



1. Opening en mededelingen

In verband met vakantie van de voorzitter opent vice-voorzitter G. Balke de vergadering.

2. Notulen d.d. 4 maart 2003

De notulen worden conform goedgekeurd en vastgesteld.

3. Voorstellen en ideeën besteding welzijnsbudget 2003

De aanwezigen wordt verzocht op een ter vergadering verkrijgbaar formulier met voorstellen van het bestuur aan te geven welke onderwerpen zij van belang achten. Ook kunnen andere voorstellen bij het bestuur worden ingediend. Een van de aanwezigen stelt direct voor een deel van het budget te besteden aan een kunstwerk voor de wijk.

De eventueel door de gemeente te plaatsen kerstbomen zijn behoorlijk prijzig. Een van de bewoners zal een kennis verzoeken een alternatief aanbod aan het bestuur te doen.

Zodra de formulieren zijn geïnventariseerd zal het bestuur prijsopgave vragen voor de belangrijkste activiteiten. In de volgende vergadering zal dan een definitief voorstel aan de bewoners worden voorgelegd.

4. Herinrichting rondweg Glazenmaker / Wildeman

4.1 Toelichting namens bestuur wijkoverleg en scholen

Dhr. Schanzleh, betrokken bij de voorbereiding, licht de totstandkoming van het voorstel en de mening van het bestuur toe.

Vooropgesteld betreft het plan een voorstel van de gemeente die eindverantwoordelijk is voor de inrichting van de openbare weg en voor verkeersmaatregelen.

Alhoewel herinrichting van de rondweg een heikel onderwerp is, door de relatie met een eventuele openstelling van busbrug de Binding, is de huidige rondweg absoluut onveilig. Om die reden moest er, los van een eventuele openstelling van de brug, iets gebeuren. Alle belanghebbenden (Anbo, Prinsenstichting, scholen, wijkoverleg) zijn door de gemeente bij de voorbereiding betrokken. De samenwerking met de gemeente is positief geweest. Er is open gecommuniceerd en de wensen van bewoners zijn goed besproken, gewogen en waar mogelijk gerealiseerd.

Indien de Binding gesloten blijft, wordt de rondweg op de voorgestelde manier uiterst veilig. De gevolgen van beperkte openstelling van de brug (waarschijnlijk in 2004) zijn echter door het wijkoverleg niet goed in te schatten. De gemeente dient daarover meer duidelijkheid te geven. Alhoewel de voorgestelde maatregelen een zo hoog mogelijke veiligheid zullen creëren, blijft de weggebruiker verantwoordelijk voor zijn eigen weggedrag. Handhaving van de maximale snelheid is daarom van groot belang. Landelijk geldt echter dat op 30 kilometer niet zal worden gehandhaafd. Het bestuur acht dat uiterst onverstandig.

De voorgestelde tijden van beperkte openstelling van de brug, sluiten niet goed aan op de schooltijden.

Wijkoverleg en scholen menen dat hier t.z.t. een adequate oplossing voor moet worden gevonden. Bestuur en scholen vinden dat een mogelijke totale openstelling van de brug een te onveilige situatie op de rondweg zal veroorzaken en vrezen in dat geval ook voor teveel geluidsoverlast. Westerkoog is een verblijfgebied en moet dat ook blijven. De politiek zal daarover, met name ook in relatie met Inverdan, een uitspraak moeten doen.

4.2 Presentatie DHV/gemeente inzake herinrichting rondweg

Mw. M. van Baak (projectleider gemeente Zaanstad), dhr. K. Steernberg (verkeersdeskundige gemeente Zaanstad) en dhr. D. Overkamp (DHV) lichten de plannen waar nodig toe en beantwoorden vragen uit de zaal. De gemeente heeft getracht maatregelen te treffen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de rondweg; ook als de brug open gaat. Het voorlopig ontwerp en deze presentatie beperken zich tot de herinrichting. Vragen en opmerkingen kunnen ook schriftelijk worden ingediend tot en met 19 mei 2003; hiervoor zijn formulieren te verkrijgen in de Vuister. De projectgroep zal alle vragen schriftelijk beantwoorden.

Ter vergadering wordt een notitie uitgedeeld waarin de 10 meest gestelde vragen reeds worden beantwoord.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn metingen verricht van de verkeersdrukke op dit moment; de resultaten daarvan zijn bekend. Ook is bekend hoeveel de verkeersdrukke maximaal mag toenemen. Voorwaarde blijft dat de rondweg veiliger moet zijn dan nu het geval is.

