



*Gaan we linksom, rechtsom of gewoon rechtdoor?
Luchtopname boven de wijk Westerwatering naar de wijk Westerkoog.*

**ONTWERPBEGELEIDINGSGROEP RONDWEG WESTERKOOG
BIJDRAGE BEWONER R.FOPPEN
April 2003**

ONTWERPBEGELEIDINGSGROEP RONDWEG WESTERKOOOG

Als bewoner van de Westerzoom aan de rondweg Wildeman wil ik graag als lid van de ontwerpbegeleidingscommissie mijn bijdrage leveren aan de herinrichting van de rondweg.

De huidige situatie op en rondom de rondweg – door de gemeente zelf gecreëerd zonder inspraak van de bewoners – is alarmerend. Door de voorrangssituatie ligt de gemiddelde snelheid nu ruim boven de toegestane snelheid van 50 km/u. De overlast voor de bewoners en het gevoel van onveiligheid is groot. Om aan deze situatie een einde te maken, wil ik graag een bijdrage aan de herinrichting leveren.

Uitgangspunt

Mijn uitgangspunt is een veilige rondweg te ontwikkelen voor alle weggebruikers met een minimale belasting voor de omwonenden. Het uitgangspunt van de gemeente is een nieuwe Noord Zuid as in Zaanstad te ontwikkelen waarbij de rondweg in Westerkooog met de openstelling van de busbrug een traverse wordt. Dat de veiligheid voor de gemeente geen prioriteit heeft, blijkt uit eerder genoemd feit van de voorrangssituatie op de rondweg. En verder om maar enkele feiten te noemen; de openstelling van de busbrug tijdens de eerste dag van het nieuwe schooljaar zonder aankondiging naar de bewoners of schoolleiding. En in het algemeen de aanleg van de Centrale Ontsluitingsweg volgens het bestemmingsplan.

30 km zone

Het aanleggen van een 30 km/u gebied heeft daarom een hoge prioriteit. Het gebruik van deze weg als een doorgaande verkeersweg wijs ik resoluut van de hand. Meer dan 10.000 voertuigbewegingen per etmaal over deze weg is volstrekt ontoelaatbaar.

Verblijfsgebied

De wijk Westerkooog heeft een duidelijke verblijfsfunctie en is derhalve slechts geschikt voor regulier woon- en werkverkeer. Het gebied kent een verzameling erftoegangswegen en kan daarom worden aangemerkt als een verblijfsgebied. Met dit gegeven als uitgangspunt dient de rondweg als volgt te worden ingericht.

Wegbreedte 7 m

De breedte mag maximaal 7 meter zijn met gekleurde fietssuggestie stroken van ieder 1,5 m breed. In deze situatie is slechts sprake van 1x1 middengeleider. Dus geen wegas in welke vorm dan ook.

Gelijkwaardige kruisingen

Het huidige voorstel met uitritconstructies wijs ik van de hand. In een verblijfsgebied dient te worden uitgegaan van gelijkwaardige kruisingen, waarin de algemene voorrangregels gelden. De huidige voorrangssituatie heeft voldoende de gevaren aangetoond. Het plan om enkele plateaus met voorrangssituatie te projecteren, draagt niet bij aan de eenduidigheid. Één voorrangssituatie voor de hele wijk. De geplande Gumatec drempels, die nauwelijks invloed op de rijnsnelheid hebben, zijn bij gelijkwaardige kruisingen overbodig.

Oversteekplaatsen

Alle bestaande oversteekplaatsen dienen gehandhaafd te blijven en worden als volgt ingericht. Een wegvakplateau met een middenrustpunt. Dit middenrustpunt dient minimaal 1,5 meter breed te zijn. Op deze wijze ontstaat een veilige oversteekplaats

met dubbele functie, namelijk een veilig eiland voor de voetgangers en een afremobstakel voor de overige weggebruikers. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de scholen die om duidelijke oversteekplaatsen hebben gevraagd.

Parkeervakken

Het creëren van parkeervakken keur ik af. Wel dient langs de gehele rondweg een voetpad gecreëerd te worden. Momenteel worden voetgangers op verschillende plaatsen gedwongen van de rijbaan gebruik te maken of over te steken. Parkeerplaatsen aan de rondweg tasten het beeld van onze groene wijk alleen maar aan. De wijk heeft voldoende parkeerplaatsen binnen de erven. Verder geven parkeerplaatsen langs de weg een gevoel van onveiligheid. Spiegels en openslaande portieren voor fietsers. En het zicht wordt ontnomen voor de voetgangers met name kinderen.

Verkeerscirculatieplan

Het verkeerscirculatieplan is inmiddels uit het programma van eisen verdwenen. Het gevolg is, dat zoals nu de weg gepland is met plateaus in de Glazenmaker het verkeer de route over de Wildeman zal kiezen. Momenteel is hier ook al sprake van. De Wildeman is een brede racebaan zonder enig obstakel. Daarom dient een erftoegangsconstructie gemaakt te worden waarbij het verkeer bij binnenkomst van de wijk automatisch richting Glazenmaker gedirigeerd wordt. Een zelfde constructie – mocht het ooit zo ver komen – dient bij de busbrug gecreëerd te worden. Zwaar vrachtverkeer mag alleen tussen 's morgens 9.00 u en 's middag 15.00 u. gebruik maken van de rondweg.

Binnengebied

In de planning wordt geen rekening gehouden met het binnengebied van de wijk. Na de scholenbrand en de herbouw van de scholen is een vrije ruimte ontstaan, die de gemeente heeft ingepland voor bewoning. Hoe dit gebied ontsloten gaat worden is onduidelijk, maar vormt wel een belasting voor het huidige wegensysteem. In plaats van de Centrale Ontsluitingsweg loopt er een breed fiets- en voetpad. Dit pad heeft altijd een centrale rol gevormd voor het vele fietsverkeer door de wijk. Dit pad dient dan ook gehandhaafd te blijven, zodat fietsers voor een veilige en korte weg door de wijk kunnen kiezen.

Metingen

In een email heb ik gevraagd naar de geluidsrapporten van het bureau M+P. Eigenlijk ken ik geen rapporten betreffende geluidsmetingen. Wat ik opmaak uit de summier beschrijvingen gaat het hier om theoretische waarden in geval van bepaalde asfaltkeuzes en snelheden. Over dB(A) waarden wordt nogal lichtvoetig gedaan. Maximale waarden in woonwijken liggen rond de 50 dB(A). Maar een toename van 3dB(A) is al een verdubbeling van het geluid. Graag zou ik metingen willen zien van zowel geluid als voertuigbewegingen uitgevoerd door een onafhankelijk bureau.

Conclusies

De rondweg in Westerkoog dient conform een 30 km zone in een verblijfsgebied te worden ingericht. Een wegbreedte van totaal 7 m. met daarin geprojecteerd fietssuggestiestroken van 1,5 m. breed. Over de gehele rondweg gelijkwaardige kruisingen. De bestaande oversteekplaatsen worden vervangen door plateaus met een middenrustpunt van 1,5 m breed. Een dergelijke eenduidige constructie waarborgt de veiligheid van de weggebruikers en een minimale belasting voor de omwonenden.