

Terugkoppeling reacties op concept ontwerp verkeerssituatie Hoogedijk Katwoude

Versiedatum: 31 januari 2022

Op 2 december 2021 was er een inloopspreekuur over het concept ontwerp van de verkeerssituatie Hoogedijk Katwoude. Het ontwerp was ook terug te vinden op de websites van de gemeente Waterland en HHNK. Tot 20 december 2021 kon worden gereageerd op het concept. Er kwamen verschillende reacties binnen waaruit grote betrokkenheid bleek. Met dit document geeft de gemeente Waterland reactie op vragen en opmerkingen.

Leeswijzer

De reacties van inwoners op het conceptontwerp zijn door de gemeente verzameld en op onderwerp gesorteerd. Uit de vragen, opmerkingen en wensen is steeds de hoofdzaak gehaald en die samengevat in onderstaande tabel. Op deze manier is per onderwerp makkelijk te zien wat door de inwoners is ingebracht en welk antwoord de gemeente daarbij heeft gegeven. De antwoorden van de gemeente zijn daarna afgestemd met HHNK. Na elk punt wordt een conclusie getrokken voor de ontwerpers zodat in het vervolgtraject duidelijk is of het ontwerp aangepast moet worden of niet.

Afkortingen:

HWBP = Hoogwaterbeschermingsprogramma

HHNK = Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

BOA = Buitengewoon Opsporingsambtenaar

ONDERWERP -> VRAAG -> ANTWOORD

Onderwerp	Vraag of opmerking	Antwoord
1. Afsluitingen - verkeer	De overlast van grote groepen motorrijders is niet tijdens de piekuren die in het conceptplan worden beschreven voor afsluiting. De overlast is tijdens zon- en feestdagen. Een tijdslot voor het hele jaar voor iedereen heeft dan niet veel zin.	Eens met dit aandachtspunt. Een afsluiting heeft alleen zin op het juiste moment. Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.
2. Afsluitingen - verkeer	Is tijdelijk afsluiten van de Hoogedijk op bepaalde piekmomenten mogelijk?	Een eventuele afsluiting op piekmomenten kan worden overwogen als sprake is van een structureel probleem, maar staat los van het ontwerp van de weg. Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.
3. Afsluitingen - touringcars	Er rijden in het hoogseizoen (voor/na Covid) om de 30 minuten touringcars voorbij, met en zonder passagiers. Graag het aantal vervoersbewegingen beperken (met inrijd verbod) vanwege de drukte en het gevaar voor de andere weggebruikers zoals recreanten en toeristen die de situatie niet kennen.	De touringcars hebben een bestemmingsadres. Hier ligt misschien een rol voor de gastheer / gastvrouw. Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.
4. Afsluitingen - inrijdverbod	De suggestie voor een inrijdverbod is niet voor iedereen wenselijk. Denk aan bevoorrading en pakketbezorging.	Eens met dit aandachtspunt. Een inrijdverbod is op kenteken en voor pakketbezorgers is dat een probleem. Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.
5. Rent & Event	Huurders van (gemotoriseerde/elektrische) tweewielers zorgen in het hoogseizoen voor extra drukte en gevaarlijke situaties vanwege onoplettendheid.	Eens met dit aandachtspunt. Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.
6. Fietspaden	Graag aandacht voor fietspaden van Monnickendam naar Uitdam.	Deze vraag gaat niet over het conceptontwerp voor Hoogedijk. Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.