In de huidige situatie gaat al het verkeer via de noordelijke ontsluiting bij de benzinepomp de wijk in en uit. Over de Glazenmaker rijden dagelijks ca. 6000 voertuigen; bij het winkelcentrum zijn dat er nog zo'n 3000. Ook via de Wildeman rijden ca. 6000 auto's; bij het winkelcentrum zijn dat er nog ongeveer 2000.

Ca. 10% van de genoemde aantallen zal per uur in de drukste spitsuren rijden.

Openstelling van de brug creëert een extra ontsluiting in het zuiden, waardoor het aantal voertuigen van de wijkbewoners meer over de rondweg zal worden verdeeld. Door verkeer uit Westerwatering dat via de zuidelijke ontsluiting de wijk in komt, zal waarschijnlijk de kortste route door de wijk nemen (via de Wildeman), waardoor het daar drukker zal worden. Om het verkeer beter te verdelen zal met borden de route via de Glazenmaker worden aangegeven, zodat uitsluitend mensen die de route goed kennen via de Wildeman zullen rijden. Tijdens de spits zal de brug gesloten zijn, zodat het aantal verkeersbewegingen in die periode gelijk zal zijn aan de huidige situatie.

De gemeente heeft prognoses opgesteld aan de hand van een voor heel Zaanstad geldend verkeersmodel, daarbij is ook rekening gehouden met verkeer uit Saendelft en Inverdan. De ervaring heeft geleerd dat dat model goede prognoses oplevert.

De piramides op de brug haperen vaak. Gevraagd wordt wat de gemeente daaraan denkt te doen. De gemeente zal dit bekijken als een definitief besluit over de verkeersmaatregelen wordt genomen en garandeert de bewoners dat de afsluiting van de brug goed zal werken.

Gevraagd wordt hoeveel auto's per dag over de brug zullen rijden als deze permanent zou worden opengesteld. Verwacht wordt dat dat er 10.000 zullen zijn. De brug zal echter in de spits gesloten blijven (gerekend wordt met 4 spitsuren met 10% per uur van het totale verkeersaanbod); er zullen derhalve naar verwachting dagelijks maximaal 6000 voertuigen over de brug gaan rijden.

Eén van de aanwezigen stelt dat de getallen niet betrouwbaar zijn. De gemeente heeft immers al in een eerder stadium toegezegd dat indien het aantal voertuigen hoger dan 5800 zou zijn een tweede ontsluiting van Westerwatering zou worden gerealiseerd.

Aan de hand van tekeningen lichten de heren D. Overkamp en K. Steernberg de geplande maatregelen toe:

- Op de kruising Westerkoogweg/Guisweg zal een enkelstrooks voorrangsrondte worden aangelegd.
- De voorrang van het fietspad langs de Guisweg blijft gehandhaafd. Fietsers zullen ook op bovengenoemde rondte voorrang hebben, evenals op de kruising bij de busbrug. Op deze manier wordt een doorgaande voorrang fietsroute gecreëerd.
- De kruising Westerkoogweg/rondweg wordt een voorrangskruispunt (de Westerkoogweg krijgt voorrang). Bij deze kruising verdwijnt de oostelijke rijbaan van de Glazenmaker.
- De rondweg wordt versmald van 9 tot 7 meter.
- Westerkoog is verblijfsgebied; in een dergelijk gebied en dus ook in Westerkoog geldt een maximum snelheid van 30 km per uur.
- In beginsel wordt de gehele rondweg voorzien van een voet- en fietspad aan de binnenkant van de ring.
- De rondweg blijft tweerichtingsverkeer.
- Aan de rondweg ter hoogte van de woningen aan de Glazenmaker zullen een paar parkeerplekken worden aangelegd.
- De bestaande parkeerplaatsen bij het winkelcentrum blijven gehandhaafd.
- Een aantal bestaande parkeerplaatsen aan de Wildeman zullen verdwijnen.
- Vrijwel alle zijwegen van de rondweg krijgen een erf karakter. De meeste daarvan zullen op de rondweg worden aangesloten middels een inritconstructie. Alle gebruikers van de rondweg krijgen voorrang (ook voetgangers en fietsers).
- De kruisingen met Oosterveld en Locomotief worden gelijkwaardig. Op die plaatsen zal een plateau worden aangelegd. Ook op die kruisingen hebben alle gebruikers van de rondweg voorrang.
- Ter hoogte van alle zijwegen zal een steunpunt van 2 meter breed in het midden van de rijbaan worden aangelegd, zodat voetgangers goed kunnen oversteken. Deze steunpunten zullen geschikt zijn voor rolstoelgebruikers.
- Alleen ter hoogte van het winkelcentrum zal een zebra-markering worden aangelegd.
- De gedeelten van de rondweg tussen de middensteunpunten in zullen aan weerszijden worden voorzien van roodgekleurde fietssuggestiestroken van 1,5 meter breed. Voor autoverkeer is dan nog 4 meter beschikbaar. Auto's mogen wel uitwijken naar de fietssuggestiestroken. Bewezen is dat een dergelijke markering de snelheid van het autoverkeer verlaagt en dat meer rekening wordt gehouden met fietsers. Een van de aanwezige bewoners merkt op dat het de voorkeur verdient de rode fietsstroken aan te leggen met een laag gekleurd asfalt; alleen een rode slijtlaag is onvoldoende en verdwijnt te snel. Deze suggestie wordt door de projectleider meegenomen; pas bij het definitief ontwerp zal de materiaalkeuze worden bepaald.
- De vrijliggende fietspaden bij het winkelcentrum zullen verdwijnen; het pad aan de zuidkant van de rondweg zal voetpad worden.
- Op de brug komen bushaltes met Abri's. Voor de bushaltes langs de rondweg zullen geen havens worden aangelegd; de bussen zullen op de rijweg te halteren.

