

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Zaanstad

Herinrichting Rondweg Westerkoog

Beknopt verslag bewonersavond 2: bespreken opties

Donderdag 2 november 2018

Datum
Kenmerk
Eerste versie

26 november 2018
002005.2018110.N1.02

Locatie: Scouting Koog - Zaandijk, Zuiderzoom 84, Koog aan de Zaan
Tijd: Inloop vanaf 19u00, bijeenkomst van 19u30 tot 21u45

NB: Dit is geen woordelijk verslag. Onderstaand is bedoeld om een goed beeld te schetsen van de avond en de feedback die we op de avond hebben ontvangen.

1 Aanleiding voor dit ontwerpproces

In reactie op gestelde vragen -ook naar aanleiding van het verslag van de vorige bijeenkomst- zetten we hier nog een keer zo helder mogelijk uiteen wat de aanleiding is voor dit proces van 'meedenken met de herinrichting van de rondweg Westerkoog'.

Het college heeft in januari 2018 besloten voorbereidingen te treffen die nodig zijn de busbrug 24 uur open te stellen. Het besluit om de busbrug definitief 24 uur open te stellen is door de raad formeel nog niet genomen. In het geval de busbrug 24 uur wordt opengesteld, zijn er verkeersmaatregelen op de rondweg van Westerkoog nodig. Ook zijn maatregelen nodig die de geluidshinder bij een aantal woningen beperken.

De komende tijd werkt de gemeente Zaanstad deze maatregelen verder uit. Voor de rondweg heeft Goudappel Coffeng opdracht gekregen om tot een passend ontwerp te komen in samenspraak met bewoners.

Wat moet er gebeuren voordat de busbrug 24 uur open kan?

- Definitief besluit van de gemeenteraad over de 24-uurs openstelling.
- Herinrichting van de rondweg in Westerkoog. Het gaat om aanpassingen om de verkeersveiligheid op De Wildeman en De Glazenmaker (rondweg Westerkoog) te verbeteren.
- Stil asfalt op De Wildeman (dat is alleen nodig als de maximale snelheid hier 50km/u blijft).

- Geluidsscherm bij de busbrug met maximale hoogte van 1,20 meter, of het isoleren van de gevels van 24 tot 36 woningen (op kosten van de gemeente).

De gemeenteraad heeft geld beschikbaar gesteld deze maatregelen bij een openstelling uit te voeren. Als de gemeenteraad besluit de busbrug niet 24 uur open te stellen, dan worden deze maatregelen niet uitgevoerd.

Wel worden rotondes op de kruisingen bij de busbrug aangelegd en worden de fietspaden op de busbrug geasfalteerd. Zo verbetert de gemeente in elk geval de verkeersveiligheid op en rond de busbrug, ook als de busbrug niet 24 uur open wordt gesteld.

2 Plenaire start van de avond

De gastheer van de avond, Sander van der Eijk, opent de avond. Het doel van de avond is om te reflecteren op de vorige bijeenkomst en de gestelde vragen te beantwoorden. Om vervolgens te kijken naar de ontwerpopties: 50/30 km/h en 30/30 km/h.

Er is bewust voor gekozen deze avond als extra avond toe te voegen. Oorspronkelijk werd rekening gehouden met 3 avonden, dat worden er nu vier. Omdat we alle gestelde vragen en opgehaalde informatie van de eerste avond zorgvuldig willen beantwoorden en meewegen.



Sander van der Eijk (gespreksleider van de avond) en Christian Evers (projectleider Goudappel Coffeng) verzorgen een toelichting op de gestelde vragen. Marco Aarsen (landschapsarchitect en ontwerper van Goudappel) licht toe welke ontwerpopties hij ziet. Daarbij is gegeven de input van de eerste avond nadrukkelijk ook uitwerking gegeven aan een 'ring volledig 30' variant. De voor- en nadelen van de verschillende alternatieven worden toegelicht. Het gesprek over de vragen en ontwerpen is uitgebreid plenair gevoerd. Het laatste half uur is aan afzonderlijke gesprekstafels ingezoomd op de ontwerpen. In dit verslag (hieronder) leest u de belangrijkste

opmerkingen die zijn gemaakt, en de feedback die wij hebben gekregen op de ontwerpopties. Hiervoor zijn kaartbeelden met de gemaakte opmerkingen toegevoegd.