<p>7. Verkeerssnelheid buiten de bebouwde kom</p>	<p>Er wordt buiten de bebouwde kom te hard gereden.</p> <p>Wensen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meer drempels in het deel van HHNK buiten de bebouwde kom. 2. Drempels aan beide zijden voor de haakse bocht om de snelheid er voor die tijd uit te halen. 3. Er zijn te weinig remmende maatregelen buiten de bebouwde kom. Verzoek van bewoner Hoogedijk 47 om nabij die woning een snelheidsbeperkende maatregel toe te voegen. <p>Opmerking: De breedte en inrichting van de weg nodigt te veel uit voor hard rijden en dat is niet veilig bij deze weg die door veel verschillende soorten verkeersdeelnemers wordt gebruikt.</p>	<p>Eens met dit aandachtspunt.</p> <p>De gemeente vraagt HHNK om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. meer drempels. 2. drempels aan beide zijden de haakse bocht. 3. een drempel bij Hoogedijk 47 als dat een geschikte plek is en de bewoners hiermee instemmen. <p>Reactie HHNK op gemeente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Op de stukken waar HWBP de weg opnieuw inricht kunnen drempels geplaatst worden conform de geldende maximumsnelheid ter plekke en mits de drempels minstens 30 meter vanaf de bebouwing liggen. 2. Als de gemeente deze wens heeft en de weg is onderdeel van HWBP dan is dat prima. 3. Als de drempel minstens 30 meter van de bebouwing af ligt is dit prima <p>Conclusie: In het conceptontwerp van de weg houdt de gemeente rekening met de verkeerssnelheid.</p>
<p>8. Verkeerssnelheid binnen de bebouwde kom</p>	<p>Er wordt regelmatig te hard gereden en dat is gevaarlijk voor de bewoners.</p>	<p>Eens met dit aandachtspunt.</p> <p>Conclusie: In het ontwerp van de weg houdt de gemeente daar rekening mee.</p>
<p>9. Handhaving - elektronisch</p>	<p>Is een flitspaal of trajectcontrole mogelijk?</p>	<p>Het plaatsen van een flitspaal of de inzet van trajectcontrole is een langdurige procedure die om een goede onderbouwing vraagt. De verkeersintensiteit en het probleem is naar verhouding klein om dit middel ingezet te krijgen.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
<p>10. Handhaving - politie</p>	<p>Kan handhavend worden opgetreden door politie met snelheidscontroles?</p>	<p>Er is een beperkte politie capaciteit beschikbaar en BOA's zijn niet bevoegd om rijdende voertuigen aanhouden. Dit soort acties hebben vaak een kortdurend effect.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
<p>11. Risico's en risicomomenten</p>	<p>Opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. door de weeks bij slecht weer tijdens de spitsuren. 2. in de weekenden bij mooi weer. 3. in het donker voor wandelaars en fietsers 4. Wandelaars, hardlopers en fietsers langs de weg op de rijbaan. 	<p>Eens met dit aandachtspunt.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
<p>12. Visuele maatregelen</p>	<p>Suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. duidelijke wegmarkering; 2. binnen de bebouwde kom 30 km/u op de weg als markering; 3. optische versmalling van de rijbaan met belijning; 	<p>Bij de werkzaamheden aan de weg kan het volgende worden gerealiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een fietssuggestiestrook in rood asfalt binnen de bebouwde kom; - wegmarkeringen zoals lijnen en maximum snelheid ed.;

