

**Project Herinrichting Doorsteek Westerhoutplein - Insprekers**

| Inspreker | Vragen en opmerkingen bewoners   |
|-----------|--|
| 1         | <p>Waarom wordt het doorsteekstuk eenrichtingsverkeer?<br/>En wellicht belangrijk hoe gaat dit gehandhaafd worden?</p> <p>Voor de mensen die vanaf de duinwijklaan komen is dit nodeloos omrijden en zorgt voor extra drukte richting de rotonde.<br/>Er gaat nu gezorgd worden dat mensen vaker de verkeersregels gaan overtreden.<br/>Waar het nu misgaat is dat na de herinrichting mensen verkeerd opgesteld staan op de weg als ze vanuit de duinwijklaan de oversteek willen maken naar de vondellaan. De oversteek andersom is ook niet ideaal, je staat namelijk scheef voor de drempel die je op moet om de duinwijklaan in te rijden.</p> <p>De afslag vanaf de zeestraat naar de duinwijklaan is zeer onoverzichtelijk en het is wachten totdat er een fietser in iemand zijn dodehoek zit. De fietsers zijn zeer slecht te zien/controleren door het afslaande verkeer en het gaat nog een keer een flink ongeval opleveren... Ik zou graag verder in gesprek willen met u over dit onderwerp, ik maak hier graag tijd voor vrij. Ik hoor graag van u.</p>   |
| 2         | <p>Er is meermaals aangegeven in Fixi dat de oversteekplaats voor voetgangers onveilig is (thv duinwijklaan/zeestraat). De plek is niet handig in verband met het zicht van/op en de snelheid van de auto's. De snelheid van de auto's lijkt in dit ontwerp niet afgezwakt, het zicht wordt niet verbeterd en lijkt hierdoor niet veiliger.</p>  |
| 3         | <p>Als wij willen oversteken van de duinwijklaan dan komt er regelmatig verkeer hard aan vanuit de zeestraat. Het overzicht die straat in is niet goed.<br/>Wij zouden graag een verkeersdrempel willen in de zeestraat voor dat je het westerhoutplein nadert. Zodat het verkeer daar afgeremd wordt.</p>   |
| 4         | <p>De bestaande situatie heeft in de 36 jaar dan we wonen op nr 157 van de Zeestraat nooit tot een ernstig ongeval geleid. Het is welleswaar opletten geblazen maar dat moet men zeker ook op en rond de nieuwe rotonde op het Westerhoutplein. De situatie daar is er alleen maar gevaarlijker op geworden. Er is dus zeker geen directe aanleiding voor deze aanpassing cq uitgave van de kosten.</p> <p>Ik zie op de tekening dat de twee parkeerplaatsen die komen te vervallen in de Zeestraat de plaatsen voor ons huis zijn, plaatsen waar wij al 36 jaar gebruik van maken. Velen in de Zeestraat hebben twee auto's en bij de bewoners aan de zuidzijde van de Zeestraat zijn helemaal geen parkeerplaatsen. Eigenlijk is er op dit moment dus al een tekort aan parkeermogelijkheden.<br/>Bovendien zijn er geregeld zo'n 3 of 4 bewoners van de Duinwijklaan die hun auto ook in de Zeestraat parkeren vanwege tekort parkeerplaatsen aldaar. Als er dus bovendien nog twee plaatsen komen te vervallen vergroot dat alleen maar onze parkeerproblemen!</p> <p>Op de twee parkeerplaatsen die zouden moeten verdwijnen, zijn groenstroken voorzien. Ook daar ben ik tegen omdat de ervaring is dat de Gemeente deze niet of nauwelijks onderhoud en voor de hondenbezitters is het een uitlaatplaats! Kijk naar de huidige bloemperken, het is niet om aan te zien!</p> <p>Ik begrijp niet dat de Gemeente zo weinig oog heeft voor de belangen van haar bewoners. Met parkeerproblemen worden we dagelijks geconfronteerd. Het voorstel leidt alleen maar tot irritatie en maakt een einde aan een op dit moment redelijk goede situatie. Dus waarom dit plan?</p> |
| 5         | <p>Verkeer dat vanuit de Duinwijklaan rechtsaf slaat de Zeestraat op, richting de rotonde, rijdt met hun rechterwielen erg vaak over het begin van het groenstrookje in de binnenkant bocht. Schade daarvan aan de weg/ groenstrook is zichtbaar. Dit ondanks eerst paaltjes en nu een witte streep. Het zou mooi zijn als de bochtstraal aangepast kan worden in dit werk.<br/>Voor verkeer uit de Zeestraat die rechtsaf wil de Duinwijklaan in, is het onduidelijk waar zij de draai moeten maken en komen daardoor erg vaak op de linkerwegheft van de Duinwijklaan uit. Dit heeft oa te maken met de kleur van het tegelwerk. Het zou fijn zijn als ook dit gelijk aangepast kunnen worden.</p>   |
| 6         | <p>Weer twee parkeerplaatsen minder in de Zeestraat. En .....er zijn er al te weinig. Mensen van de Duinwijklaan parkeren nu ook al in de Zeestraat. Wij leveren alleen maar in. En met het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid krijgen we nog meer parkeerders uit de omliggende buurten!!</p>   |
| 7         | <p>Zoals ik het nu in het plan zie, komt het verkeer van de Vondellaan nu eerder op de zeestraat, waardoor het vanuit de zeestraat drukker wordt bij mijn oversteek. In die bocht is het door de geparkeerde auto's slecht te overzien. Nog onveiliger?<br/>Als deze auto's niet meer in de bocht kunnen parkeren, dan is het voor mij te overzien en ook voor de auto's vanuit de duinwijklaan. En ook veilig in de nieuwe, maar ook in de huidige situatie. Is dat niet voldoende voor de veiligheid? Zichtbaarheid. Volgens mij als je dat stukje aanpakt is het net zo veilig nu als in het nieuwe plan.</p>   |
| 8         | <p>Allereerst moet mij van het hart dat het mij bevreemdt dat deze voorgestelde aanpassingen niet zijn voorzien bij de aanpassingen die gemoed waren met de herinrichting van het kruispunt Warande/Zeestraat. De onveilige verkeerssituaties zijn m.i. nl. hierna ontstaan.</p> <p>Naar mijn mening is een grote oorzaak van de onveiligheid dat het fietspad voor het museum aan de kant van de Zeestraat een twee-richtingenfietspad is. Alleen de oost-westrichting is hier nodig en wenselijk.<br/>Ook op de rotonde dient het duidelijk te zijn dat er voor de fietsers maar één richting op gereden mag worden op de punten waar auto's doorsteken.</p> <p>Verder vind ik dat het niet nodig is om beplanting en parkeerplaatsen te wijzigen. Zoals ik hiervoor al aangaf is er al veel geld gestoken in de aanleg van de rotonde wat ook geen werkelijk bestaand probleem heeft opgelost. Om nu weer alles op de schop te gooien, vind ik kapitaalvernietiging.</p> <p>Op de plek waar nu twee parkeerplaatsen worden verwijderd op de Zeestraat heerst een parkeerprobleem. De minimale wijziging van de huidige situatie (thans is het fietspad op die plek ook van de rijbaan gescheiden) heeft een onevenredige verzwarende van de parkeerdruk tot gevolg.</p>   |
| 9         | <p>vanuit de Duinwijklaan rechtsaf slaan kan op het moment alleen als je een heel ruime bocht neemt waarbij je als automobilist uit je rijbaan moet gaan. Anders neem je de de groenstrook met opsluitbanden mee met je rechter achterband, zoals al vele malen gemeld op Fixi met foto's van het stukgereden gras erbij. Ook nu staat er een melding daarover op Fixi. Met een vrachtwagen of grotere auto kan die bocht helemaal niet gemaakt worden zonder met de rechterachterband de hoek van de groenstrook mee te pakken. Wordt die uitrit in de nieuwe situatie breder gemaakt? Kan ik niet zien op de tekening.</p>   |

|    |  |
|----|--|
|    | <p>het fietspad wat langs datzelfde punt over de Zeestraat twee kanten op loopt is voor fietsers die vanaf de Noorderwijk de Duinwijklaan oversteken heel gevaarlijk. De aandacht van de automobilist die uit de Duinwijklaan komt is gericht op het vaak razendsnelle verkeer van links uit de Zeestraat, je moet het fietspad op rijden om de Zeestraat goed in te kunnen kijken ivm de bocht in de Zeestraat en als je dan alsnog een snelle fietser van rechts krijgt zie je die niet of wordt het fietspad geblokkeerd omdat er gewacht moet worden op verkeer uit de Zeestraat. Eigenlijk zou het veiliger zijn als fietsers vanaf de Noorderwijk weg ook even over de rotonde om moeten fietsen (kan voorlans dus is niet erg om) zodat je geen fietsers van rechts hoeft te verwachten als automobilist op de Duinwijklaan. Dat is nl op het moment al echt heel gevaarlijk voor die fietsers en als ik de tekening goed lees dan wordt het in de nieuwe situatie nog erger. Dan moeten ook de fietsers die het westerhoutplein over willen steken richting de Vondellaan vóór de automobilisten uit de Duinwijklaan langs om de fietsdoorsteek te bereiken. Fietsdoorsteek iets verleggen zodat die voor museum Kennemerland komt te liggen lijkt me veel veiliger.</p> <p>De snelheid van aanrijdend autoverkeer uit de Zeestraat, worden daar nog beperkende maatregelen voor genomen? Is al zolang ik me kan heugen een gevaarlijk punt voor overstekers en verkeer uit de Duinwijklaan ivm het slechte zicht door de bocht in de Zeestraat.</p> |
| 10 | <p>Dagelijks fiets ik van het ontmoetingscentrum via de rotonde naar de Duinwijklaan die ik dan in rijdt. Niet alleen bij de Duinwijklaan, maar ook bij de uitrit Noordewijkweg en de Dreef ben ik al diverse malen door auto's zowat aangereden. Automobilisten verwachten geen fietsers van rechts. Ik heb al eerder aangegeven zet voor de bij genoemde uitritten of hoe je ze ook wilt benoemen, een bord dat aangeeft fietsers uit twee richtingen!</p> <p>Vele automobilisten zullen niet blij zijn met het feit dat ze niet meer rechtdoor kunnen rijden richting vondellaan. Kost allemaal weer een hoop belasting geld omdat er door de z.g verkeersdeskundige niet kundig is naar gekeken.</p> <p>Ook zo iets, als ik met mijn auto vanaf de Dreef de weg op rijdt dan moet ik de bocht heel ruim nemen, anders ram ik met mijn achterband de stoeprand.</p>   |
| 11 | <p>Na bestudering van de tekening kan ik alleen maar zeggen: goed plan, meteen uitvoeren. Gedurende lange tijd hebben we de situatie ter plaatse bekeken en ons afgevraagd welk gestoord konijn de huidige situatie heeft ontworpen. Maar gelukkig kunnen we nu vaststellen dat de wal het schip heeft gekeerd en dat het gezonde verstand is teruggekeerd. Vandaar mijn hulde voor Uw voorstel.</p>   |
| 12 | <p>Het betreft de apex van de bocht vanuit de duinwijklaan naar de rotonde. Wanneer je rechtsaf wil slaan moet je veel links aanhouden om de scherpe hoek van de band en de ontstane kuil te ontwijken om schade aan wielophanging en banden te voorkomen.</p>   |
| 13 | <p>Wij wonen in de bomenbuurt en lopen regelmatig richting westerhout en kinderboerderij. We moeten dan de Zeestraat en Vondellaan lopend oversteken met een 2-jarige. Met name bij de zeestraat komen auto's met (minstens) 50 km/u aanrijden en door de bocht in de zeestraat, icm geparkeerd auto's, is het zicht op deze oversteekplaats bijzonder ondermaats en biedt dit te weinig ruimte om veilig en tijdig af te kunnen remmen. Hier is het echt noodzakelijk dat de situatie veiliger wordt. Een zebapad met tijdige waarschuwing voor de auto's, 30 km/u, een drempel of oversteekplek in andere vorm lijkt me heel passend mee te nemen in de vernieuwing die nu plaats gaat vinden.</p>   |
| 14 | <p>Aandacht voor de voetgangers. Als je vanuit de Vondellaan naar het Westerhoutpark/bos wilt of de Smaeckkamer moet je de Westerhoutweg oversteken en daarna het fietspad. Daar is nu niet echt een plek voor. De stoep houdt eigenlijk gewoon op en links van de Westerhoutweg is niet eens een stoep meer (De stoep aan de rechterkant is behoorlijk smal trouwens). Het fietspad oversteken is lastiger geworden omdat er veel snel fietsverkeer is. Fietsers die vanuit de richting Wijk aan Zee komen hebben slecht zicht op eventuele voetgangers en ook op fietsers vanuit de Westerhoutweg. Een waarschuwingsbordje oid zou goed zijn. Er lopen daar best veel kinderen maar ook voor wat oudere mensen zoals ik is het soms lastig. Zeker met mooi weer wanneer er veel fietsers zijn.</p> <p>Het zicht vanuit de Vondellaan op verkeer wat vanaf het Westerhoutplein de Vondellaan in komt is slechter sinds de rotonde door de slinger in de weg. Voor fietsers en voetgangers die vanuit de Vondellaan richting Wijk aan Zee gaan is dit lastig. Vooral omdat auto's nog steeds best hard rijden daar.</p>  |
| 15 | <p>maak van de rotonde voor de fietsers één richtingsverkeer. Tijdverlies t.o.v. de doorfietsroute is er m.i. nauwelijks, maar zal bijdrage aan de verkeersveiligheid.</p>   |
| 16 | <p>Geen overzicht bij het uitrijden van uitrit Vondellaan 106a. Indien hier twee parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dhr. Was zich bewust van het parkeerprobleem en kon met één parkeerplaats wel leven.</p>   |
| 17 | <p>Ik woon zelf in de Duinwijklaan en steek regelmatig over met de auto ri Vondellaan.<br/>Ik zie en ervaar geen gevaarlijke situaties (alleen veel fietsers zonder licht...)<br/>Het hele project heeft al aardig wat gekost en blijkbaar gaan jullie nu weer geld uitgeven, dit is voor ons onbegrijpelijk.<br/>Als je de oversteek voor auto's wilt afschaffen is dat makkelijk te realiseren door een verkeersbord te plaatsen. De rest kan dan gewoon zo blijven. Dat paaltje vlak voor de duinwijklaan (wat al een paar keer verplaatst is kan ook wel weg) De parkeerplaatsen kunnen gewoon blijven. Het fietsgedeelte ook en u bespaart een behoorlijk bedrag. Beter was het geweest als al die mensen die dit allemaal bedenken dit eerder hadden bedacht. Dit alkes moet tenslotte ook betaald worden, ik vind het totaal overbodig.</p>   |
| 18 | <p>Wat wij als gezin het belangrijkste vinden is dat er een zebapad komt om veilig van de Duinwijklaan naar de Westerhoutweg te komen. Dat was zonder kinderwagen al riskant en lastig. Maar met kinderwagen is het Russisch roulette. Onze kinderen lopen nog niet zelf. Maar kan me voorstellen dat je als ouder met lopende kinderen ook behoorlijk aan het opletten bent. De auto's komen behoorlijk hard aanrijden vanaf de zeestraat, en je kunt de auto's niet zien. En er gaan heel veel voetgangers richting de kinderboerderij en het bos.</p> <p>Wat ik daar nog aan wil toevoegen is dat het ook lastig is om met de auto van de Duinwijklaan richting de Vondellaan te gaan. Ook omdat het verkeer van links niet te zien is. Dus je moet echt met een flinke vaart de weg oversteken.. niet ideaal en voelt altijd onveilig.</p>   |
| 19 | <p>zie pdf</p>   |
| 20 | <p>Het kronkel fietspad zal leiden tot verbetering.</p> <p>Wel zullen de auto's voorrang moeten krijgen als de auto's richting de Vondellaan rijden. En niet dat ze moeten wachten op de overstekende fietsers.</p> <p>De auto's die vanuit de Duinwijk laan komen moeten omrijdeDat is wel balen maar zal. Vast een kwestie van wennen zijn.</p> <p>Nadeel is wel dat zij nu meerdere malen de fietsers kruisen. lpv 1 keer 4 keer (rotonde erc)</p> <p>Verder zal de veiligheid vergroot worden als de 2 richting weg voor de fietsers verval( vanaf de rotonde gezien als je uit WAZ komt en dan de Duinwijk laan in wil.)</p> <p>Dat moet gewoon 1 rijrichting zijn.</p> <p>Het is nu opletten aan alle kanten wat er aan komt en zeker met de snelheden van de E bike.</p> <p>Dat zou in mijn optiek een hele grote positieve verandering teweeg brengen.</p>   |