Reacties uit het publiek

- Aanwezigen geven aan dat de rondweg een doorgaande route is door een woonwijk. Ze zijn bezorgd over de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. Voor vele aanwezigen is de aanleiding om hier te zijn dat de rondweg momenteel al als onveilig wordt beleefd.
- De vraag wordt gesteld welke opdracht Goudappel mee heeft gekregen van de gemeente. Welke functie heeft de weg? Een verblijfsgebied of een doorgaande weg? Zie daarvoor hetgeen staat geschreven onder 1: aanleiding voor dit ontwerpproces.
- In en rondom Zaanstad staan veel ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Dit zorgt voor een toename van verkeer, ook op de rondweg. Voor een toekomstvast ontwerp is het van belang om rekening te houden met alle (regionale) ruimtelijke ontwikkelingen. Dit heeft ook gevolgen voor het gebruik en intensiteit van verkeer op de rondweg in Westerkoog.
- De vraag wordt gesteld om te zoeken naar oplossingen elders in het netwerk. In hoeverre is het mogelijk om te zoeken naar alternatieve routes voor het doorgaande verkeer? Zijn er andere alternatieven in het netwerk, zodat het verkeer geen gebruik maakt van de rondweg. Als suggesties wordt gegeven om een parallelweg langs het spoor en provinciale weg te realiseren.
- Oosterveld wordt niet meegenomen in de scope van het project. Vanuit de aanwezigen wordt dit gezien als een gemiste kans. Het Oosterveld vindt men een onveilige weg, waar minimaal 500 basisschoolkinderen en middelbare school scholieren gebruik van maken.
- De gemeente heeft afgelopen jaren diverse beslissingen genomen over de busbrug. Ten tijde van het lokaliseren van de Prinsentichting aan de Westerkoogweg, was de voorwaarde voor deze ontwikkeling dat de busbrug dicht zou blijven voor autoverkeer. Inmiddels is de busbrug 20 uur per dag open en is het voornemen om de busbrug 24 uur open te stellen. Telkens worden andere beslissingen genomen. Dat geeft geen vertrouwen.
- De wens wordt uitgesproken om de scope van de opdracht te wijzigen, waarbij de Westerkoogweg als variant wordt meegenomen. Bewoners geven aan dat zij de wens hebben om de Westerkoogweg te gebruiken als doorgaande route voor alle verkeersdeelnemers.
- Een alternatieve variant kan zijn om de bus over de Westerkoogweg te laten rijden, zodat de busverbinding niet geheel verdwijnt bij het realiseren van 30km/h. De gemeente geeft aan deze optie te willen bekijken.
- Om het aandeel doorgaand verkeer te bepalen heeft de gemeente in mei 2017 kentekenonderzoek gedaan op de busbrug. Volgens de bewoners was dit geen representatieve meetperiode. De Coentunnel was op dat moment afgesloten en op de Guisweg was vertraging. Daarnaast is in het voorjaar gemeten, waarbij het fietsgebruik hoger ligt dan in het najaar en winterperiode.
- Er is veel doorgaand verkeer dat via de rondweg naar een parkeergarage in de buurt van het centrum, om vervolgens lopend naar de stad te gaan.

- De bus blijft een dilemma in de opgave. In principe rijdt de bus niet in 30km/h gebieden. Er leven verschillende beelden als het gaat om de vraag of de bus al dan niet zou blijven rijden als het 30 wordt. Volgens een bewoner zou Connexxion daar wel voor open staan. Verder verwijst Connexxion naar de gemeente. En dan is er nog de Stadsregio Amsterdam, die als opdrachtgever voor het OV aangeeft niet door 30km-gebieden te willen rijden.
- Op dit moment is er een sterk gevoel van verkeersonveiligheid en te hard rijden. Zijn hier ook gegevens over ter onderbouwing? De gemeente gaat dit uitzoeken en komt hier de volgende avond op terug.
- Er zijn vragen over het belang van draagvlak. Goudappel Coffeng en de gemeente willen graag tot oplossingen komen die als het ook maar even mogelijk is, gedragen worden door zoveel mogelijk bewoners. Tegelijkertijd zijn experts er ook verantwoordelijk voor dat er een veilige en goed functionerende oplossing komt. Opties worden voorgelegd aan het bestuur. Daarbij geven we duidelijk aan wat de bewoners vinden. Het is uiteindelijk aan de politiek om tot een passend besluit te komen.