	<p>4. fietssuggestiestroken met afwijkende kleur om meervoudige weggebruik te benadrukken;</p> <p>5. zebraleden binnen de bebouwde kom bij de trappen.</p> <p>Er is veel draagvlak voor een fietssuggestiestrook in rood asfalt omdat dat het autoverkeer meer bewust maakt dat er ook fietsers op de weg kunnen zijn. Ook voor de voetgangers geeft dit een iets veiliger gevoel.</p>	<p>Een zebraleden kan voor de voetganger een gevoel van schijnveiligheid geven en is daarom geen voor de hand liggende oplossing. Gezien de lage intensiteit van het autoverkeer en het lage aantal oversteekbewegingen zou een zebraleden een verkeersonveilige situatie veroorzaken. Zebraleden worden bijna nooit in 30 km gerealiseerd.</p> <p>Reactie HHNK: Fietssuggestiestroken van elk 1.7m breed.</p> <p>Conclusie: In het conceptontwerp meenemen een fietssuggestiestrook in rood asfalt/klinkers binnen de bebouwde kom. Een fietssuggestiestrook in (rood/zwart) asfalt buiten de bebouwde kom. Kleur buiten de bebouwde kom bepaald HHNK later, voorkeur voor rood (heeft een toets op haalbaarheid nodig). Geen zebraleden. Zo min mogelijk niet essentiële wegmarkeringen.</p>
<p>13. Fysieke maatregelen</p>	<p>Suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De huidige drempels buiten de bebouwde kom worden niet als drempels ervaren. Daarom graag meer en hogere drempels aanleggen; 2. Honingraad/grasbeton langs de weg om de weg toch optisch smal te houden maar wel steun langs het asfalt. 3. Een van de drempels 20 meter langer maken omdat 2 drempels vlak na elkaar daar ook niet ideaal zal zijn. 4. Versmallingen of smallere weg toepassen om de snelheid er uit te halen. (De hooibalen die er eens lagen leken volgens enkele bewoners best goed te werken.) 5. Een bredere weg (die vooral optisch beter wordt ingericht met een fietssuggestiestrook en voldoende goede verkeersdrempels.) 	<p>Het nadeel van verkeersdrempels is dat het trillingen kan geven. Als de drempels op plekken liggen die verder van de bebouwing afgelegen zijn kunnen die mogelijk iets verhoogd worden.</p> <p>Een wegversmalling of verkeersfuik is hier een gevaarlijke oplossing in verband met het risico op eenzijdige ongevallen. Als een groep fietsers of motoren erop afrijdt dan ziet de eerste persoon het obstakel en kan dan nog uitwijken, maar de groep erachter kan het te laat zien en er tegenaan rijden. De intensiteit van het autoverkeer is te laag om een fuik een verkeer remmend effect te geven.</p> <p>Reactie HHNK: Bij dergelijke weg versmallingen plaatst HHNK inleidende markering bij om weggebruikers te attenderen op obstakels. Drempels minstens 30 meter van bebouwing. Een fietssuggestiestrook is een goede manier om de plek van de fietsers aan te geven maar zorgt ook voor onduidelijkheid over de wettelijke status van fietsers omdat het geen fietsstroken zijn. De politie is geen voorstander van fietssuggestiestroken maar het is voor deze situatie wel een reële optie.</p> <p>Conclusie: Voor het conceptontwerp verkeersdrempels ontwerpen volgens de ontwerprichtlijnen en minimaal 30 meter vanaf de bebouwing aanhouden. Geen wegversmalling of verkeersfuik toepassen. Grasbetonstrook langs de weg meenemen. Drempellengtes controleren en</p>

		<p>passend maken met de omgeving. Fietssuggestiestrook toepassen.</p>
<p>14. Voetpad en fietspad (op de dijk)</p>	<p>Suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Denk om de voetgangers, wandelaars en hardlopers die geen goede plaats op de weg hebben nu. Leg bijvoorbeeld een voetpad op de dijk die loopt tot de bebouwde kom en met aan beide zijden van de kom een aansluiting op de weg beneden. 2. Voetpad én fietspad (voor doorgaand verkeer) op de dijk én fietsstroken langs de weg beneden de dijk (beiden dus) van Monnickendam naar Volendam. 3. Meer ruimte langs de weg voor voetgangers. Ook het opruimen van zwerfvuil wordt lopend gedaan en dat kan veiliger. 4. Een aantal bewoners ziet liever al het verkeer op de weg en niet op een fietspad boven op de dijk. Juist het verkeer op de weg houden helpt om de snelheid laag te houden. 	<p>Bij dit onderwerp lopen de meningen van bewoners uit een. Voor alle argumenten valt wel wat te zeggen.</p> <p>De gemeente wil daar waar ruimte is binnen de bebouwde kom de aanwezigheid van fietsers en voetgangers met het wegontwerp beter benadrukken en gaat kijken of verbeteringen in het ontwerp mogelijk zijn.</p> <p>Een fietspad op de dijk wordt door sommigen gezien als verbetering van de verkeersveiligheid maar heeft als nadeel dat de overige fietsers benedendijks, vaak bewoners, daardoor minder opvallen. Een fietspad op de dijk is eerder al als optie afgefallen vanwege het omgevingskarakter van de dijk en de te smalle kruinbreedte.</p> <p>Een voetpad op of langs de dijk is iets wat los staat van het ontwerp van de weg benedendijks, maar kan wel als meekoppelkans worden bekeken.</p> <p>Conclusie: Voor dit moment geen wijziging van het benedendijkse conceptontwerp. Optie voor wandelpad naast de dijk wordt onderzocht.</p>
<p>15. Verlichting</p>	<p>Graag aandacht voor de verlichting langs de Hoogedijk. Sinds enige tijd ontbreken bij locatie VIII (Hoek van de Noord, richting Volendam) twee lichtpunten.</p>	<p>Dit is buiten de bebouwde kom. Deze melding wordt daarom door HHNK opgepakt.</p> <p>Reactie HHNK: Melding is doorgestuurd naar de HHNK objectbeheerder verlichting die gaat er naar kijken.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
<p>16. Kruispunt N247 - Hoogedijk</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dit kruispunt wordt als gevaarlijk beschouwd voor voetgangers en fietsers. De aansluiting graag veiliger maken door fietsers en voetgangers een zichtbare plaats op de weg te geven. 2. De verkeersdruppel met schuine markeringsstrepen bij het kruispunt wordt als gevaarlijk ervaren omdat auto's soms voorsorteren aan de verkeerde kant van de weg; 3. Gevaarlijke snelheid van fietsers naar beneden. 	<p>De gemeente wil een verbeteringsuggestie doen voor HHNK.</p> <p>Reactie HHNK: HHNK neemt het kruispunt N247 mee in het overleg met de politie.</p> <p>Conclusie: HHNK neemt het kruispunt N247 mee in het overleg met de politie en stemt dat af met de gemeente en de provincie. Binnen het huidige conceptontwerp wordt een voorlopige verbeteringsuggestie van de gemeente gegeven.</p>
<p>17. Bedrijven</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Graag aandacht voor boeren-, paarden- en machineverhuur-bedrijven die voor hun werk meerdere keren per dag met grote vervoersmiddelen over de 	<p>Bij dit onderwerp lopen de meningen van bewoners uit een. Voor alle argumenten valt wel wat te zeggen. De gemeente kijkt vooral naar de bruikbaarheid en de veiligheid van de weg,</p>