|    |   |
|----|---|
| 21 | <p>Als dagelijks gebruiker van dit stukje Beverwijk ben ik erg blij met het voorstel. Ik heb de tekening aandachtig bestudeerd en ben tot de conclusie gekomen dat deze een prima ontwerp toont, echter mis ik hierin 2 verkeersdrempels.</p> <p>Zoals al heb aangegeven gebruik ik dagelijks deze doorgang met de fiets en zowel de Vondellaan als de Zeestraat zijn racebanen. Vanuit de Zeestraat wordt er snelheid gemaakt richting de nieuwe rotonde en aan de Vondellaan zijde wordt er snelheid gemaakt vanuit de rotonde.</p> <p>Mijn voorstel is om op de Zeestraat en de Vondellaan net voor de kruisingen van het nieuwe fietspad een drempel aan te brengen zodat de auto's moeten afremmen en niet zo snel kunnen accelereren.</p>   |
| 22 | <p>Het vervallen van 2 parkeerplaatsen ligt voor de bewoners van het betreffende deel van de Zeestraat wel erg moeilijk. De plaatsen worden gecompenseerd in de Vondellaan. Maar die liggen toch wel een stuk verder van de woning af, en het is de vraag of de bewoners daar terecht kunnen. Weliswaar zijn er daar nu geen parkeervakken, maar er wordt al zeer frequent geparkeerd. Met andere woorden, ze zijn niet beschikbaar voor bewoners van de Zeestraat.</p> <p>Toch denken wij dat een oplossing is. Ook in dit deel van de Zeestraat wordt frequent door niet bewoners lang geparkeerd. Het deel Zeestraat tussen de Groenelaan en Beeckzanglaan is betaald parkeren (voorheen blauwe zone). Door de parkeerzone uit te breiden tot aan het Westerhoutplein, stijgt de kans dat er voldoende vrije parkeerplaatsen zijn voor de bewoners.</p>  |
| 23 | <p>Toen ik de brief voor het eerst las was mijn reactie: Waarom?</p> <p>Als bewoner van de Boogaardlaan gebruik ik deze doorsteek zeer regelmatig zowel als automobilist, fietser en voetganger. U geeft helaas niet aan wat er in uw ogen onduidelijk is geworden en welke invloed dit op de verkeersveiligheid heeft, Zodat een goede beoordeling niet mogelijk is.</p> <p>Ik kan zeker beamen dat er na de laatste aanpassing wat onduidelijke situaties zijn ontstaan. Het terugdraaien van de aanpassingen van de vervallen doorsteek bij de Dreef richting het Centrum zou een goede oplossing zijn.</p> <p>Voor mij als automobilist is er de onduidelijkheid waar ik precies vanaf de Zeestraat de Duinwijklaan kan inrijden. In plaats van de oude vloeiend bocht is er nu een haakse indraai gecreëerd met op de hoek een scherpe steen. Dit zorgt ervoor dat ik (m.n. avonds,) op de ander weghelft terecht kom.</p> <p>Als fietser kan ik mij voorstellen dat een fietser die niet hier bekend is niet weet hoe hij vanaf de doorsteek de Westerhoutweg kan inrijden (moet ik die gekke slinger maken?). Vanaf de doorsteek naar de Duinwijklaan is de aparte toegang tot het fietspad en de daarachter liggend slingertotaal niet nodig en gebruik ik (en vele anderen) dan ook nooit.</p> <p>Vol trots schrijft u dat er meer ruimte komt voor groen en nieuwe bomen. Het nieuwe groen is minimaal en zeer versnipperd zodat dit slecht onderhouden zal worden. De bomen kunnen in de huidige (en oude) situatie ook geplant worden en kunnen dus niet als argument gelden voor deze aanpassing.</p> <p>Ook is er in dit plan ook een, door u niet volledig belicht, ander aspect n.l. de benodigde omweg. Deze is ongeveer 290 meter. Als alleen de auto's van de Zeestraat, Duinwijklaan, Boogaardlaan, Kastanje-, Linde- en Berkenlaan, voor wie dit een belangrijke ontsluitingsweg is, éénmaal per dag deze omweg moeten maken dat neer komt op ca. 90 kilometer. Dit heeft een behoorlijk negatief effect op het milieu en de leefomgeving.</p> <p>Hier kunnen de paar m2 gras niet tegen op.</p> <p>Er stonden op 2e kerstdag 307 auto's in dit gebied. <math>307 \times 0,290 \text{ km} = 89,03 \text{ km}</math>. Ik ben me er van bewust dat niet alle auto's deze weg zullen rijden maar het overige verkeer, dat van de Duinwijklaan gebruik maakt, zal deze aantallen ruimschoots compenseren. Dit komt ook overeen met het aantal kilometers dat 1 auto per jaar ongeveer extra maakt. Het gaat slechts om een indicatie een geen feit.</p> <p>Het is een gegeven dat een rotonde veiliger is dan kruisingen, maar een rotonde met een lengte van 380 meter is wel wat overdreven. Echter volgen de fietsers in dit plan niet de rotonde maar doorsnijden hem. Ook zijn de voorrangregels niet gelijk aan die van een rotonde. Hiermee vervalt m.i. een claim voor een verhoogde verkeersveiligheid door het toepassen van een rotonde. De fietser moeten in uw plan voorrang geven aan het verkeer op de zgn. rotonde. Hierbij ontstaat de onduidelijkheid dat de andere fietspaden langs de rotonde voorrang hebben en deze niet.</p> <p>In de huidige situatie nemen sommige fietsers de voorrangregels niet zo nauw en het is te verwachten dat dit erger zal worden.</p> <p>In de nieuwe situatie worden alle fietsers, E-bikes en brommer samengeperst op een redelijk smal fietspad, terwijl zij in de huidige situatie alle ruimte hebben om elkaar te passeren. De getekende slinger maakt het samengeperst zijn alleen maar erger. Ook is de opvangcapaciteit aan de zijde van de Westerhoutweg gering, vooral als een groep fietsers voorrang moet verlenen aan het autoverkeer. Hierdoor kunnen andere fietsers e.d hinder ondervinden op weg naar de Vondellaan.</p> <p>Aan de andere kant moeten de fietsers e.d. nu kruizen met al het verkeer uit de Duinwijklaan. Dit is volgens mij geen ook verbetering van de verkeersveiligheid.</p> <p>Om van de kant van Vondellaan naar de Duinwijklaan te gaan moet nu onnodig een deel over de Zeestraat worden gereden. Een auto en m.n. een vrachtwagen zal hier veel langer over doen dan in de huidige rechtdoor situatie. Het snelheidsverschil tussen de overstekende auto en een wagen vanuit de Zeestraat is groot. Ook dit lijkt mij voor de verkeersveiligheid niet gewenst.</p> <p>Niet direct duidelijk is dat de Duinwijklaan wordt versmalt. De verbreding maakt dit laatste stuk zo veilig. De toegang toe de Vondellaan wordt optisch verkleind door het verleggen van de fietsuitloop. Hiervoor lijkt mij een goede onderbouwing m.n. die van de Duinwijklaan niet mogelijk.</p> <p>Het verwijderen van een bestaande boom wordt niet gemeld.</p> <p>Het verleggen van de fietsstrook bij de hoek Zeestraat - Duinwijklaan bevestigt mijn onduidelijkheid. De mini-grasstrook tussen weg en fietspad zal echter binnen de kortste keren door vrachtverkeer worden platgereden.</p> <p>Het vervallen van de parkeerplaatsen in de Zeestraat dient m.i. alleen voor het maken van een mooi plaatje door een vormgever. Een totaal andere aanpassing is het kiezen van een andere uitvalsweg. Om naar de Velsersweg te komen kan dan de Groenenlaan en achterliggende woonwijk worden gebruikt. Ik verwacht dat veel bewoners langs deze er niet blij zullen zijn en dat de extra drukte ook veiligheidstechnisch niet gewenst is.</p> <p>Als laatste wil ik het verhoogde genot melden van de bewoners van Duinwijklaan 2, die hun uitzicht achteruit zien gaan en daarvoor beloofd worden met het doorschijnen van de woonkamer door de koplampen auto op de nieuwe doorsteek.</p> |