Gevraagd wordt of dit geen gevaar op zal leveren doordat auto's de bus zullen gaan passeren. Dhr. Overkamp antwoordt dat overwogen kan worden een fysieke geleider in de weg te leggen, zodat passeren niet mogelijk is.

- Ter hoogte van alle oversteekplaatsen bij de aansluitingen worden busvriendelijke drempels aangelegd, behalve als de aansluiting in een boog van de rondweg ligt.
Dhr. Verhoeven dringt erop aan bij alle aansluitingen drempels aan te leggen (ook in de bogen), zodat het verkeer wordt gedwongen zich aan de maximum toegestane snelheid te houden. Het verkeer in de bogen rijdt buiten de spits vaak heel hard. Dhr. Overkamp antwoordt dat het fysiek afdwingen van de maximum snelheid een harde drempel om de 50 à 60 meter vereist. Daar zullen de meeste wijkbewoners niet gelukkig mee zijn. Wel kan worden overwogen aan het begin en aan het eind van een boog in de weg een busvriendelijke drempel aan te leggen.
Sommige bewoners willen dat de gemeente de maximum snelheid van 30 km en daarmee de veiligheid in de wijk garandeert, óók als er meer verkeer door de wijk rijdt. Andere bewoners menen dat een compromis moet worden gezocht; ook brandweerwagens en ziekenwagens moeten immers van de weg gebruik kunnen maken.
Bewoners dringen aan op handhaving van de maximum snelheid door gemeente en/of politie. Dhr. Overkamp antwoordt dat niet de gemeente, maar de politie verantwoordelijk is voor handhaving; handhaving van de snelheid in Westerkoog heeft echter bij de politie geen prioriteit.
Dhr. Steernberg deelt mee dat er al ruime ervaring is opgedaan met een wegprofiel zoals hier voorgesteld. Vastgesteld kan worden dat de snelheid aanzienlijk daalt. Getracht wordt zo vriendelijk mogelijke maatregelen te treffen en de leefbaarheid voor de bewoners te handhaven.
- Dhr. Verhoeven vraagt of het wel verstandig is de rondweg te versmallen. Dhr. Overkamp antwoordt dat de maximale wegbreedte in een verblijfsgebied 7 meter is.
- De kruising met de Binding wordt een voorrangskruispunt (verkeer van de Binding krijgt voorrang). Volgens sommige bewoners is dat geen goede keus; verkeer uit de wijk zal in de spits dat kruispunt dan nog moeilijk kunnen passeren. Dhr. Overkamp antwoordt dat als de snelheid van het verkeer slechts 30 km per uur is, het invoegen makkelijker zal zijn dan nu het geval is. Bovendien zal de brug gedurende de spits gesloten zijn. Gezien de verkeersintensiteit op dat kruispunt wordt het niet noodzakelijk geacht op die plek een rotonde aan te leggen.