	<p>Hoogedijk rijden en waarvoor drempels vervelend kunnen zijn.</p> <ol style="list-style-type: none"> Denk om zwaar verkeer (agrarisch, bussen, melkauto's etc..) Voor het paardenvervoer naar Hoogedijk 46 zijn verkeersdrempels ongewenst vanwege stress/instabiliteit van de paarden. 	<p>comfort voor mensen en dieren is ondergeschikt en afhankelijk van de gereden snelheid.</p> <p>Conclusie: Voor het conceptontwerp telt de bruikbaarheid en de veiligheid van de weg. Bij het ontwerp van de drempels wordt rekening gehouden met de bijbehorende adviessnelheid.</p>
18. Parkeren	<p>Graag het parkeren langs de weg voor de woningen op een aantal plaatsen meenemen in het wegontwerp. Iemand geeft als voorkeur op om dat te doen met honingraad tegels waardoor het gras kan groeien.</p>	<p>De wens voor betere parkeermogelijkheid is begrijpelijk. Het is een goed idee om waar dat kan grastegels te gebruiken voor de afwatering.</p> <p>Reactie HHNK: Daarom geen fietsstrook zodat men eventueel op de rijbaan kan parkeren in de 30-zone. Fietssuggestiestrook wel mogelijk</p> <p>Conclusie: In het conceptontwerp opnemen als aandachtspunt. Bijvoorbeeld grastegels langs de rijbaan aanleggen.</p>
19. Verkeersveiligheid - Dorpshuis	<p>Graag een veilige verkeerssituatie en parkeermogelijkheid bij het Dorpshuis van Katwoude. Het is daar nu smal als auto's langs de weg staan. Daarvoor bijvoorbeeld de buitendijkse as-verschuiving van de dijk benutten.</p>	<p>De mogelijkheid voor verbetering van het ontwerp wordt onderzocht.</p> <p>Reactie HHNK: De as van de weg kan (op een aantal plaatsen) iets verder naar de dijk gelegd worden zodat een asfaltkant ontstaat waar geparkeerd kan worden. Met fietssuggestiestroken mag voor een deel op de rijbaan geparkeerd worden, met fietsstroken mag dat niet. Geparkeerde auto's zorgen voor lagere snelheden van verkeer. Dat is gunstig zolang er voldoende zicht blijft.</p> <p>Conclusie: Voor het conceptontwerp van de verkeerssituatie de tekening van de nieuwe situatie van de dijk gebruiken en kijken waar extra ruimte benut kan worden.</p>
20. Afwatering	<p>Graag iets doen aan de afwatering langs de teen van de dijk naast de weg die te nat is. Verkeer rijdt nu vaak naast de weg aan de kant van de dijk waardoor het een modderboel wordt.</p>	<p>Zodra de weg wordt aangepakt dan is dit een goed punt om mee te nemen bij de uitvoering.</p> <p>Conclusie: In het conceptontwerp opnemen als aandachtspunt. Bijvoorbeeld grastegels langs de rijbaan aanleggen.</p>
21. Verkeersborden	<p>Suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> Net als de provincie in de berm bermplankjes plaatsen met de snelheid erop; Matrixbord / smiley; Herhalingsbord of snelheidsaanduiding van 60 km/u als markering op de weg aan de oostzijde van de polder Katwoude. 	<ol style="list-style-type: none"> Bermplankjes met de snelheid erop is niet gebruikelijk op erftoegangswegen. Een vast bord heeft in de praktijk geen zin omdat die maatregel maximaal 2 weken iets aan de snelheid lijkt te doen. Daarom rouleert een (matrix/smilely) bord binnen de kernen van de gemeente. Een markering van de maximum snelheid op de weg is iets om eventueel mee te nemen bij de werkzaamheden.