|    |  |
|----|--|
|    | <p>Nadat ik met iets nadere ogen naar de bestaande situatie heb gekeken kom ik tot de conclusie dat de bron van de onduidelijkheid voor de fietsers niet ligt bij het Westerhoutplein maar bij de Westerhoutweg.</p> <p>Als het laatste deel van de Westerhoutweg aan beide zijde van de bomen fietspad wordt kan met wat belijning en bebording alle onduidelijk worden we genomen. Dat het gebied waar de auto dan te gast is wordt groter maar de heeft geen enkele invloed op het gebruik van dit stuk weg.</p> <p>Als extra m2 groen belangrijk zijn, kan overwogen worden het fietspad vanuit Wijk aan Zee tussen de eerste twee bomen op de Westerhoutweg te laten aansluiten.</p> <p>Aan de kant van de Duinwijklaan zou ik de huidige, aparte fietstoegang verwijderen en daar te kantopsluiting -inrit S laten beginnen.</p> <p>Wat zijn de onduidelijkheden die aanleiding waren voor deze wijziging.?</p> <p>Zijn er statistieken die aangeven dat de verkeerssituatie aanleiding heeft gegeven tot ongelukken en waar kan ik deze vinden?</p> <p>Is er rekening gehouden met de kabels en leidingen ?</p> <p>Is aanpassing van de Westerhoutweg overwogen ?</p> <p>Is er al een MER ?</p>   |
| 24 | <p>Sinds de aanpassing van het Westerhoutplein/rotonde dit jaar is het inderdaad veel onduidelijker/minder veilig geworden dan het was op het stukje Westerhoutweg/Duinwijklaan. Voor deze aanpassing was het beter. Als automobilist moet je enorm over je schouder kijken om vanaf de Zeestraat de Duinwijklaan of de Dreef in te gaan.</p> <p>Dit nieuwe ontwerp verhelpt dit echt niet. Er komt een extra fietspad bij. Nog een stuk waar minder overzicht komt, zeker in het donker. Mij inziens kan je beter het stukje Duinwijklaan tot de Dreef voor fietser eenrichting maken. Aan de andere kant is al de doorfietsroute en lijkt mij voldoende.</p> <p>Door dit ontwerp wordt het verkeer op de rotonde intensiever en daardoor meer kans op ongelukken met fietsers die van beide kanten kunnen komen en zeker met de fatbikes en elektrische fietsen die erg hard rijden.</p>   |
| 25 | <p>Ten eerste vraag ik me wel af hoe de huidige situatie is ontstaan. Misschien valt dat niet binnen de scope van jou uitvraag om reacties, maar ik vind het wel een taak van de gemeente om goed met de middelen om te gaan, en zo'n recente situatie alweer aanpassen lijkt dan op de één of andere manier toch zonde van het geld.</p> <p>Als wandelaar is oversteken van Duinwijklaan richting Westerhoutweg/de Baak een lastige opgave. Eerst al bij het oversteken van de zeestraat, waar uit de blinde bocht auto's met 50km de hoek om komen, en waar je door een kuil tussen fietspad en weg moet. Zie ook de bijgevoegde foto. Als je vervolgens de Vondellaan oversteekt sta je op een stuk stoep dat ook gebruikt wordt door fietsers én de auto-oprit is richting de Westerhoutweg. Terwijl dit toch een relatief drukke oversteek is voor recreatief gebruik.</p> <p>Met de auto zijn er een aantal dramatische bochten, zoals de te krappe bocht Duinwijklaan - Zeestraat, de nog ergere scherpe bocht Vondellaan - Duinwijklaan. Dan is er ook nog de oprit van de Duinwijklaan, die niet goed aansluit bij het 'tussenstuk', zie ook de foto.</p> <p>Ook uit kostenaspect: het 'tussenstukje' wordt nu eenrichtingsverkeer én de fietsen verdwijnen ervandaan. Wel moeten er best ingrijpende nieuwe zaken worden uitgevoerd, met name het nieuwe fietspad. Zijn er opties overwogen die meer gebruik maken van het huidige asfalt en daarmee goedkoper zijn?</p> <p>En een laatste pijnpunt is dat er 'overall' fietsers vandaan komen, vaak ui onverwachte hoek. Dan heb ik het met name over de twee richtingen op een deel van de rotonde, en het stuk fietspad voor het museum Kennemerland langs. Als automobilist houd je geen rekening met fietsers uit tegengestelde richtingen, en dat is voor alle partijen gevaarlijk. Is het een idee om fietsers richting Velsen zoveel mogelijk 'onderlangs' (langs Smaeckkamer) te laten passeren, en de fietsers richting Warande zoveel mogelijk 'bovenlangs' (langs museum)? Dat voorkomt op beide eerder genoemde plekken het probleem.</p> |
| 26 | Zie pdf  |
| 27 | <p>Ik denk dat dit een probleem is dat veel een voudiger op te lossen is, namelijk snel de haaiantanden op de kruising bij de Zeestraat weer in een gebogen lijn zetten, zoals dat voorheen het geval was. Dan is het probleem al een stuk minder. Daarnaast zorgen dat eenrichtingsverkeer in Zeestraat en Vondellaan voor fietsers gehandhaafd gaat worden. Dan zal het voor fietsers veiliger worden . Groen wordt nu al nauwelijks bijgehouden. Denk dat de gemeentelijke ambtenaren het geld beter in een meer noodzakelijke aanpassing elders kunnen steken.</p> <p>Dit nog los van het onzalige plan om de parkeerplaatsen in de Zeestraat te verminderen. Buurtbewoners parkeren hun auto's al regelmatig in de Zeestraat en Vondellaan omdat parkeersplekken schaars zijn. Een vermindering van het aantal parkeerplaatsen is dan uiteraard niet gewenst.</p> <p>Veel bewoners in de Zeestraat hebben moeite met dit onzalige voorgenomen plan.</p>   |
| 28 | <p>Als je op het kruispunt Duinwijklaan richting Vondellaan wilt oversteken met de fiets of lopend is dit enorm gevaarlijk . De meeste auto's komen met een gang van zeker 50 km de onoverzichtelijke hoek om scheuren . Er zou daar eigenlijk een drempel in de weg aangebracht moeten worden zodat ze wel afremmen . Het bord met 30 km per uur daar houdt bijna niemand zich aan . Er steken daar heel veel mensen over die of naar school gaan of naar hun werk door het westerhoutpark .</p> <p>Ik hoop van harte dat u dit in overweging neemt voordat er ongelukken gebeuren . Ik heb in iedergeval daar wel eens nog net op tijd opzij kunnen springen vlak voor een auto die met een noodgang de bocht omkwam</p>   |
| 29 | <p>Het voorgestelde plan lijkt wellicht op papier een verbetering, maar vanuit mijn perspectief als bewoner van de Vondellaan brengt het aanzienlijke nadelen met zich mee. De voorgestelde omleiding zou betekenen dat ik en andere bewoners vanuit verschillende richtingen, zoals de Breestraat, het Maro-terrein en de snelweg, een aanzienlijk langere route moeten nemen om thuis te komen. In een wijk waar al veel eenrichtingsverkeer heerst, resulteert dit vaak in onnodig lange reistijden voor korte afstanden.</p> <p>Mijn voornaamste bezwaar is dat deze veranderingen auto's extra kilometers laat maken, terwijl er momenteel een efficiëntere en goed functionerende route beschikbaar is.</p> <p>Als het doel is om gevaarlijke verkeerssituaties aan te pakken, stel ik voor dat er aandacht wordt besteed aan de Vondellaan zelf. Het verkeer op deze weg kan soms gevaarlijk snel zijn, met snelheden tot wel 70 km/u. Ik stel voor dat de Vondellaan wordt heringericht, vergelijkbaar met de Groenelaan, met een fietsbaan en auto's te gast. Dit zou resulteren in lagere snelheden en een veiliger kruispunt op het Westerhoutplein.</p> <p>Een alternatieve suggestie is het aanbrengen van een rode kleur op het fietspad van de Vondellaan. Hierdoor wordt de rijbaan voor automobilisten optisch smaller, wat zou leiden tot een vermindering van de snelheid. Dit zou een kosteneffectievere oplossing zijn dan de voorgestelde omleiding op het Westerhoutplein.</p> <p>Kortom, ik ben het niet eens met de voorgestelde plannen. Het huidige verkeerspunt functioneert goed, is overzichtelijk en ik heb zelden klachten gehoord van medebewoners. Het lijkt mij zonde van het budget om dit te veranderen, vooral gezien het feit dat het alleen maar zou resulteren in meer verkeer in Beverwijk door de noodzaak voor omrijden.</p>   |



|    |  |
|----|--|
| 30 | <p>Ik ben bewoner van de Duinwijklaan en ben het volledig eens met de stelling dat in de nieuwe situatie gevaarlijke verkeerssituaties kunnen ontstaan.<br/>En niet alleen bij de oversteek Duinwijklaan / Westerhoutweg.</p> <p>De voorgestelde oplossing gaat mijns inziens niet het effect opleveren dat 'jullie-men' voor zich ziet.</p> <p>Het gevaarlijkste onderdeel is het feit dat er een dubbel fietspad bij de in/ of uitrit van de Duinwijklaan ligt. Of je nu rechtdoor of rechtsaf gaat vanuit de Duinwijklaan, je moet rekening houden met fietsers van links én rechts, tegemoetkomend verkeer - en dat blijft zo in de nieuwe situatie - terwijl je een 90 graden bocht moet nemen en daarbij de stoeprand die daar uitsteekt moet proberen te ontwijken. (zie onderstaande foto). Vrachtwagens kunnen die bocht niet maken.<br/>Je komt ogen tekort om alles te overzien. Daar komt nu nóg een fietspad bij.....</p> <p>Doordat er ook aan de linkerhoek een soort van vluchtheuvel is gecreëerd, is het te nauw geworden om 2 auto's makkelijk te laten passeren. Dit geeft zeer vaak kwade gezichten en (bijna) ongelukken.</p> <p>Wanneer de oversteek vanuit de Duinwijklaan en Zeestraat niet meer mogelijk is, dan geeft dit absoluut een verstopping op de rotonde.<br/>Immers, de fietser heeft hier voorrang en het betreft hier ook nog eens doorfiets-route. Is hiermee rekening gehouden in het plan? De gemiddelde snelheid van elektrische fietsen en racefietsers wordt mijns inziens zwaar onderschat. Neem daarbij het feit dat men weet dat ze voorrang hebben en vaak niet eens kijken, dit geeft nu al gevaarlijke situaties.</p> <p>Ik loop zeker 2x per dag naar het park om de hond uit te laten, dus ik praat ook vanuit voetgangers perspectief.<br/>Fietsers, jong, maar vooral oud!, rijden nog steeds over de stoep - hoek Warande- omdat ze het dubbele fietspad als onveilig beschouwen.</p> <p>Er is een rotonde aangelegd voor de fietsroute, die ook nog eens van 2 kanten kan worden gebruikt. Ik geloof niet dat dit er helderder door wordt voor de fietser door nog een extra fietspad aan te leggen, of in ieder geval niet op deze plek.</p> <p>Het is al jaren een probleem dat er een tekort aan parkeervakken is. De laatste 2 jaar zijn er 6 vakken in gebruik voor laadpalen. 6 plekken minder dus. (2 Duinwijklaan, 2 Boogaardlaan, 2 Noorderwijkweg). Nu de Populierenlaan betaald parkeren is geworden heeft dit als gevolg dat men ook in de Duinwijklaan gaat parkeren.<br/>Mijn voorstel is dan ook om de boom die gepland staat voor huisnr. 1 ergens anders te plaatsen en de verdeling van deze vakken aan te passen. Strepen op een andere plek en het paaltje voor huisnummer 1, 1 meter opschuiven zodat er meer auto's kunnen staan.<br/>Hetzelfde geldt voor het begin van de Lindelaan. De vakken zijn zo ongelukkig ingedeeld dat er 1.5 auto kan staan.<br/>Ook in de Duinwijklaan zelf zou het fijn zijn als de huidige vakken ingedeeld worden door witte strepen, zodat men attent gemaakt wordt dat er meer auto's kunnen staan. En geloof me, dat is voor velen een must. Denk aan bezoekers tennispark en de 2 restaurants, maar ook de bewoners zelf ☹️.</p> |
| 31 | <p>Ik denk dat deze wijziging weinig verschil maakt voor de veiligheid met name van de fietsers. Of je nu met de auto de Zeestraat oversteekt of rechtsaf gaat richting de rotonde, je blijft te maken houden met hetzelfde verkeer, komende vanuit de Zeestraat én fietsers die op het fietspad dat tweerichtingen op kunnen rijden.<br/>Het dubbele fietspad is voor fietsers heel fijn, maar automobilisten moeten beter opletten.</p> <p>Daarbij is het tweerichtinggedeelte richting de Vondellaan al jaren zo en ik kan me geen enkel voorval herinneren, dat dit punt gevaarlijk maakt.<br/>Verkeer rijdt er langzaam om de Vondellaan in te slaan en afslaand verkeer uit de richting Wijk aan Zee naar de Duinwijklaan heeft ook al flink vaart geminderd.</p>  |
| 32 | <p>Plan ziet er goed uit! Ideeën om nog mee te nemen:<br/>- zebrapad aanleggen op zeestraat, vanaf Duinwijklaan naar Westerhoutplein, je kunt als voetganger zo slecht de zeestraat inkijken. Soms met kinderen rennen geblazen om toch te kunnen oversteken.<br/>- Zeestraat om bovenstaande reden maar ook Duinwijklaan 30 km wegen te maken. Ook dit zal de veiligheid verbeteren.</p>  |
| 33 | <p>Op zich vind ik het een goed plan om de doorsteek Westerhoutplein veiliger te maken voor fietsers, er maken veel scholieren gebruik van dus een goede zaak.</p> <p>Echter, het vervallen van twee parkeerplaatsen voor de bewoners van de Zeestraat vind ik een minder goed plan, alhoewel wij zelf op eigen terrein parkeren, zal de parkeerdruk in de Zeestraat verder toenemen, ook in combinatie met het betaald parkeren zoals dat nu verder in het Vondelkwartier geldt. En dan hebben wij wel te maken met overlast met parkeren, mensen die hun auto zodanig neerzetten dat wij het pad niet meer op of af kunnen.</p> <p>Ten derde, het fietspad is nu licht glooiend, ik zou dat wellicht ietsje kronkeliger maken. Fietsers en dan vooral die met een elektrische fiets, hebben de neiging als een halve gare te fietsen. Ik merk dat al op de rotonde, ik schrik me regelmatig het apenzuur als er ineens iemand opduikt met een noodgang. Het zou goed zijn om de snelheid wat af te remmen en wellicht biedt dat ook mogelijkheden om de parkeervakken te behouden.</p>   |
| 34 | <p>1. Waarom wordt de weg niet gewoon als dusdanig aangepast dat een ieder op een normale manier de doorsteek kan nemen vanaf de richting van wijk aan zee.<br/>2. Als je het al doet, waarom dan juist niet andersom? Nu dwing je alle automobilisten over de rotonde. Dat is mijn inziens juist gevaarlijker dan andersom. Vanuit wijk aan zee kan eenieder of op de rotonde zijn weg vervolgen richting plantage of doorrijden en daar zijn weg vervolgen.<br/>3. De weg is juist verkeerd aangelegd vanaf de richting van wijk aan zee. Een herindeling van die richting bijv. Voorsorteerstrook moet al voldoende zijn.<br/>4. Voor ons gezin geldt hiermee dat 2 auto's iedere dag zo'n 300 meter om moeten rijden. Wat 3 km per week is en dus 150 km per jaar. Terwijl het leven momenteel al duur genoeg is.</p>  |
| 35 | <p>Wij begrijpen dat de situatie aangepast moet worden maar zien het nieuwe plan niet als de oplossing. Naar ons idee is het probleem niet opgelost door van de doorsteek eenrichtingsverkeer te maken. Wij zijn van mening dat het opgelost kan worden middels verkeersdrempels/verkeersplateaus. Zo wordt de snelheid van het verkeer uit de zeestraat verminderd en is er meer overzicht. Ook om de kruising gelijkwaardig te maken (ook toe te passen bij de kruisingen in de Duinwijklaan zelf ter hoogte van de Berkenlaan en Boogaartlaan) wordt de snelheid verminderd en veiligheid bevordert.<br/>Naar ons idee kunnen fietsers niet veiliger oversteken in het voorlopige nieuwe plan.<br/>De snelheid moet uit het verkeer gehaald worden. Er wordt standaard in beide straten (Zeestraat en Duinwijklaan) te hard gereden.</p>  |
| 36 | <p>Ben het eens dat het een onoverzichtelijke verkeerssituatie is, maar weet niet of dit voorstel de beste oplossing is.<br/>Gevaarlijkste stukje is volgens mij dat er vanuit de duinwijklaan slecht zicht is op verkeer uit de zeestraat. Met deze aanpassing wordt daar niets aan veranderd.</p>  |

