uur 's avonds een enorme file wanneer de spoorbomen dicht zijn (minimaal 4x per uur). Al zo vaak brandweer, ambulances en politie daar stil zien staan. Ik hoop dat het college haar prioriteiten verstandig zal stellen.

Reactie:

Het Keern is onderdeel van het project Poort van Hoorn.

14. Nog langzamer ? Zijn jullie gek ofzo. Stel die stoplichten eens knap af vooral linksaf vanaf gemeentehuis richting hotel hoorn.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

15. 50 km zou het beste zijn. Dan heeft elk vetvoersmiddel voldoende remtijd, het scheelt veel lawaai. Vooral van motoren en het dreunen van vrachtautos wordt minder. Eens zien hoe de politiek op dit forum reageert

Reactie:

Zie paragraaf 2.4.

16. Maakt mij niet uit, ik mijd de provinciale weg en ga binnendoor. Sneller...

Reactie:

Geen

17. Ga jullie eens druk maken over het file probleem! In de spits ben je lopend sneller.....

Reactie:

Geen

18. Met 70 zelfde probleem. Remmen met 70 voor oranje omdat je geen bon wilt. Remweg vrachtwagens is veel te lang voor 70 km. Dom dom plan. Mijn film zal dat aantonen binnen kort.

Had de vorige coalitie hier niet een geweldige oplossing voor?

Dit gebeurt 6 keer op een dag door de groene zoneVoorproefje Keer N punt remmen voor oranje licht: <http://youtu.be/ksj-uO1DRks>

Voorproefje Keer N punt Bijna ongeluk

Vandaag begonnen met de opnames van Keer N punt. Hier even een ruwe scene van een uurtje filmen. 1 uur filmen...

youtube.com

En de film komt er aan. Is de gemeente Hoorn ook bereid dit toe te lichten in de film

goed gezegt van die remtijd. Was vandaag getuigen van meer dan 6 rem acties voor orange. Dat het goed ging was mazzel. Zelfs bijna 2 vrachtwagens op elkaar. Heb alles op film staan

Reactie:

Wethouder heeft de film in ontvangst genomen.

19. Wat dacht je van verbreden ipv snelheid verlagen. Flyover/tunnel op drukke kruisingen.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

20. Zodra de westfriesiaweg 4 baans is tot aan elkhuisen zal veel verkeer voor die optie kiezen en zal de prov weg minder gebruikt worden zeker voor vracht verkeer dus laat maar 80 en indd die turborotonde weg

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

21. Snelheid juist omhoog! Hoe sneller je rijdt hoe sneller je weer van de weg af bent

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

22. Ben net over de provinciale weg naar huis gereden en heb er bijna een half uur over gedaan om de afslag bij Hoorn 80 te bereiken. Verkeer stond hopeloos vast en het verkeerslicht bij de afslag naar de binnenstad stond meer op rood dan op groen. Vraag me af of het beter wordt als je er 70 mag rijden.

Ben al blij als je dat al haalt.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

23. Dit is bedacht door een man

Reactie:

Geen

24. En voor motoren 140 km p/u

En dan zeker nog meer schrikken als ze voorbij razen...

Als je oplet (en niet zoals de meeste weggebruikers met meer dan rijden bezig bent) dan zie je ze aankomen en schrik je niet. Ik rij ruim 22 jaar en ben nog nooit geschrokken

Reactie:

Geen

25. Slecht plan .

Reactie:

Geen

26. Dus als je de kraan dichtert zet kan er meer water door? Zorg dat de doorstroming beter word. De tutbo rotonde heeft nut maar door de stoplichten op het bij het Keern loopt de boel vast.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

27. niet doen, voegt niets toe, automobilisten pesten.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

28. Zou de ervaringen uit andere vergelijkbare gemeentes eens pijlen. Niet wiel op nieuw uitvinden.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

29. Niet zo een goed idee. Slecht voor de doorstroming Ook die zogenaamde groene golf mbt stoplichten werkt niet. Weer een dom idee van de overheid. Keep on going mates. Ga je eens bezighouden met al die mensen die zorg nodig hebben. die weten nu nog steeds niets.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

30. De stoplichten moeten langer op rood. Dan kan je nog meer verkeer verzamelen om de doorstroming zo belabberd mogelijk te maken. 'S ochtends is er niets aan de hand tot de stoplichten gaan werken. Dan is het op eens druk. Doorstroming heeft niets met snelheid te maken.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1. De verkeerslichten op de Provincialeweg zijn 24 uur per dag in werking.

31. Gewoon 80 houden wat mij betreft. Dan kun je als het rustig is lekker doorrijden en tijdens de spits haal je dit toch niet

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

32. Heel Hoorn is een puinhoop qua verkeer. Alle zogenaamde verbeteringen maken de situaties alleen erger zoals die drama rotonde waar iedereen veel te snel over scheurt. Bovendien maak ik juist zelden mee dat mensen 80 rijden op de Provincialeweg, meestal rijden mensen al 70 of zelfs langzamer.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

33. Gewoon 80 aanhouden, en turborotonde?? Zo snel loopt het verkeer daar niet door, floprotonde eeder. Heb betere oplossingen gezien.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

34. Het maakt mijns inziens geen verschil. Het probleem zit hem in de afstelling van meerdere stoplichten. Als ik 's ochtends vanaf Hotel Hoorn rechtsaf de provinciale weg op ga, zie ik de meeste auto's dik de 100 km/u aantikken omdat ze met die snelheid nog net het groene licht (al gaan er ook veel door oranje of erger) bij de volgende kruising (gemeentehuis) kunnen halen. 's Middags staan de stoplichten na de turbo rotonde veel langer op rood dan op groen. Geen wonder dat het vast loopt. Verkeer van rechts (vanuit de stad) heeft meer dan drie keer zo lang groen. Ik snap dat ze verkeer de stad uit willen hebben. Maar opstoppen op de provinciale weg zijn dus het gevolg. En dat los je niet op door wel de snelheid met 10 km/u te verlagen, maar niet de stoplichten aan te pakken!!!