		<p>Reactie HHNK: Herhalingsborden zijn geen standaardpraktijk. Markering op de weg vervaagt snel en heeft volgens de verkeersadviseurs van de politie geen aantoonbaar effect.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
22. Skaters/skeelers	Kan rekening worden gehouden met skaters die behoefte hebben aan een voldoende vlak wegdek waarop ze niet struikelen. Er waren problemen met de thermoplast wegmarkering.	<p>De gemeente kijkt vooral naar de veiligheid van de weg. Een gladde comfortabele weg speciaal voor de doelgroep skaters is daarbij geen doel.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
23. Bebouwde komgrens	De mogelijke uitbreiding van de komgrens wordt tijdens het inloophmoment door de bewoners als positief ervaren hoewel een bewoner zich wel afvraagt of dat bestemmingsplan technisch nadelige gevolgen kan hebben voor zijn bedrijf.	<p>Voor het vergroten van de bebouwde kom zijn verkeersbesluiten nodig van de bevoegde gezagen en aanpassing van de wegenlegger en de maximumsnelheid. Hiervoor wordt gekeken naar de Wegenwet en de Wegenverkeerswet. Dit lijkt een realistisch traject.</p> <p>Reactie HHNK: Haal alleen weggedeelten binnen de komgrens die langs bebouwing liggen, want weilanden langs de weg binnen de komgrens is ongelofwaardig voor het verkeer.</p> <p>Conclusie: Uitbreiding van de komgrens wordt het uitgangspunt voor het conceptontwerp en wordt daarom ter besluitvorming voorgelegd aan de bevoegde gezagen.</p>
24. Afval	Graag een voorziening voor wegwerpvuil zodat afval wat centraler "opgevangen" kan worden. Bijvoorbeeld een blikvangnet.	<p>Zwerfafval is slecht voor het milieu en het aanzien van de wijk. Het onderwerp afval staat los van het ontwerp van de weg.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
25. Milieustraat		<p>Voor het ontwerp wordt naar de huidige bekende situatie gekeken en de huidige meekoppelkansen daarvoor. Er is nu onvoldoende aanleiding om bij het wegontwerp ook rekening te houden met een eventuele milieustraat.</p> <p>Conclusie: Geen wijziging van het conceptontwerp.</p>
26. Verharding	De klinkerbestrating (in het conceptontwerp) langs de weg voor het Dorpshuis heeft een positief effect, daarom graag doortrekken tot aan het Bed&Breakfast.	<p>Een klinkerbestrating past beter bij een 30 km/uur zone. Voor klinkerbestrating is het belangrijk dat er een stabiele kantopsluiting aanwezig is. Een asfaltconstructie is vermoedelijk sterker. Asfalt is stiller voor de omgeving dan klinkers.</p> <p>Conclusie: Akkoord. Het conceptontwerp wordt aangepast.</p>