|    |   |
|----|---|
|    | <p>Verder vroeg ik me af of je na de aanpassing nog wel van de zeestraat de duinwijklaan in kan draaien vanuit het centrum?</p>   |
| 37 | <p>Wij hebben met interesse kennisgenomen van het voorstel van de herinrichting van het Westerhoutplein. Dit voorstel kom ons inziens slecht ten dele tegemoet aan de problemen die zijn ontstaan na de eerste veranderingen. Zo missen wij onder andere in dit voorstel een oplossing voor de scherpe punt aan het einde van de Duinwijklaan bij rechtsafslaand verkeer en blijft de gevaarlijke situatie bestaan voor fietsers die vanaf de Noorderwijkweg komen.</p> <p>Ook in het nieuwe ontwerp worden er voorstellen gepresenteerd die de situatie er niet persé veiliger op maken zoals bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer vanaf de Vondellaan naar de Zeestraat, de knik in het fietspad en het ontbreken van snelheidsvertragende maatregelen voor het verkeer vanuit de onoverzichtelijke bocht op de Zeestraat.</p> <p>Bovenstaand zijn slechts een aantal voorbeelden van problemen die zijn ontstaan maar nog niet opgelost lijken te worden. Het is fijn dat er een verslag komt waarin op alle vragen en opmerkingen gereageerd wordt. Wij zouden het op prijs stellen als hierna een informatiebijeenkomst gehouden kan worden voor de belanghebbenden waarin dit plan inclusief eventuele aanpassingen gepresenteerd gaat worden. Op deze manier wordt mogelijk een tweede problematische herinrichting voorkomen.</p>   |
| 38 | <p><b>Te voet</b><br/> Als voetganger loop ik geregeld een rondje bij De Baak of door Westerhout. Dan steek ik vanuit de Duinwijklaan de Zeestraat over bij Zeestraat 157. Dat is altijd flink doorlopen, want je hebt als voetganger zeer slecht zicht de Zeestraat in vanaf deze oversteekplaats. Je moet altijd maar hopen dat je op tijd aan de overkant bent om niet aangereden te worden door automobilisten die je nog niet kon zien toen je begon met oversteken. Het probleem zit in de combinatie van de toegestane snelheid en de zichtlijnen als je vanuit die kant oversteekt: er zit een knik in de Zeestraat en auto's die met 50 kilometer per uur of meer aankomen, kan je niet zien. In het nieuwe plan is een extra voetpad ingetekend in het verlengde van de Duinwijklaan. Ik vraag me af of het zicht voor voetgangers vanaf die plek veel beter is dan vanaf de andere oversteekplaats. Een maatregel om de snelheid van automobilisten vanuit de Zeestraat te dempen vind ik wenselijk.</p> <p>Als fietser rijd ik geregeld vanuit de richting van de Creutzberglaan, vanuit de Westerhoutweg, vanuit de Duinwijklaan of vanuit de Zeestraat over de doorsteek. Ik heb ondertussen geleerd waar je op de doorsteek vanuit de kant van de Westerhoutweg de beste zichtlijn hebt op het verkeer vanuit de Zeestraat en ik hoop dat de te planten bomen die zichtlijn niet in de weg staan. Een ander punt wil ik hier ook aansnijden: voor fietsers blijft het nog steeds gevaarlijk om over de rotonde bij de Warande te fietsen. Automobilisten lijken je niet goed te zien als je vanuit Westerhout komt om de richting van de Warande in te gaan en ook als je vanuit het tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Zeestraat ("het oude fietspad" zoals we het noemen) de rotonde richting Westerhout neemt, lijken automobilisten geregeld verbaasd over dat deze mogelijkheid überhaupt bestaat. Dat laatste kan de gemeente met dit plan niet veranderen, maar het eerste is wel relevant en komt in de volgende modaliteit aan bod.</p> <p>Met de auto rijd ik geregeld op de oversteek vanuit Wijk aan Zee richting Duinwijklaan of vanuit de Duinwijklaan richting de Vondellaan. Ook de richting vanuit de Duinwijklaan naar Wijk aan Zee rijd ik zeer geregeld. Vanuit Wijk aan Zee richting Duinwijklaan is het nu een wat aparte kruising. Je moet geregeld een rare bocht maken zodat je om de auto's heen kan rijden die vanaf de andere kant de Vondellaan in willen rijden. Overkomelijk, maar niet ideaal.</p> <p>Vanuit de Duinwijklaan de Vondellaan is het een kwestie van goed opstellen, zoveel mogelijk tot je nemen qua zicht op de Zeestraat, flink gas geven en hopen dat er geen automobilist met hoge snelheid vanuit de Zeestraat komt. Tot dusver werkt het altijd wel, maar het is geen veilige situatie. Wederom ligt het probleem bij de combinatie van zicht op de Zeestraat en snelheid van automobilisten uit de Zeestraat, net als bij voetgangers.</p> <p>. Vanuit de Duinwijklaan richting Wijk aan Zee wordt dit probleem nog meer manifest: de draai vanuit de Duinwijklaan richting de Zeestraat is sinds de verbouwing voor de nieuwe rotonde een ongelukkige. De rijbaan van de Zeestraat is smal en de stoepen bij de uitrit zijn hoekig en lopen niet ver genoeg door, waardoor je bijna vanuit stilstand de Zeestraat richting Wijk aan Zee op moet draaien. Flink gas geven, zoals bij de doorsteek richting de Vondellaan nu het geval is, lukt hier niet. Je moet maar hopen dat er niemand met hoge snelheid vanuit de Zeestraat komt. Dat is helaas geregeld wel het geval en bijna-botsingen met veel getoeter komen geregeld voor. In het nieuwe plan zal nog veel meer verkeer deze ongelukkige draai moeten maken, want de doorsteek Duinwijklaan richting Vondellaan verdwijnt. De kans op ongevallen neemt daardoor toe. Ik vraag u bij deze om de stoep aan de kant van de Duinwijklaan zo aan te passen dat we deze draai makkelijker kunnen maken met meer startsnelheid. Ook vanuit deze modaliteit vraag ik om de snelheid van het verkeer op de Zeestraat te dempen.</p> <p>Een laatste punt dat ik wil aansnijden is een vrij fundamentele, waar u bij het onderdeel "per fiets" al een cliffhanger van kon lezen. Daar beschreef ik al dat er bepaalde fietsrichtingen op de rotonde Zeestraat-Warande zijn waar automobilisten moeite mee lijken te hebben. Door ervoor te kiezen om het verkeer vanuit de Duinwijklaan altijd over de rotonde op de Warande te loodsen, kiest de gemeente er ook voor om meer verkeer over die rotonde te laten gaan. Hoe meer verkeer er over de rotonde gaat, hoe meer kans op ongelukken bij die rotonde. "Verkeer dat er niet is, kan ook geen ongeluk veroorzaken", zou Johan Crujff zeggen. En dit verkeer komt nu net vanuit de kant (de oostkant) waar het zicht op fietsers vanuit Westerhout op de rotonde slecht is. Ik heb het als fietser meegemaakt en als automobilist moet ik ook altijd heel goed kijken om fietsers vanuit Westerhout op te merken op de rotonde, zeker met de snelheid van elektrische fietsen en op momenten dat het wat donkerder is. Geregeld zie ik bijna-aanrijdingen op die manier gebeuren en helaas soms ook een echte aanrijding. Ik wil de gemeente vragen om, in het licht van de toename van het verkeer vanuit het oosten over de rotonde, ook aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen rondom deze rotonde. Misschien wat strategischer geplaatste lantaarnpalen, misschien een extra waarschuwbord? De verkeersveiligheid zou ermee verhoogd worden, net zoals met het dempen van de snelheid van automobilisten op de Zeestraat.</p> |
| 39 | <p>Als we de fietsroutes doorlopen (gestart vanaf de kinderboerderij) is het al een gevaar op zich om met je fiets de Vondellaan te bereiken en daarna ook nog eens over te steken. Je wordt namelijk als fietser gedwongen tegen het verkeer in te fietsen op de Westerhoutweg om daarna (na het ontwijken van "andere" fietsers die vanuit Wijk aan Zee naar de kinderboerderij willen of rechtdoor over de Vondellaan blijven fietsen) schuin de weg over te moeten steken naar de Zeestraat. Ook in dit nieuwe ontwerp is de ontwerper blind voor deze situatie gebleken. De fietsers moeten volgens de normale verkeersregels kunnen fietsen. Dus, vanuit de Westerhoutweg, aan de correcte kant van de weg de Vondellaan oversteken.</p> <p>Maak een verhoogd kruispunt voor het oversteken vanuit de Westerhoutweg over de Vondellaan en maak nog een drempel op de Zeestraat ter hoogte van de Duinwijklaan, waarbij de fietser meer het gevoel van veiligheid krijgen.</p> <p>Hoe vaak wij op ons balkon met uitzicht op het Westerhoutplein onveilige situaties zien, omdat fietsers, maar ook auto's (!) niet weten wie waar naar toe gaat... met ongelukjes tot gevolg.</p>   |