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

35. Denk dat het echt helpt om de Westfrisiaweg aantrekkelijker te maken en om drukke kruispunten te ondertunnelen. 70 zomaar instellen kan niet als ook niet de weg anders wordt ingericht.

Reactie:

De opwaardering van de Westfrisiaweg is gaande. De markering op de Provincialeweg is bij recent onderhoud reeds afgestemd op een maximumsnelheid van 70km/uur.

36. Lekker 50 rijden en fietsers vrij baan!

Reactie:

Zie paragraaf 2.4.

37. De 30 kilometer zones zijn gewoon racebanen waar NOOIT handhaving is.

Reactie:

30km zones vallen buiten dit project. De beoordeling of handhaving plaatsvindt is aan de politie en het Openbaar Ministerie. De gemeente levert metingen aan waarop OM en politie hun prioriteiten bepalen, daarbij kijken zij ook naar ongevals cijfers en klachten.

38. De meeste trage mensen rijden daar maar 60.

En we wachten zowat voor alle stoplichten.

Dus laat maar.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

39. Idd gewoon 80 turbo rotonde geen turbo rotonde meer noemen, behalve als je er vanaf de berkhouterweg op wil draaien richting de a7 om 08:00 dan heb je wel wat pk's nodig om er tussen te komen. En dat dubbele kruispunt hof van hoorn/Ziekenhuis oplossen.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

40. Nee 80 is prima, als iedereen zich dan ook maar aan de 80 houdt...er zijn mensen die er 50 rijden...levensgevaarlijk...

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

41. Ze kunnen van alles willen, maar of ik daar aan mee doe?

Reactie:

Geen

42. Verkeerslichten beter afstellen, onnodig linksrijders aanpakken, want deze gaan al vrij vaak onnodig links rijden terwijl ze pas thv belastingdienst/kersenboogerd eraf moeten, invoegstrook bij turborotonde (vanaf berkhouterweg) zou wat langer moeten worden

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

43. Laat het lekker 80 en doe wat aan die stoplichten.. Door die waardeloos afgestelde dingen is er telkens file...

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

44. Wat een onzin, als het te druk is kun je toch niet boven de 30 rijden. Een groene golf zie je maar zelden rijden en tijdens rustige tijden is die 80km/u prima.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

45. Er wordt daar toch te vaak ingehaald ook waar het niet mag. Verder ook de stoplichten daar zijn niet goed afgestemd!

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

46. Ik weet een ander goed plan. Haal de marge van vele, echt heel veel seconden uit de stoplichten. Net als in Amsterdam. Dat scheelt heel veel nodeloos wachten, en heel veel nodeloos motorgeronk om niets. Dus nodeloze vervuiling.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

47. Ik zeg 80

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

48. En die 'rode golf' eens afstellen (hou ook rekening met trager optrekkend vrachtverkeer) zou ook tof zijn

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

49. Laat het zo als het is.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

50. Drama, sta er dagelijks vast en groene golf werkt voor geen meter!!

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

51. Tegen. Dat helpt echt niet!

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

52. Laat me niet lachen met die groene golf elke dag irriteer ik me mateloos om van de A7 naar Hn'80 en vv te komen. nee die groene golf is meer een irritatiegolf. Het zal nog veel erger worden vermoedelijk met de ombouw van de 302 en de drukte die daar ontstaat.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

53. Moet je er nog op reageren dat heb in hoorn weinig zin ze drukken het er toch door heen

Reactie:

Geen

54. Hier voor of tegen roepen heeft volgens mij weinig zin, want er moet gereageerd worden via email of brief. Ik ben benieuwd naar het onderzoek wat ten grondslag ligt aan dit voorgenomen besluit!

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

55. Haha het is nu al een drama als mensen daar 70 gaan rijden terwijl je 80 mag dus nee geen goed plan

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

56. Wát een zotte aanname. "Door de snelheid te verlagen naar 70 km/uur, zou de doorstroming verbeteren". Vergelijk verkeer met het water uit een fles, die ik op z'n kop hou. Gaat het water dan sneller of langzamer stromen...??? En is de fles nou sneller of langzamer leeg....?? Denk na, bollebozen van de gemeente.!!!

Hierop werd op Facebook gereageerd:

Lijkt mij ook....logisch toch...wordt het wachten nog langer om Hoorn uit te komen.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

57. Stoplichten zijn helemaal verkeerd afgesteld

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

58. Een groene golf informatiebord die aangeeft met welke snelheid je groen hebt zou misschien wat zijn. En turbotonde werkt verkeersbelemmerend.

Hierop werd op Facebook gereageerd:

Dat info bordje staat er al jaren, zo goed kijkt men tegenwoordig.

Ik bedoel zo een bord dat aangeeft dat als je 50 of 60 rijdt dat je dan groen hebt, dynamische snelheidsregeling heet dat geloof ik. Ook prettig voor omwonenden! Staat ook zo een bord op de weg naar Enkhuizen geloof ik.

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

59. Ik denk dat snelheidsverlaging niet tot betere doorstroming leidt. Beter zou zijn meer rijbanen of een nieuwe rondweg verder van de bebouwde kom af. Hebben ze in Almere goed aangepakt

Reactie:

Zie paragraaf 2.1.

60. Is dit bij hoorn 80 of niet

Reactie:

De foto bij het artikel was genomen bij Hoorn80.

61. Belachelijk

Reactie:

Geen