3 Ontwerpopties

Naar aanleiding van de eerste avond zijn twee ontwerpopties verder uitgewerkt.

1. De Wildeman 50 km/h (met fietssuggestiestroken) en De Glazenmaker 30 km/h (gemengd).
2. De Wildeman en Glazenmaker beide 30 km/h met fietssuggestiestroken en gelijkwaardige kruispunten.

Bij de 50/30 variant is ook het noordelijke gedeelte van De Glazenmaker 30 km/h, dit in tegenstelling tot de presentatie op de eerste avond. Het vrachtverbod op de busbrug blijft in beide varianten van kracht. De kosten van de varianten zijn nog niet bekend.

Samenvatting van de meest genoemde punten:

- De groep heeft een sterke voorkeur om de hele rondweg als 30 km/h in te richten. Men verwacht dat het hierdoor veiliger wordt, gemotoriseerd verkeer langzamer rijdt en dat er minder doorgaand verkeer gebruik maakt van de rondweg!
- Uitgesproken voorkeur voor een rotonde aan de noordzijde van de rondweg (kruispunt De Wildeman – De Glazenmaker – Westerkoogweg).
- De wens om de oversteeklocaties voor voetgangers te voorzien van zebra's, ook bij 30 km/h.
- Rekening houden met geluidshinder, zowel door toename van verkeer (met name bij 50 km/h) of door materiaal (klinkers bij 30 km/h).
- De Westerkoogweg benutten als doorgaande route voor de bus
- De Westerkoogweg benutten voor alle verkeersdeelnemers.
- Rekening houden met de voetpaden.

4 Opmerkingen ontwerpoptie 30 km/h

Wat vindt men goed aan de ontwerpoptie 'gehele rondweg 30km/h'?

- Eerlijker verdelen van verkeer over westelijk en oostelijk deel van de wijk.
- Ontmoediging om via Westerkoog te rijden, minder verkeer over De Wildeman.
- 30km/h zone lijkt minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer en zorgt ervoor dat minder verkeer van buiten door onze wijk rijdt.
- De gelijkwaardige kruispunten zorgen er voor dat het verkeer minder hard rijdt.
- Met rechts voorrang verwacht men dat het vanuit de zijstraten makkelijker is om de rondweg op te rijden.
- Minder geluidsoverlast, omdat er minder verkeer over de wegen gaat.

Wat kan beter aan de ontwerpoptie 'gehele rondweg 30 km/h'?

- Verhardingssoort: asfalt met streetprint (uitstraling van klinkerverharding), dit geeft naar verwachting minder geluid dan klinkers.
- "Straatstenen zie ik als een zwaktepunt".
- Zijn de gelijkwaardige kruispunten (rechts voorrang) verantwoordelijk met deze verkeersintensiteiten?

Wat is goed aan de ontwerptekening?

- Rotonde goed idee.
- 30 km/h kost maar een paar bomen.

Verbeterpunten ontwerptekening?

- Aandacht voor trottoirs.
- Suggestie om fietsrotondes aan te leggen op de kruispunten Locomotief en Oosterveld.
- Fietsers op de Glazenmaker richting Westerkoogweg steken voor de rotonde schuin over zodat ze niet $\frac{3}{4}$ om de rotonde moeten fietsen voor o.a. de Westerkoogweg.
- Positie bromfietsers (bij de rotonde aan noordzijde).
- Door 'optische' drempels aan te leggen kan de bus gebruik blijven maken van De Wildeman en De Glazenmaker.
- Waarom geen verkeerslichten in plaats van rotonde? Of rotonde met verkeerslichten in de spits? Fietsers hebben voorrang op de rotonde, zij zullen zeer veel oponthoud veroorzaken.
- Kan er bij elk oversteekplaats een knipperlicht of signaallicht geplaatst worden?
- Meer snelheidsremmers door meer plateau's bij alle zijstraten.

Overig

- Is er rekening gehouden met de capaciteit van de huidige rotonde Westerkoogweg - Guisweg?
- "Bij 30-30 mag van mij de busbrug open".
- Westerkoogweg open voor verkeer.
- De bus over de Westerkoogweg.
- Bushalte hangjongeren

5 Opmerkingen ontwerpoptie 50/30 km/h

Wat is goed aan de ontwerpoptie 50/30 km/h?