|    |  |
|----|--|
|    | <p>Natuurlijk gaan fietsers vanuit de Westerhoutweg niet de afslag naar links nemen om vervolgens rechtsaf langs het Monument over te steken. Dat is echt een utopie! De fietsers nemen de kortste route, namelijk over de "nieuwe" eenrichting weg. Dit gaat geheid nog meer ongelukken opleveren. De gemeente moet de fietsers een veilige fietsroute faciliteren. Het is nu en wordt in de nieuwe situatie er niet duidelijker op en daarom ook zeker niet veiliger. Zorg dat ook de Westerhoutweg voor fietsers veilig wordt!!</p>   |
|    | <p>Tevens blijft voor de fietsers nog een ander gevaarlijk punt bestaan, namelijk de bocht waar de Duinwijklaan op uit komt. Dit is een onoverzichtelijke bocht voor auto's die met veel te hoge snelheid (en dat zijn er echt heel veel) vanuit de Zeestraat komen zeilen. Daar moet voor de fietser ook wat aan worden gedaan. Zie het stukje hierboven om een verhoogd kruispunt te maken. Trouwens voor de fietsers die vanuit de Zeestraat naar de kinderboerderij zullen ook echt door de eenrichtingweg gaan. Zij gaan echt niet omrijden naar het nieuwe fietspad. Dus ook hier potentieel meer gevaar voor fietser en automobilist.</p>   |
|    | <p>Als we het over het woongenot van de bewoners hebben, hoort daarbij ook het parkeren van hun auto na het werk. Opgenomen in de brief dat het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft, is geen goede voorstelling van zaken. Hoe kan een straat worden afgesloten (eenrichting maken) en dan in een andere straat (niet bereikbaar) twee vakken er bij maken. Dit is een redenatie van niets. <u>Gelukkig worden niet alle parkeerplaatsen weggehaald en wordt geschreven dat het aantal parkeerplaatsen n Beverwijk gelijk blijft!</u> Daarnaast zijn het niet twee plaatsen die in de Zeestraat verdwijnen, maar ook nog eens drie plekken aan de kant van #157 en #2 (duinwijklaan). Dit zijn dus maar liefst vijf plaatsen die verdwijnen!<br/>En ja wel hoor, dan wordt er geschreven dat er meer groen komt... juist op een plek waar nu door de bewoners van de Vondellaan ook al auto's worden geparkeerd, omdat er een te kort is!</p>   |
|    | <p>Ook moet in ogenschouwen worden dat het nieuwe parkeerbeleid een effect zal hebben op de parkeerplaatsen in de Zeestraat? Juist, die worden gevuld met auto's van mensen die niet in de parkeerzone willen parkeren! Voor de bewoners nog minder parkeerplekken. Waar gaan zij heen met hun auto's?<br/>De huidige situatie in de Zeestraat is zo dat de parkeerplaatsen in de Zeestraat worden niet allen door de bewoners van de Zeestraat gebruikt, maar ook door omringende straten zoals die van de Duinwijklaan.</p>  |
|    | <p>Door de eenrichting wordt het voor mij als bewoner van #166 elke dag omrijden om naar mijn werk te komen naar de Vondellaan. Ik schrijf dat "ik...", maar met mij zijn meerdere buurtbewoners die met de nieuwe plannen moeten omrijden met de auto... Wordt dat door al het extra groen gecompenseerd? Daarom pleit ik voor een tweerichtingsweg, verder van onze tuin af.</p>   |
|    | <p>Een laatste punt is een punt dat ons persoonlijk raakt. Het nieuwe plan zorgt dat de nieuwe eenrichtingsweg nog dicht tegen onze tuin aan komt te lopen dan de huidige weg, met alle extra overlast van dien. Neem bijvoorbeeld het weggooien van vuilnis. We ervaren nu dat vanuit de auto's en brommertjes allerlei vuilnis richting onze tuin wordt gegooid. Door dicht tegen de tuin te zitten, wordt voor ons dit probleem groter.</p>   |
|    | <p>Het zou al een betere oplossing zijn als de vier bomen (die nu tussen de het fietspad en de weg liggen worden omgewisseld, dus de bomen tussen onze tuin en de eenrichting weg).</p>  |
|    | <p>Voor de voetgangers is het trouwens ook een drama (nu al) om de weg over te steken. In het nieuwe plan wordt dit niet beter. Laat het voetpad van de Zeestraat aan de even-kant van de straat zo ver doorlopen dat oversteken uitkomt op het voetpad schuin voor de Smaeckkamer. Hierdoor vind er meteen een goede aansluiting naar het voetpad naar de kinderboerderij, maar ook op de Vondellaan.</p>   |
|    | <p>Het groen dat zou moeten komen tegenover Zeestraat 157 blokkeert een veilige oversteek voor voetgangers die vanaf Westerhout bos/De Smaeckkamer/Westerhoutweg komen en de Zeestraat willen oversteken (om bijv naar de Duinwijklaan te gaan). Wellicht dat hier ook meer aandacht aan besteed kan worden (denk bijvoorbeeld aan een drempel voor auto's vanaf de Zeestraat, waardoor auto's snelheid minderen en voetgangers veiliger de weg over kunnen steken).</p>   |
| 40 | Goed plan, echter bezwaar tegen de nieuwe boom op de Duinwijklaan. Net als de bewoner op Duinwijklaan 1  |
| 41 | Ik word er niet zo enthousiast van dat er 2 parkeerplaatsen worden verplaatst van de Zeestraat naar de Vondellaan, want er is al zo weinig parkeerruimte in de Zeestraat. Ik woon in de Zeestraat en niet op de Vondellaan en ik zou graag in de Zeestraat willen parkeren. Laats is er ook een extra parkeervak in de Zeestraat aangewezen voor het plaatsen van afvalbakken, waardoor de afvalbakken nu worden verspreid over 2 parkeervakken i.p.v. 1. Ook dit komt niet ten goede aan de parkeerruimte. Waarom wordt de groenstrook voor de doorsteek (wat er naar mijn idee niet echt mooi uit ziet) niet iets ingedamd en worden daar niet meer parkeervakken gemaakt door auto's in de diepte (haaks op de weg) te laten parkeren i.p.v. evenwijdig aan de weg. Vaak parkeert iemand in het midden en kan er net niet iemand voor of achter parkeren. Door de parkeervakken anders in te richten wordt dat probleem verholpen. Of nog enkele parkeervakken maken waar dat nog kan. Voor mijn huis (nr.162) zou wat mij betreft best wel een auto mogen staan.   |
| 42 | <p>Sinds de vorige herinrichting zijn meerdere meldingen gedaan over gevaarlijke situaties op deze kruising (te zien via site Beverwijk -&gt; fixi.nl). Het betreft m.n. de nieuwe weginrichting met de uitritconstructie, opsluitbanden en loslatende elementen die lang en herhaaldelijk om herstel vragen. Voorstel: neem de oorzaak weg en ga terug naar een kruising met een inrichting zonder uitritconstructie met inritblokken op de Duinwijklaan.</p> <p>Bewoners van de Duinwijklaan ervaren naast incidenten ook geluidsoverlast sinds de aanleg van de uitritconstructie. Dit kan worden beperkt met geen of flauwere hellingen en asfalt?</p> <p>Er is hier geen sprake van een poort tot een 30km/u zone o.i.d. Net zoals de Zeestraat is de (nu ondergeschikte) Duinwijklaan een 50km/u weg (met o.a. grote vrachtwagens naar restaurants en Hartekamp Groep). Verkeerskundig gezien was op dit kruispunt geen sprake van een "uitrit", waarbij een weginrichting met inritblokken niet passend is.</p> <p>Aan de overzijde, bij het plantsoen met nieuw aan te leggen fietspad zijn tegels met haaiantanden beoogd. Dat zou hier toch ook kunnen i.p.v. de inritblokken die weinig comfortabel zijn voor fietsers en op deze locatie ook voor andere weggebruikers veel overlast geven. Zie eerdere opmerking.</p> |
|    | <p>T.o.v. de huidige situatie staat in de tekening 2022-218 d.d. 13-12-2023 de pijlmarkering op een m.i. onlogische smalle helft van het fietspad. Graag de inrichting van het onduidelijke 2-richtingen fietspad tussen Noorderwijkweg en Duinwijklaan aanpassen.</p>   |
|    | <p>Graag zorgdragen voor herkenbare en overzichtelijke voetgangersoversteekplaatsen. M.n. achter de bocht uit de Zeestraat richting Westerhoutplein, waar snel wordt gereden. Van de oversteek naar Westerhout en de kinderboerderij wordt veel gebruik gemaakt door o.a. cliënten met een beperking uit de Hartekampgroep op de Duinwijklaan. Denk aan bijvoorbeeld aan een zebepad op deze 50 km/u weg en op zijn minst met een voldoende vooraankondiging met borden J23 (voetganger!)</p>  |

|    |   |
|----|---|
| 43 | <p>- het deels dubbele stuk fietspad dat de Duinwijklaan kruist, waarbij fietsers midden op de weg staan te wachten om over te steken. Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie voor fietsers die willen oversteken naar het nieuwe fietspad en automobilisten die vanuit de Duinwijklaan rechtsaf willen slaan.</p> <p>de slinger in het nieuwe stuk fietspad, is dat nodig? Niet heel efficiënt.</p> <p>de plek van de aanlanding van het nieuwe fietspad aan de kant van de Smeackkamer. Deze zou beter kunnen aansluiten op het fietspad vanuit de Westerhoutweg.</p> <p>de voetgangersoversteekplaats over de zeestraat. Deze is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk, en dat lijkt nu niet echt te verbeteren.</p> <p>Na het lezen van dit boek zag ik wat de oplossing kan zijn voor het Westerhoutplein: maak van de Zeestraat, de Vondellaan en de Duinwijklaan een fietsstraat, bijv. als 30km zone met een extra brede fietsstrook of een inrichting vergelijkbaar met Groenelaan Beverwijk of Dorpsstraat Castricum (maar dan eenrichting). De Vondellaan en de Zeestraat zijn al smal en bochtig, waardoor je als auto sowieso prettiger 30/40 rijdt dan 50. En fietsers komen daar al vaak in de knel. Een inrichting als fietsstraat maakt de genoemde wegen een stuk veiliger en prettiger voor fietsers en zal voor auto's nauwelijks tijdverlies opleveren.</p> |
|----|---|

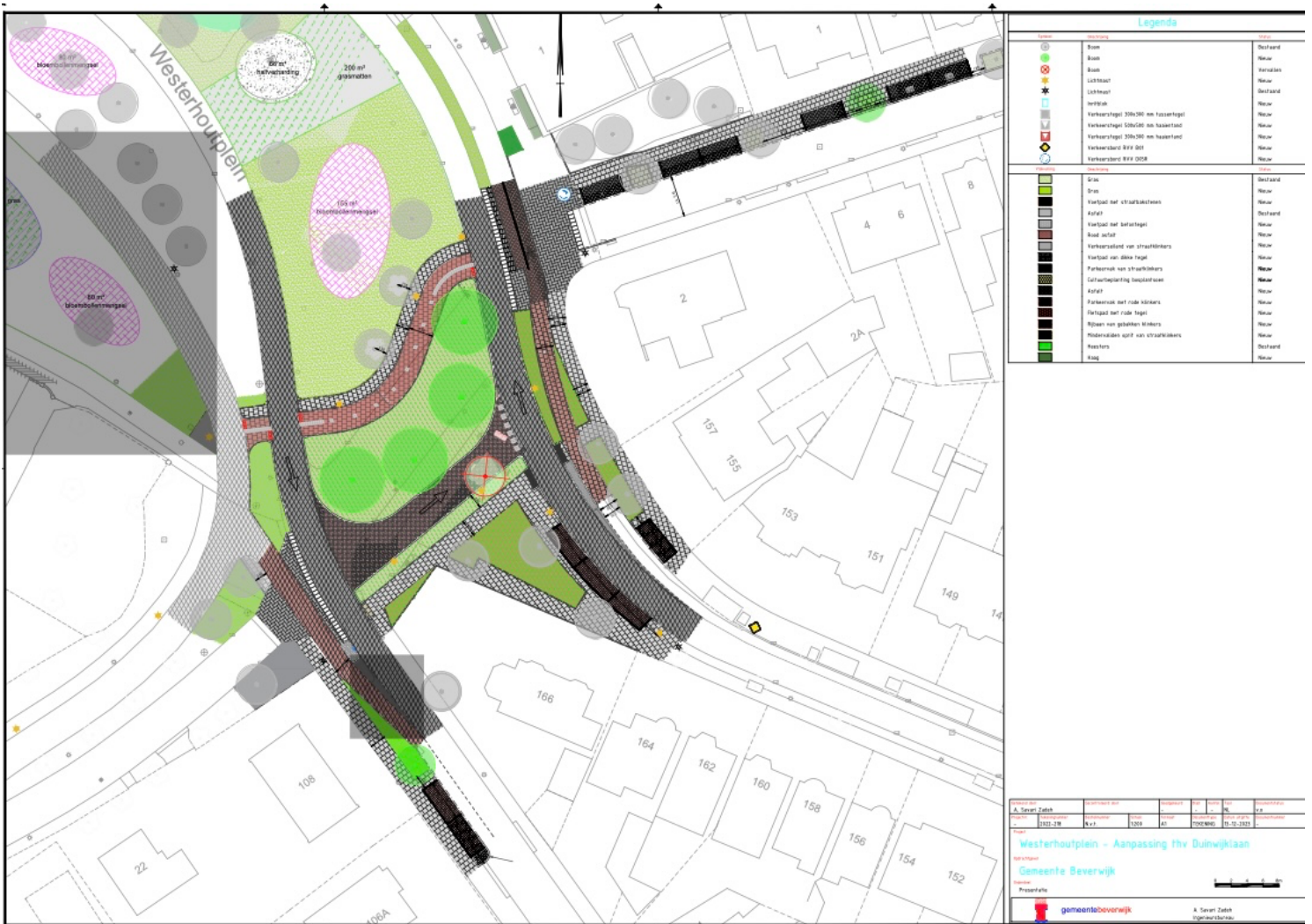
**Project Herinrichting Doorsteek Westerhoutplein - Antwoorden Gemeente**