Nog meer reacties uit de zaal

- Een rotonde op de kruising Westerkoogweg/rondweg wordt door bewoners inderdaad veiliger geacht, maar door de combinatie van een voorrangsrtonde en het terugbrengen van de Glazenmaker op die plek tot één rijbaan vrezen sommige bewoners dat het in de ochtendspits moeilijk zal zijn de wijk te verlaten. De woordvoerders van de gemeente menen dat de capaciteit van de rotonde voldoende zal zijn voor de te verwachten verkeersintensiteit.
- Gevreesd wordt dat fietsers op de rondweg in de knel zullen komen doordat auto's mogen uitwijken naar de fietssuggestiestrook. Fietsers zullen zich vaak opgejaagd gaan voelen door auto's. Dhr. Overkamp antwoordt dat de strook dermate herkenbaar is dat dit werkelijk veiliger voor fietsers zal zijn. Bovendien hebben alle weggebruikers hun eigen verantwoordelijkheid.
- Gevraagd wordt naar de te verwachten geluidstoename langs de rondweg door de toename van verkeer en de te verwachten verkeersmaatregelen. Dhr. Overkamp antwoordt dat, alhoewel de wet geluidhinder niet van toepassing is op een 30 km-zone, toch een akoestisch onderzoek conform deze wet is verricht op basis van de huidige verkeersintensiteit en de prognoses. Daarbij is een wettelijke rekenmethode toegepast. De geluidbelasting zal enigszins toenemen; om die reden zal geluidsarm asfalt worden toegepast. Het plaatsen van suskasten of iets dergelijks is niet noodzakelijk.
- Mw. Bruning laat weten dat zij meent, alhoewel zij in eerste instantie haar bedenkingen had, dat de plannen een redelijk veilige verkeerssituatie zullen opleveren.
- Dhr. Overkamp stelt het wijkoverleg voor de opening van de rondweg t.z.t. met een educatieve actie voor de scholen te begeleiden. Deze suggestie zal worden overwogen.
- Dhr. Meijerink vraagt of de herinrichting van de rondweg t.z.t. ook wordt geëvalueerd. Mw. Van Baak zegt dat toe.
- Dhr. Steernberg stelt de bewoners voor eens te gaan fietsen op een vergelijkbare weg zoals hier voorgesteld in Assendelft en in Krommenie, zodat zij kunnen voelen of fietsers daar veilig zijn. Alhoewel dat een 50 km-gebied is, is de drukte vergelijkbaar met die in Westerkoog.
- Dhr. Foppen laat weten niet in de plannen te geloven. Naar zijn mening is de voorlichting niet eerlijk. Hij waarschuwt de bewoners dat zij, indien een 30 km-zone is ingevoerd, geen enkel recht meer hebben om bezwaar in te dienen tegen geluidsoverlast. Er is naar zijn mening geen verkeerscirculatieplan en de snelheid zal niet worden gehandhaafd. Hij voorspelt dat de Binding in het nieuwe bestemmingsplan helemaal open zal worden gesteld, hetgeen enorme verkeersstromen met zich zal meebrengen, waardoor de rondweg een doorgaand karakter zal krijgen.
Dhr. Schanzleh is het niet eens met dhr. Foppen. Hij heeft er, alhoewel handhaving belangrijk is, vertrouwen in dat de rondweg veilig zal worden. De voorstellen voor de herinrichting van de rondweg moeten los worden gezien van openstelling van de brug. De gemeente heeft alle partijen inclusief de

bewoners eerlijk en juist voorgelicht. Ten aanzien van een (beperkte) openstelling van de brug zal een aparte procedure moeten worden gevoerd. Vanavond gaat het uitsluitend over de herinrichting.

- Eén van de aanwezigen vraagt de gemeente te garanderen dat de maximale snelheid van 30 km zoals voorgesteld in de plannen wordt afgedwongen. De gemeente kan dat voor geen enkel 30 km-gebied garanderen. De maximale snelheid zou waarschijnlijk alleen met harde drempels om de 50 à 60 m kunnen worden afgedwongen; dat zou de wijk echter onleefbaar maken.
- Gevraagd wordt wanneer de herinrichting gereed zal zijn. De gemeente hoopt het definitief ontwerp in september/oktober 2003 te kunnen afronden, waarna begin 2004 met een gefaseerde uitvoering zou kunnen worden gestart. Er kan nog niet worden ingeschat hoe lang de uitvoering zal duren.

Mw. Van Baak benadrukt dat de betrokken gemeenteambtenaren altijd voor bewoners aanspreekbaar zijn indien er onverhoopt zaken mis gaan. Zij besluit dit gedeelte van de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng.

5. Sluiting

De vice-voorzitter besluit hiermee de openbare vergadering.

Volgende Openbare Vergadering op dinsdag 7 oktober 2003

V.O.F. de TEKST
Joke Kooi