- Voorkeur 30 – 50 km voor betere verkeersafwikkeling.
- 30 km/h is positief

Wat kan beter aan de ontwerpoptie 50/30 km/h?

- Zorgen worden geuit voor afslaande fietsers op De Wildeman. Voor hen wordt het naar verwachting erg lastig om over te steken. Goede rugdekking bij linksafslaan vraagt aandacht!
- Plateaus waar de bus overheen moet rijden, remmen de snelheid voor autoverkeer onvoldoende. Als mogelijke oplossing kan de bus over de Westerkoogweg. Dan kunnen de plateaus op De Wildeman en De Glazenmaker hoger en daarmee veiliger.
- 12.000 motorvoertuigen per etmaal is ongeveer 1.200 voertuigen in het drukste spitsuur (vuistregel). Dat is elke 3 seconden een auto. Hoe moeten de fietsers dan nog oversteken?
- De Wildeman als 50 km/h weg is aantrekkelijker als doorgaande weg. Een 30 km/h inrichting niet.
- Bij 50 km/h lijkt De Wildeman een provinciale weg. "Dit zie ik niet als oplossing".
- Zorgen worden geuit over het drukker worden op De Wildeman en vanaf de zijstraten De Wildeman op rijden. "Ik kom De Wildeman vanaf de zijstraten niet meer op bij 50 km/h".
- Uitgangspunt is veiligheid. 50 km/h wordt per definitie minder veilig gevonden.
- Uitgangspunt is bomen behouden, 50 km/h kost 12 bomen.
- Een bredere rijbaan bij de nieuwe 50km/h, betekent hogere snelheid. Verkeer trekt tussen de plateaus hard op. Auto's kunnen elkaar passeren zonder over de fietsstroken te rijden.
- Drempels bestemd voor 50km/h zijn 'slechts' verhoging die met 65 km/h genomen kunnen worden.
- "Geen te hoge drempels maken in de weg".
- Verkeer wordt naar De Wildeman geleid, waardoor het veel drukker wordt op De Wildeman.

Wat is goed aan de ontwerptekening?

- Glazenmaker: gelijkwaardige kruispunten met rechts voorrang wordt als positief punt gezien.

Wat kan beter aan de ontwerptekening?

- Aandacht voor trottoirs in het ontwerp.
- De mogelijkheden voor zebrapaden en oversteekplaatsen in 30 km/h verder uitwerken.
- Op de plateaus op De Wildeman zijn de fiets en auto niet gescheiden. Wens is om de fietsstroken langs de middengeleiders (waar zebrapaden liggen) door te trekken.
- De weg komt nog dicht langs de huizen.
- Is het mogelijk om knipperlichten als waarschuwing en attentie verhogend te plaatsen bij de plateaus?

- Voorstel om een rotonde te maken aan de noordzijde van de rondweg bij De Wildeman – De Glazenmaker – Westerkoogweg.
- Houdt rekening met verlichting op het kruispunt De Wildeman – De Glazenmaker – Westerkoogweg.
- De Glazenmaker: wegbeeld van 30 km/h is hier te smal.

Overig

- Wens om Oosterveld éénrichtingsverkeer, de wijk uit, te maken.
- Wens om Oosterveld 30 km/h te maken ipv huidige 50 km/h.
- De Wildeman is ook een woonwijk, net zoals De Glazenmaker.
- “Ik blijf bang voor verkeer dat uit Assendelft naar de markt gaat in Zaandam, via de rondweg”.
- Wat is het effect van geluidsarm asfalt? Hoelang blijft het asfalt werkzaam?

6 Afsluiting van de avond

~~De volgende avond staat voorsnog gepland op dinsdag 11 december.~~ Er zijn veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Er bestaat bij de bewoners nog onduidelijkheid over de samenhang tussen de busbrug en de herinrichting van de rondweg.

Goudappel en de gemeente geven aan eerst de avond met elkaar te willen nabespreken: Vervolgen we het proces zoals afgesproken of is er meer tijd nodig om alles goed mee te wegen en uit te zoeken? Dit wordt per mail aan alle aanwezigen teruggekoppeld met de verzending van dit verslag. Uitnodiging en informatie volgt.