| Inspreker   | #         | Antwoorden Gemeente   |
|---|-----------|---|
|   | <b>1</b>  | <b>De doorsteek wordt eenrichtingsverkeer om de verkeerveiligheid te vergroten</b>  |
| 1, 10, 20, 23, 29, 34, 39,  |           | <p>De huidige situatie is onoverzichtelijk voor automobilisten en kan daardoor leiden tot gevaarlijke situaties. Dit blijkt ook uit de reacties die door u of andere bewoners zijn ingestuurd.</p> <p>We verbeteren de veiligheid door de weg eenrichtingsverkeer te maken en door het fietspad te scheiden van de weg. Door de aanleg van de rotonde is er een veilig alternatief voor verkeer richting de Vondellaan. Het omrijden voor auto's en vrachtverkeer is een kleine moeite in verhouding tot de toegevoegde verkeerveiligheid.</p>  |
|   | <b>1a</b> | <b>We verwachten dit niet te hoeven handhaven</b>   |
|   |           | Bij de nieuwe situatie lijkt het ons zeer onwaarschijnlijk dat men tegen het verkeer in zal rijden. Door het verleggen van de doorsteek, moet men nu eerst een stuk tegen het verkeer in rijden op de Zeestraat. Waar men slecht zicht heeft op tegemoetkomend verkeer en waar de snelheid 50 km/u is. Men rijdt over het algemeen niet tegen het verkeer in op dit type wegen.   |
|   | <b>1b</b> | <b>Het belang van verkeerveiligheid weegt zwaarder dan de milieu-impact</b>   |
|   |           | Er is een aantal vragen en opmerkingen geweest over de invloed van het ontwerp op het milieu. We stellen geen milieueffectrapportage (MER) op. De werkzaamheden zijn niet vergunningplichtig, omdat ze vallen binnen het bestaande bestemmingsplan. Het is voor ons niet exact te zeggen wat de effecten op het milieu zullen zijn. Onze inschatting is dat het zeer gering is. Het gaat om een zeer klein stukje omrijden. Daarnaast weegt het belang van de toegevoegde verkeerveiligheid voor ons zwaarder dan de zeer gering geschatte milieu-impact.   |
|   | <b>1c</b> | <b>In het nieuwe ontwerp kruist de fietser viermaal de automobilist</b>   |
|   |           | Een terechte opmerking. Een automobilist heeft nu viermaal een moment waar hij een fietser tegen kan komen in plaats van tweemaal. Wel is dit op locaties die deze ontmoetingen veilig kunnen faciliteren, omdat de voorrangregels duidelijk zijn.  |
|   | <b>2</b>  | <b>De snelheid van de Vondellaan en de Zeestraat blijft hetzelfde, maar het zicht verbetert</b>   |
| 2, 3, 7, 9, 13, 14, 18, 21, 25, 28, 29, 31, 32, 35, 36, 38, 39, 42, 43, |           | Er zijn veel reacties binnengekomen over de snelheid in de Vondellaan en Zeestraat. U of uw burens zeggen dat er hier hard gereden wordt en dat er door de bocht slecht zicht is op aankomend verkeer. Daardoor wordt deze oversteek voor voetgangers als onveilig ervaren. De vraag is gesteld of er mogelijk snelheid remmende maatregelen kunnen worden getroffen. Deze problemen erkent de gemeente wel, maar vallen buiten dit project.  |
|   | <b>2a</b> | <b>Zicht in de bocht wordt verbeterd in de nieuwe situatie</b>  |
|   |           | Door de voetgangersoversteek dichter op de bocht te plaatsen hebben we ervoor gezorgd dat voetgangers verder de bocht in kunnen kijken. Daarnaast hebben we twee parkeerplaatsen in de bocht weggehaald, waardoor het zicht minder wordt geblokkeerd door geparkeerde auto's.   |
|   | <b>2b</b> | <b>De snelheid van de Vondellaan en Zeestraat kan niet omlaag</b>   |
|   |           | <p>De Zeestraat en Vondellaan hebben momenteel een ontsluitende functie en mogen beide worden gebruikt met 50 km/uur. Daarnaast is de bochtstraal aangepast en is ter hoogte van het verdrijvingsvlak een verkeerseiland ontworpen. Hierdoor wordt de doorsteek vanuit de Zeestraat fysiek en optisch kleiner. Dit heeft een positief effect op de gemiddelde snelheid bij de voetgangersoversteek.</p> <p>Het veranderen van de ontsluitingsfunctie van de Vondellaan en Zeestraat heeft grote gevolgen voor de verkeersstroom in Beverwijk. Deze wijzigingen kunnen niet zomaar genomen worden. Dit type wijzigingen moeten in een groter geheel worden genomen. Dat valt buiten de scope van dit project. In de huidige functie is het nu voorgestelde ontwerp het maximaal haalbare.</p>  |
|   | <b>2c</b> | <b>Het plaatsen van drempels en zebrapaden verbetert de verkeerveiligheid niet</b>  |
|   |           | <p>Uit snelheidsmetingen blijkt dat 85% van de verkeersdeelnemers hier 42km/u of langzamer rijdt. Dit is onder het toegestane limiet. Dit betekent dat het met name het beperkte zicht hier zorgt voor het gevoel van snelheid.</p> <p>Vanwege de bus naar Wijk aan Zee kan hier alleen een flauwe 50km-drempel aangelegd worden. De huidige gemiddelde snelheid wordt hier niet door beïnvloed.</p> <p>Het plaatsen van een zebrapad ter plaatse van de oversteek nét na de bocht zou juist tot extra risico's leiden. Voetgangers wanen zich dan veilig, omdat er een zebrapad ligt en zij voorrang hebben.</p>   |
|   | <b>3</b>  | <b>De parkeerplaatsen worden naar aanleiding van uw reacties aangepast</b>  |
| 4, 6, 8, 16, 22, 27, 30, 33, 34, 39, 41,                                |           | Er zijn diverse opmerkingen en vragen geweest over de parkeerplaatsen in het Voorlopig Ontwerp. Deze gingen met name over de twee parkeerplaatsen die weg moeten in de Zeestraat voor huisnummer 157 en die wij wilden compenseren op de Vondellaan. We hebben het ontwerp aangepast, waarbij we twee parkeerplaatsen in de Zeestraat hebben gecompenseerd. Hierdoor hoeven we deze niet meer te compenseren in de Vondellaan. Echter hebben we vanwege de bestaande parkeerdruk besloten toch één parkeerplaats aan te leggen in de Vondellaan.  |
|   | <b>3a</b> | <b>Waarom moeten de twee huidige parkeerplaatsen in de Zeestraat weg?</b>   |
|   |           | <p>Bij het veranderen van de inrichting naar eenrichtingsverkeer is ervoor gekozen om de doorsteek op de Zeestraat op te schuiven richting het centrum. Hier zijn meerdere redenen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* In plaats van één kruispunt waar heel veel verkeerdeelnemers bij elkaar komen en de voorrangregels onduidelijk zijn, worden het nu twee T-splitsingen, waar de voorrangregels duidelijk zijn.</li> <li>* Daarnaast komt de voetgangersoversteek dichter in de bocht, waardoor voetgangers verder de Zeestraat in kunnen kijken. Hierdoor kunnen ze aankomend verkeer beter zien.</li> </ul> <p>Door deze verschuiving kunnen de twee parkeerplaatsen voor Zeestraat 157 niet blijven. Zoals in de inleidende alinea aangegeven hebben we een andere plek gevonden voor twee parkeerplaatsen in de Zeestraat. Hiermee worden de twee parkeerplaatsen zo dichtbij mogelijk gecompenseerd.</p> |
|   | <b>3b</b> | <b>De parkeerplaatsen worden niet in Vondellaan maar in Zeestraat gecompenseerd</b>   |
|   |           | Het was niet eenvoudig maar het is gelukt om plek te vinden voor de twee verwijderde parkeerplaatsen. We hebben er één kunnen creëren aan de overzijde van Zeestraat 157. Daarnaast hebben we in overleg met de bewoner voor Zeestraat 153 een parkeerplaats kunnen creëren.  |
|   | <b>3c</b> | <b>Niet twee maar één extra parkeerplaats in de Vondellaan</b>  |
|   |           | Doordat we in de parkeerplaatsen in de Zeestraat zelf compenseren, hoeven er in de Vondellaan geen parkeerplaatsen meer te worden gecompenseerd. Echter wordt de parkeerdruk door de bewoners in deze buurt als hoog ervaren. Daarom is gekozen om toch één parkeerplaats in de Vondellaan te houden. De ruimte die overblijft door de keuze voor een parkeerplaats, kunnen we aansluiting van de fietser nog iets verbeteren doordat deze iets flauwer wordt.  |
|   | <b>3d</b> | <b>Een parkeerplaats voor mensen met een beperking in de Duinwijklaan</b>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>In het Voorlopig Ontwerp was een nieuwe parkeerplaats voorzien in de Duinwijklaan. In de afgelopen periode is er vanuit het museum een aanvraag geweest of er een algemene gehandicapte parkeerplaats (AGP) kan komen. Hier willen we aan meewerken omdat het een nieuwe parkeerplaats betreft met maar een beperkte duur op het rustigste moment van de dag. De AGP zal gelden gedurende de openingstijden van het museum, op woensdagen, donderdagen en zondagen van 11.00 uur tot 16.00 uur, met uitzondering van feestdagen.</p>  |
|  | <p><b>3e De betaald parkeerzone wordt (nog) niet aangepast</b></p> <p>Na de invoering van het nieuwe parkeerbeleid zijn er meerdere verzoeken binnengekomen voor het aanpassen van de parkeerzone. Om hier grip op te houden en belangen in de buurt af te wegen, zullen wij tijdens de evaluatie van de genomen maatregelen opnieuw naar de zongrenzen kijken. Aangezien er voor- en nadelen kleven aan het verleggen van de grens is het belangrijk omwonende hierover te bevragen. Deze evaluatie zal naar verwachting deze zomer van start gaan. Dit valt buiten de scope van het project.</p>   |
|  | <p><b>4 De inrit van de Duinwijklaan wordt naar aanleiding van uw reacties aangepast</b></p>   |
| 1, 5, 9, 10, 12, 23, 25, 30, 36, 37, 38, 42, | <p>Er zijn diverse reacties gekomen over zowel het in- als uitrijden van de Duinwijklaan vanuit de Zeestraat of de doorsteek. In de huidige situatie zorgt dat voor problemen. Bijvoorbeeld met het uitkomen op de verkeerde weghelft en het overrijden van de groenstrook. In het Voorlopig Ontwerp doen die problemen zich al minder voor. Gezien de reacties van u en andere bewoners hebben we toch een aantal extra maatregelen genomen.</p>  |
|  | <p><b>4a Inrijden van Duinwijklaan wordt eenvoudiger door visuele afscheiding</b></p> <p>Door het aanbrengen van een duidelijke materiaalgrens willen we ervoor zorgen dat automobilisten visueel worden begeleid bij het inrijden van de Duinwijklaan. Hiermee willen we voorkomen dat automobilisten op de verkeerde weghelft uitkomen. Daarnaast begint de inrit één meter eerder, waardoor de bocht ruimer wordt. Door die ruimte is het eenvoudiger om op de eigen weghelft te blijven.</p>   |
|  | <p><b>4b Afstand tot de groenstrook in de Duinwijklaan wordt groter</b></p> <p>Bij het uitrijden van de Duinwijklaan wordt nu vaak met de achterwielen over de groenstrook gereden. Dit probleem wordt opgelost door twee aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Door het profiel in het begin van de Duinwijklaan te versmallen en daarmee gelijk te houden met de rest van de Duinwijklaan, waardoor de bochtstraal groter wordt.</li> <li>- De uitrit begint later, waardoor de bocht ook later wordt ingezet. Hierdoor wordt wederom de ruimte naar de groenstrook groter.</li> </ul>  |
|  | <p><b>4c De bochtstralen zijn ontworpen voor zowel regulier als vrachtverkeer</b></p> <p>De bochtstralen zijn getoetst aan de draaicirkels van zowel regulier als vrachtverkeer. Alle bochten in het ontwerp kunnen worden gebruikt voor beide soorten vervoer.</p>  |
|  | <p><b>5 Het fietspad tussen de Duinwijklaan en de rotonde blijft tweerichtingsverkeer</b></p>  |
| 8, 9, 10, 20, 24, 25, 30, 31                 | <p>Er wordt in een aantal reacties gesproken over het gevaar dat het fietspad in twee richtingen veroorzaakt. Automobilisten uit de Duinwijklaan, Noorderwijkweg en Dreef kijken naar links de Zeestraat in, waardoor ze geen zicht hebben op fietser van rechts, die bij de rotonde vandaag komen. We erkennen dit potentiële gevaar. Toch denken we dat door de lage snelheid het risico kan worden beperkt door een bord te plaatsen langs de bovengenoemde wegen. Hierdoor wordt de automobilist bewuster van de fietsers van rechts. Ook blijft zo de bereikbaarheid voor de fietsers behouden.</p>   |
|  | <p><b>6 Waarom wordt het nieuwe fietspad in de doorsteek niet recht?</b></p> <p>Er zijn een aantal vragen over waarom het fietspad wordt aangelegd in een 'slinger' en niet recht. Hier zijn verschillende redenen voor. Door het fietspad in een slinger aan te leggen kunnen we recht aansluiten op de noordelijke en zuidelijke fietspaden. Gezien de beperkte lengte van de strook en de voorrangssituatie is het hier ook niet wenselijk om hier met grote snelheid overheen te fietsen. Daarnaast kunnen we door de slinger ook de bestaande bomen bewaren en behouden we meer afstand tot het monument.</p>   |
| 20, 23, 26, 30, 37, 43                       |  |
|  | <p><b>7 Waarom wordt het nieuwe fietspad niet voor het museum gelegd?</b></p> <p>Er is een suggestie gedaan om het nieuwe fietspad voor het museum te plaatsen. Dit is niet wenselijk omdat we dan vlak voor het monument langs gaan. Daarnaast gelden de argumenten uit het vorige antwoord hier ook.</p>   |
| 26, 43                                       |  |
|  | <p><b>8 Rood asfalt op het fietspad in de Zeestraat en Vondellaan valt buiten dit project</b></p> <p>Er is gevraagd of de fietspaden in de Zeestraat en Vondellaan rood asfalt kunnen krijgen. Deze aanpassing alleen lijkt ons niet voldoende om de fietser een veilige plek in het verkeer te geven. Hiervoor moet worden gekeken naar de volledige inrichting van deze straten, waarvan we ons bewust zijn dat dit nu niet optimaal is. De herinrichting van deze straten hangen zoals eerder gemeld samen met het nog te ontwikkelen verkeerscirculatieplan, dat een bredere scope heeft dan dit project.</p>  |
| 29   |  |
|  | <p><b>9 De geplande boom in de Duinwijklaan wordt wel gerealiseerd</b></p> <p>De nieuw te planten boom in de Duinwijklaan zal onderdeel gaan uitmaken van de historische bomenstructuur van de straat. In het verleden heeft hier altijd een boom gestaan en hiermee herstellen we de structuur. Uiteraard zijn er argumenten vóór en tegen bomen in de directe woonomgeving en begrijpen we uw zorgen. Het algemeen belang van groen en met name bomen in woonwijken is echter groot. Denk hierbij aan het zuiveren van de lucht, verkoeling tijdens hete zomers. Ook de uitstraling (en daarmee de huizenprijzen) verbeteren met een groene omgeving. In de afweging heeft het algemeen belang dan ook voorrang en geven we geen gehoor aan het verzoek om de boom niet te plaatsen. We willen wel graag met u in gesprek.</p> |
| 40   |  |
|  | <p><b>10 Toelichting op huidige inrichting van de rotonde</b></p> <p>Er is een aantal opmerkingen gekomen over de rotonde. Hoewel dit buiten het project valt, geven we toch een toelichting. Het is de bedoeling dat alle verkeersdeelnemers de rotonde tegen de klok in nemen. Het enige deel waar in twee richtingen gereden mag worden door fietsers is het deel aan de kant van de Smaeckkamer. Dat mensen tegen het verkeer in fietsen op de rotonde, is een probleem, dat niet wordt opgelost met bebording.</p>  |
| 8, 15, 24, 25, 30, 38,                       |  |
|  | <p><b>11 Verhouden de aanpassingen zich tot de kosten?</b></p> <p>Sommige insprekers vinden de aanpassingen geen toegevoegde waarde ten opzichte van de kosten. Ze ervaren vaak geen gevaarlijke situaties of vinden dat het eenvoudiger is op te lossen. Toch blijkt uit andere reacties van bewoners dat hier wel degelijk gevaarlijke situaties ontstaan. De gemeente vindt het wel de kosten waard om te zorgen voor een goede en veilige doorsteek.</p>   |
| 4, 8, 17, 27, 29,                            |  |
|  | <p><b>12 Fietsroute van kinderboerderij naar Duinwijklaan</b></p>  |

|   |   |
|---|---|
| 39,   | Er wordt geschreven dat de fietsers niet het nieuwe 'slingerfietspad' zal gebruiken, maar de Westerhoutweg. Daar hebben we in het ontwerp rekening mee gehouden. We zullen middels een bord de fietsers stimuleren de doorfietsroute te gebruiken. Daarnaast zal een fietser die over de autodoorsteek wil rijden, bij de Zeeweg stuiten op een verhoogd verkeerseiland. Hij zal hier dan af moeten stappen of een aanzienlijk stuk over de Zeeweg moeten fietsen. Hierdoor wordt het 'slingerfietspad' een aantrekkelijkere optie voor fietsers, waar ze veiliger kunnen oversteken. |
| <b>13 Veiligheid van voetgangers bij oversteek doorfietsroute</b> |   |
| 14,   | De oversteek is iets verder naar de Vondellaan verplaatst. Hierdoor wordt het zicht voor de voetganger op aankomende fietsers uit Wijk aan Zee beter.   |
| <b>13 Pijlmarkering op tweerichtingsfietspad staat verkeerd</b>   |   |
| 42,   | Terecht punt. Dit wordt aangepast.  |





### Plannen 'Voorstel herinrichting verkeersdoorsteek Westerhoutplein'

#### Reden:

- Huidige indeling is onduidelijk
- Huidige indeling zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties

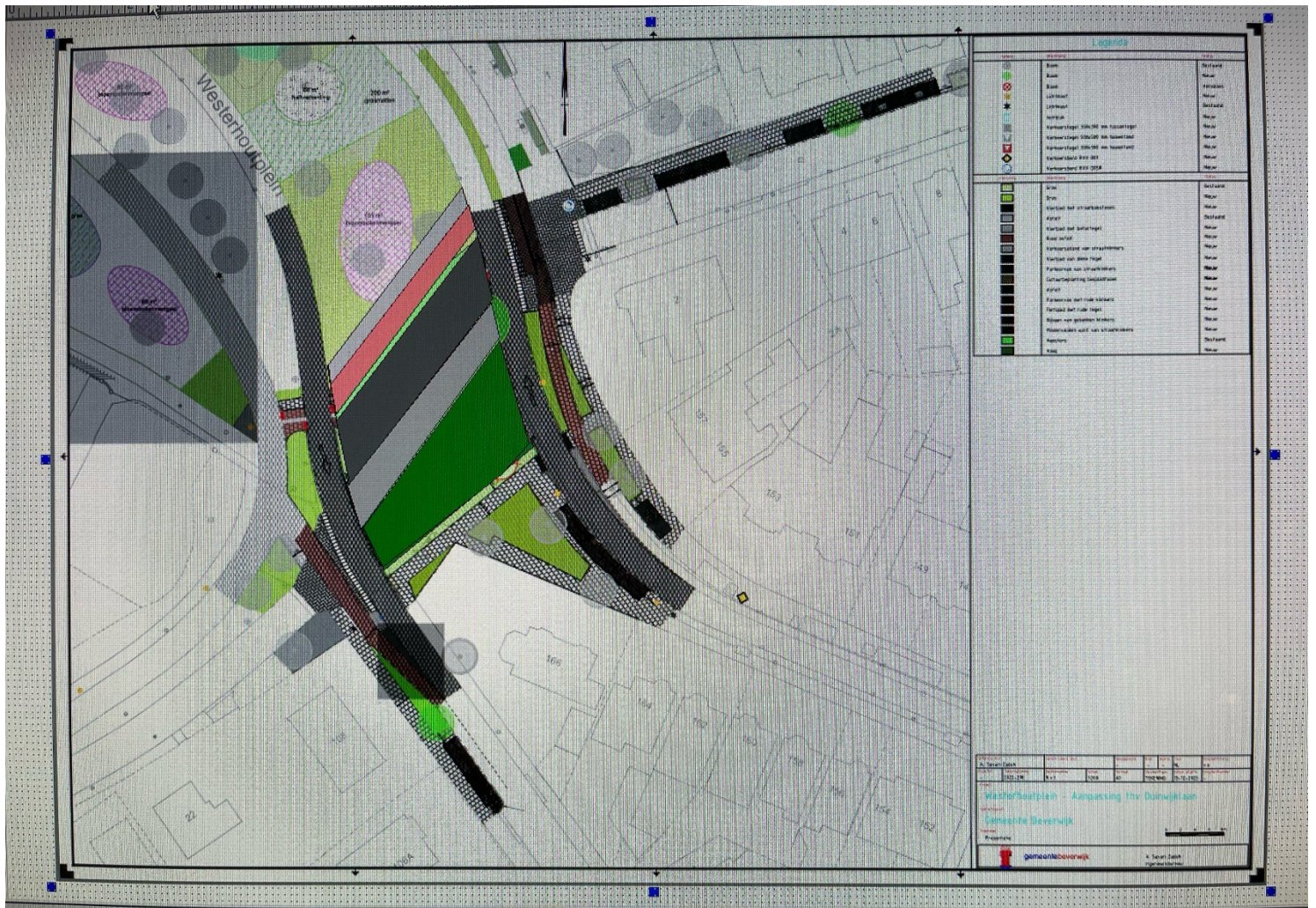
#### Hierover het volgende:

Als het voorstel wordt uitgevoerd zal verkeer vanuit de Duinwijklaan geen gebruik kunnen maken van de verkeersdoorsteek zoals deze momenteel is uitgevoerd. Vrachtverkeer zal gedwongen worden vanuit de Duinwijklaan rechtsaf te moeten slaan wat er voor zorgt dat vrachtverkeer onmogelijk in staat is om de draai te kunnen maken, zeker omdat de rijbaan domweg te smal is. Hierdoor zal aannemelijk meer schade aan de rijbaan/trottoirbanden ontstaan wat voor regelmatig terugkerende schade zal zorgen.

Ook de opmerking dat de verkeersveiligheid zal terugkeren door het voorstel neem in twijfel omdat al het verkeer vanuit de Duinwijklaan juist voor meer gevaarlijke situatie zal zorgen. Er zal immers 4 momenten van passerende fietsers ontstaan, te weten 1x Duinwijklaan, 2x rotonde en 1x oversteek Westerhoutplein en dat ook nog vanuit twee rijrichtingen. Dit terwijl er momenteel 2 passeermomenten zijn aan weerskanten vban de verkeersdoorsteek. Volgens mij zal juist door MEER passeermomenten van motorisch verkeer versus fietsers daardoor een groter kans op aanrijden ontstaan.

Ook zal door het nieuwe fietspad, met de vreemde slinger hierin, de focus van de fietser bij het fietspad zijn om niet van het fietspad te geraken in plaats van het naderend verkeer. Dit zal dus de veiligheid niet bevorderen.





## Voorstel 1

Voorstel 1 laat zien het handhaven van de huidige situatie en een fietspad met voetpad los naast de verkeersdoorsteek. Dit is verreweg de goedkoopste oplossing en beter dan de huidige situatie.

- Handhaven verkeersdoorsteek Westerhoutplein
- Fietspad (twee richtingen) los naast verkeersdoorsteek Westerhoutplein
- Voetpad naast fietspad
- Geen herindeling parkeervakken Zeestraat/Voldellaan nodig
- Rare vreemde stoerprand bij inrijden Duinwijklaan verwijderen waardoor beter en dus veiliger de Duinwijklaan ingereden kan worden.

## Voordelen:

Fietsers en voetgangers zullen EERDER afbuigen om in de richting Velsen-noord te rijden en daardoor het verkeer vanuit Duinwijklaan meer te ontlasten. Het is dan immers meer duidelijk dat fietsers richting Duinwijklaan willen rijden in plaats van afslaan naar de verkeersdoorsteek.

Ook kunnen de parkeerplekken blijven bestaan van Zeestraat en Vondellaan.

Opmerking: Om verkeer vanuit de Zeestraat eventueel te vertragen kan besloten worden een verkeersdrempel te plaatsen.





## Voorstel 2

Ook hier is het voorstel om de huidige verkeerssituatie verkeersdoorsteek te handhaven. Fietsers dwingen om alleen gebruik te maken van de fietspaden zoals aangegeven.

- Handhaven verkeersdoorsteek Westerhoutplein
- Fietspad (twee richtingen) los van verkeersdoorsteek Westerhoutplein
- Voetpad naast fietspad
- Geen herindeling parkeervakken nodig
- Rare vreemde stoeprand bij inrijden Duinwijklaan verwijderen waardoor beter en daardoor veiliger de Duinwijklaan ingereden kan worden.

Nieuw fietspad en voetpad aanleggen zoals aangegeven waarin GEEN slinger zit echter alleen een recht fietspad waardoor fietsers zich kunnen focussen op naderend verkeer naar de rijweg waarin zij zich begeven. Dit zowel in rijrichting fietsers richting Zeestraat als richting Westerhoutplein. Hierdoor zal de verkeersveiligheid voor fietsers significant toenemen.

Vrachtverkeer zal vanuit Duinwijklaan rechtdoor kunnen rijden en vervolgens de Vondellaan in kunnen rijden.

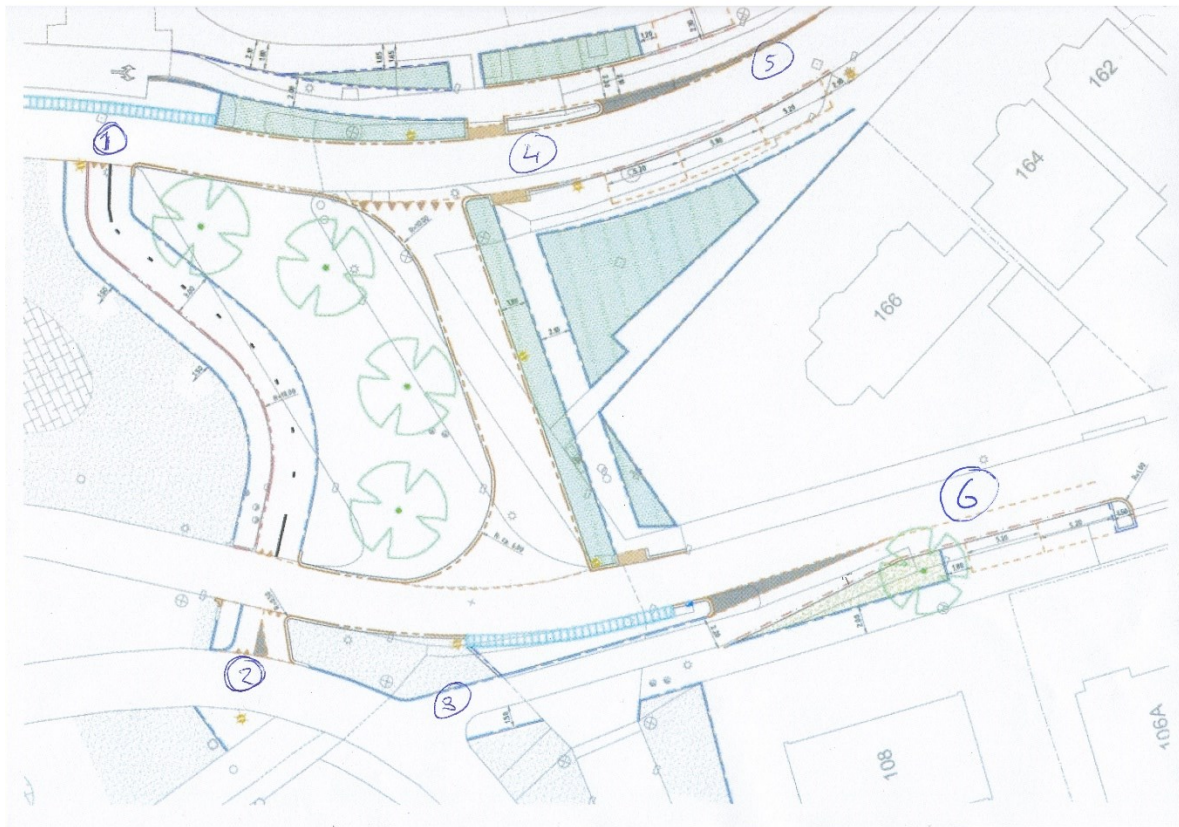
Motorisch verkeer heeft hierbij minimaal ontmoetingsmomenten met kruisend fietsverkeer, waaronder snelfietsers.

## Doorsteek Westerhoutplein: de puntjes op de i

### Inleiding

Het voorliggende ontwerp van de fiets-doorsteek over het Westerhoutplein van 19 oktober 2023 lost de tekortkomingen die zijn ontstaan na de herinrichting van de Westerhoutweg en de aanleg van de rotonde volledig op. Wij zien een grote verbetering voor de fietsers. Zowel wat betreft veiligheid als comfort.

Neemt niet weg dat we verbeterpunten zien die het ontwerp naar een nog hoger niveau brengen.



In bovenstaande kopie van het ontwerp zijn nummers aangegeven die overeenkomen met de tekst.

### Punt 1: Kruising met Duinwijklaan.

Er zijn vier aandachtspunten:

- De eerste bocht vanaf de Zeestraat in de fiets-doorsteek is te krap.
- De bocht zit te dicht bij het oversteekpunt. Vermeden moet worden dat een fietser vlak voor of na een oversteek een scherpe bocht moet maken.
- De lichtmast staat mogelijk te dicht op het fietspad.
- Type verharding.



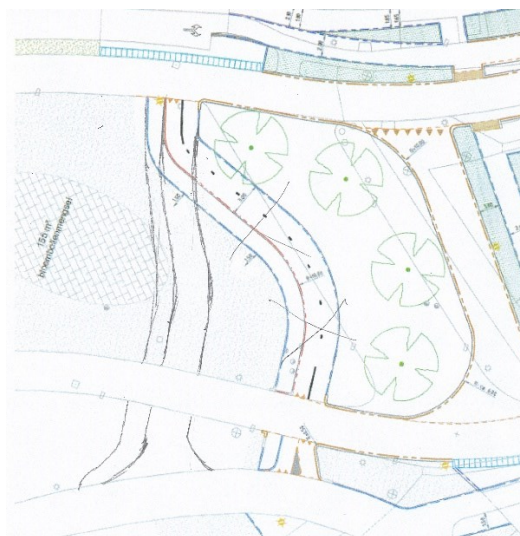
**Ad. aandachtspunten a en b:**

Aanwezige bomen hebben geleid tot het meanderen van het fietspad in het ontwerp. Feitelijk gaat het om één boom.



Het gaat om een jonge boom, geen monumentale boom. Het verwijderen (of verplaatsen) van deze boom is te verdedigen; er worden immers 4 nieuwe bomen voorzien.

Door de randvoorwaarde van het behoud van deze boom te laten vervallen, wordt het mogelijk het fietspad veel rechter te maken. Onderstaande zeer ruwe schets laat dat zien.



NB: In het ontwerp en op bovenstaande schets is het voetpad links van de doorsteek getekend. Door het voetpad aan de rechterzijde (oostzijde) van de fiets-doorsteek te leggen, sluit het weer aan op het nieuwe stukje voetpad langs het DF-fietspad.

### **Ad. aandachtspunt c**

Op het oversteekpunt staat naast het fietspad een lichtmast. Obstakels zoals lichtmasten en verkeersborden dienen op ruime afstand van de rand van het fietspad te staan. Wij zien het fietspad liefst zonder hoge stoepranden dus a-niveau met het gras **en** met het voetpad. Daar hoort een afstand bij van 70 cm voor obstakels.

### **Ad. Aandachtspunt d**

In Beverwijk is in het GVVP bepaald dat hoofdfietsroutes voorzien moeten zijn van een gesloten verharding. Dus de fiets-doorsteek zou met bijvoorbeeld asfalt verhard moeten worden. Dat sluit dan ook goed aan bij het geasfalteerde DF-fietspad en de geasfalteerde Duinwijklaan.

## **Punt 2: Kruising DF-fietspad en de fiets-doorsteek.**

De T-kruising zou nog wat verfijnd kunnen worden opdat de fietsers minder haakse bochten hoeven te maken. Streven naar een bochtstraal van 5 meter. In onze optiek is een witte driehoek in het wegdek op de kruising niet nodig. Asbelijning volstaat. NB: Stukjes doorgetrokken asstrepen in het DF-fietspad vlak voor de T kruising accentueren de kruising en geven aan dat de fietser daar niet moet inhalen. En nu we het daar toch over hebben: de bocht in het DF-fietspad (hoek Westerhoutweg Westerhoutplein) zou ook moeten worden voorzien van een doorgetrokken asstreep. Fietzers die vanaf de Westerhoutweg komen hebben de neiging in de bocht links te rijden.

## **Punt 3: Rechtsaf naar de Vondellaan.**



De fietser die vanaf de Westerhoutweg naar de Vondellaan fietst moet een overhaakse scherpe bocht maken. Bekeken kan worden of het bijdraagt het aanwezige asfalt te laten zitten en alleen de witte markering weg te halen. De fietser kan dan uitwaaiëren. In het ontwerp is de bestaande inritconstructie aangepast (begint bij het witte vlak op de foto). Dat is heel goed. De fietser die uitwaaiert heeft minder last van een auto die te vroeg de Westerhoutweg inslaat. En de automobilist heeft iets beter in de gaten dat de fietser die kant op afslaat.



Wij zien op tekening een nieuw stukje voetpad tussen de boom en het fietspad. Heel fijn! De fietsers hebben zo minder last van voetgangers die over het fietspad lopen. Te overwegen valt de schuine voetgangersdoorsteek te laten vervallen. Die zal niet meer gebruikt worden en voegt weer groen toe.

#### **Punt 4: De bocht in de Zeestraat.**

Het fietspad in de bocht van de Zeestraat ziet er nu perfect uit. Een goede overgang en geleiding vanaf de fietsstrook. In punt 5 maken we nog een opmerking over de fietsstrook.



Niet als zodanig voor de fietsers, willen we toch twee suggesties doen:

- In de Zeestraat liggen de parkeerplaatsen op trottoirniveau. Zie witte auto rechts op de foto. Door met dit werk de parkeerplaatsen in de bocht ook op trottoir-niveau te leggen, wordt de herinrichting van een aantal jaar geleden gecompliceerd. Dat zorgt voor uniformiteit.
- Van de 4 parkeerplaatsen links op de foto vervalt er 1. Samen met de 2 vervallen plaatsen aan de rechterkant zijn dat er dus 3. In de Vondellaan worden er 2 gecompenseerd. Parkeerplaatsen laten vervallen, ligt altijd moeilijk bij bewoners. Maar het is misschien mogelijk de 4 plaatsen links te handhaven. Op de plek waar op de foto links de lichtmast staat, is nog ruimte (ongeveer 2,5 - 3m) tot aan de voorafgaande boom. De parkeerplaatsen kunnen een stukje opschuiven. Randvoorwaarde is wel dat de afstand tussen de auto-doorsteek en de eerste parkeerplaats 5 meter moet zijn.

NB: de richtingpijlen in het wegdek dienen te worden verwijderd

## Punt 5: Zeestraat, voor de bocht



Deze auto demonstreert waarom fietssuggestiestroken niet werken. De auto rijdt strak langs de stippellijn. En dat doen auto's ook als er fietsers rijden, waar de auto dan rakelings langs rijdt. Op ons advies is de fietssuggestiestrook niet opnieuw aangebracht op het nieuwe asfalt. In de praktijk is dat voor de fietser al prettiger. In het kader van het verkeercirculatieplan hebben wij al een verzoek ingediend (en besproken met de wethouder) voor 30km/h en een volwaardige fietsstrook met een versmalde rijstrook voor auto's.

Voor het voorliggende ontwerp: nog aanwezig deel van de fietssuggestiestrook verwijderen. De op tekening aangegeven "aanloop" fietsstrook naar het fietspad, laten beginnen op een punt dat de wegbreedte voldoende is voor de breedte van de rijstrook voor de auto en een volwaardige fietsstrook. Door het zo uit te voeren kan de toekomstige fietsstrook op de Zeestraat naadloos aansluiten.

## Punt 4 en 5: Uitvoering Fietspaden

Wij zien graag het fietspad zonder verhoogde stoepranden. Dus a-niveau met naastliggend groen en trottoir. Overwogen kan worden de fiets-doorsteek 3,5m breed te maken (CROW adviseert 3,5m als minimum breedte voor een hoofd fietsroute). Er is genoeg ruimte en het geeft meer comfort voor de fietser. Verharding met asfalt hebben we al aangegeven.

We juichen vergroening toe. Echter, langs de fietspaden zien wij het liefste gras. Natuurlijk zijn struiken mooier. Maar de praktijk is dat het groenonderhoud minimaal is en de struiken uitgroeien en het fietspad versmallen door overhang. Door gras toe te passen gebeurt dat niet.

## Punt 6: Vondellaan overgang fietspad naar fietsstrook.

Een aandachtspunt is of er voldoende afstand is en blijft tussen de rand van de fietsstrook (obstakel vrije afstand) en de nieuwe boom.



Ook voor de Vondellaan streven wij naar een volwaardige fietsstrook met een versmalde rijstrook voor auto's. Daar kan in het ontwerp nog naar gekeken worden, opdat er, net zoals in de Zeestraat naadloos op de toekomstige fietsstrook aangesloten kan worden

### **En weer terug naar punt 1: Hoek kruising Duinwijklaan.**



Nog een suggestie.

Het viel ons op dat de hoek op de kruising Duinwijklaan kapot gereden wordt. Observatie laat zien dat dat niet gebeurt door personenauto's. Die gaan er ruim omheen. De krappe bocht die de auto's moeten maken, zorgt voor lage snelheden. Het hoekpunt ligt dus wat dat betreft op de goede plek. Het zijn vrachtwagens die de hoek beschadigen. Een stukje van het gras kan verhard worden. Vrachtwagens kunnen dan het "stoeprandje" meepikken, zonder dat er een beschadiging ontstaat.

### **Overrijdbare bocht.**

In ons gesprek is gesproken over een overrijdbare bocht op de kruising van de auto-doorsteek en de Zeestraat. Hieronder een foto van zo'n constructie. Wij denken dat dit extra veiligheid biedt voor de fietsers omdat de snelheid van auto's die van de doorsteek afkomen lager zal zijn. Vrachtwagens kunnen de bocht gewoon nemen.





Overrijdbare bocht -Abonstraat Almere

## Tenslotte

Het voorliggende ontwerp lost de problemen op. Wij hebben een hoge waardering voor de inspanning die ervoor gedaan is, en nog moet worden!

Er is in het plan ook veel aandacht besteed aan het uitbreiden van de groenvoorziening. Draagt bij aan leuk fietsen, maar ook als bewoners van Beverwijk waarderen we dat!

29 oktober 2023

Fietsersbond Beverwijk

Emailadres: [beverwijk@fietsersbond.nl](mailto:beverwijk@fietsersbond.nl)