

Try to do it right the first time! Het goed doen is een utopie, maar negeren van aangedragen informatie, of het selectief aangeboden krijgen van informatie moet worden voorkomen!

Ik heb mijn commentaar voornamelijk gericht op zaken die voor de burger van Zwaag en Hoorn van belang zijn, zodat de realisatie juist niet in de toekomst moet worden aangepast op kosten van de bevolking.

De aangedragen verbeteringen en commentaar in de zienswijzen en het aangepast ontwerp zijn nog steeds incompleet, en leiden niet tot een goed en deugdelijk ontwerp!

Het huidige ontwerp resulteert in:

- onlogische (fiets/voetgangers/calamiteiten) stromen,
- verrommeling van het huidig aangezicht m.b.t. aangelegde (met name voetgangers/fiets/calamiteiten) routes,
- een verkeersborden woud en bonnen schrijverij om de mensen te laten houden aan deze onlogische ontwerpen en routes!
- toekomstige dure en onmogelijke oplossing om punten te verbeteren!
- Niet ondersteunen van de doelstellingen en richtlijnen van de provincie.

Dit en verderop uitgebreidere punten en analyses laat zien dat het infrastructurele ontwerp verre van compleet en ondeugdelijk is. En ook niet aansluit op de doelstellingen van de provincie. Daarom kan dit niet leiden tot een (in mijn ogen) positief besluit.

Mijn kritiek is gebaseerd op bijlagen en telefoon gesprekken welke laat zien dat het AANGEPASTE ontwerp:

- Niet compleet is:
 - Gevolgen/ontwerp voor Kerkelaan als calamiteiten route zijn NIET vermeld. Zie verder.
 - De profielen incompleet zijn, en een 'zonnig' beeld laten zien (woonblok met 8 lagen en punt dak ontbreekt, net als de kerk):

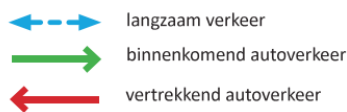
oost-west profiel: PR-SP-A



- Goudappel en Coffeng alleen AUTO verkeersstromen hebben onderzocht. NIET FIETS LOOP CALAMITEITEN voertuigen!!! [met ze gebeld]
Dus niet route naar OV, van brandweer kazerne, volle parkeerplaatsen op huidige voorgestelde calamiteiten routes etc...
 - In de geupdate bijlagen de geluidsprofielen niet (meer) aanwezig, zoals de in een ander rapport genoemde 8 meter hoge geluidwal/muur bij de Westfriezen.
- Calamiteiten voorzitter/regio heeft alleen kunnen/mogen kijken naar EEN enkele technische realisatie van de project ontwikkelaar, en geen keuze heeft kunnen maken voor een kortere en beter voor de hand liggende route zonder obstructies van geparkeerde auto's. [met hem gebeld]
 - Dit wordt ook ondersteund door een telefoon gesprek met Timpaan: Kerkelaan is te small daarom wordt naastgelegen grasveld betegeld. En dat er toch al een weg ligt (dit is een oude smalle inrit van de tuinder, ongeschikt als calamiteiten/fiets weg).
 - Verharding van het grasveld een (onbedoelde en onbedoelde) ideale parkeerterrein uitbreiding is!
- Fiets/voetgangers bruggen nog steeds als een onlogisch geheel zijn ingetekend.
- Bewoners participaties (huiskamer avonden) welke als een verdeel en heers zijn gehouden (zie verder en project bijlagen).
- Toekomstige verbindingen tussen wijken en wegen onmogelijk of zeer kostbaar en rommelig worden gemaakt. Kijk als voorbeeld naar de fietsbrug Amstelweg-Veranda in de Kersenboogerd.
- Laten ook juist zien welke huizen je NIET zou moeten nemen i.v.m. geluids- en schaduwoverlast.

Goudappel Coffeng heeft alleen gekeken naar AUTO verkeer, langzaam verkeer dus niet, terwijl bijschrift anders doet vermoeden:

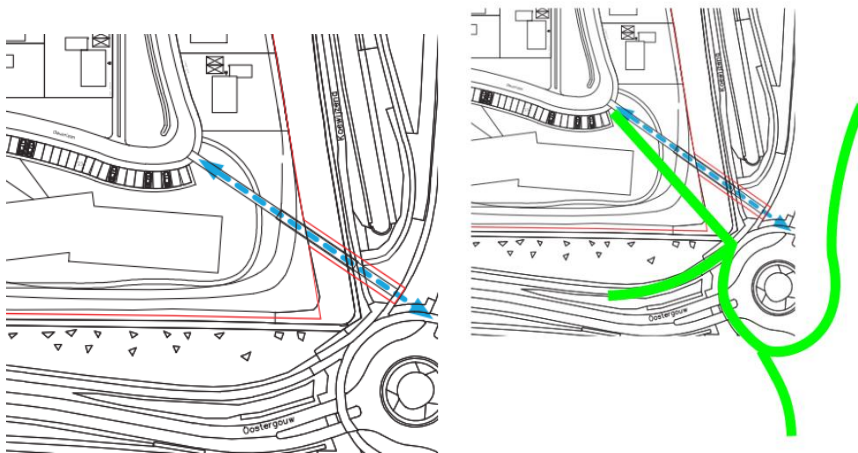
- Er is dus GEEN analyse van voetganger/fiets/calamiteiten stromingen.
- Getekende bruggen liggen misschien strak in het gelid, maar infrastructuur technisch nog steeds ondeugdelijk: dagelijks gebruik, strooibaarheid, verrommeling aangezicht, niet toekomstig bestendig uitbreidbaar.
- Niet kortste weg naar OV. etc. Dit is juist in strijd met de aangehaalde rapportages van bv de provincie voor bereikbaarheid en type bebouwing etc. die juist het project zouden moeten ondersteunen...
- Er wordt gesproken over langzaam verkeer, maar er wordt onderscheidt gemaakt tussen voetgangers en fietsers m.b.t. de bruggen! Fietsers moeten erg omfietsen!



In de bijlage is het verkeerskundige advies van Goudappel Coffeng opgenomen. Vraagstukken over de voorgestelde maatregelen, veiligheid en functioneren van het verkeersplan worden daarin nader toegelicht en verder uiteengezet.

De (verbeterde) linker plattegrond heeft het alleen over langzaam verkeer, maar:

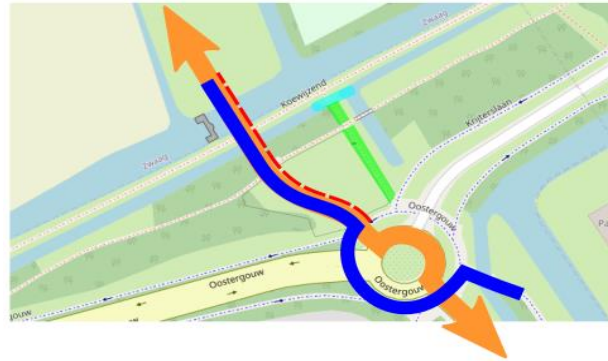
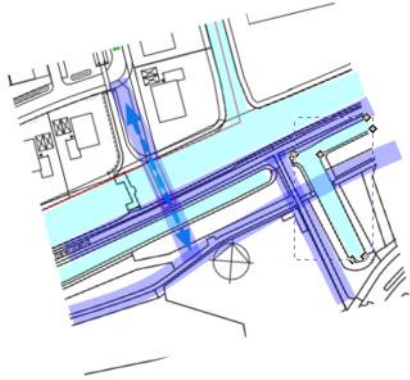
- Dit de enigste fietsbrug is en laat fietsers erg omfietsen voor o.a. het gewenste OV gedrag!
- Laat zien dat er nog steeds niet goed is gekeken naar wat men voorstelt om te realiseren: Het fietspad kruist nu het dijkje voor de aansluiting op het bestaande fietspad en zorgt voor een verfrommelt beeld en nodigt fietsers uit om juist tegen de klok, oftewel tegen het verkeer in, de rotonde te nemen!



Rechts is een alternatief wat beter inpast en een gewenste rijrichting oplevert:

De tweede brug in het ontwerp is dus een voetgangersbrug welke alleen dient voor recreatief wandelen. Zie de nieuwe brug en voetpad met pijl aangegeven door de project ontwikkelaar en mijn paars arcering van ook de bestaande voetpaden op linker figuur!

Door de Oostergouw niet te laten zien op dit ontwerp van de project ontwikkelaar, ontbreekt het overzicht op mogelijke aansluitingen!



Om de Rozenbuurt goed te laten aansluiten op het OV goed bereikbaar met de fiets (blauw), moet dit een fietsbrug worden. Zie mijn rechter update!

Als het ooit nieuw aangelegde voetpad van de rotonde naar het dijkje wordt verlegd (rood) en uitgebreid met een fietspad, ontstaat er optimale verkeersvriendelijke (fiets) route naar het OV/treinen, Blokker, Zwembad Zwaag, de Kersenboogerd etc.

Door dit ontwerp ontstaat ook een zeer optimale en vrije calamiteiten route!

Dit voorstel en het feit dat de aangedragen calamiteiten route makkelijk (onbedoeld) kan worden geblokkeerd, kon de calamiteiten voorzitter (persoonlijk) waarderen. Dit zou moeten worden voorgelegd aan de betreffende ambtenaar en uiteindelijk de burgemeester als eindverantwoordelijke voor goede calamiteiten voorzieningen!

In de eerste voorstellen was de Dibbitsstraat aangewezen als calamiteiten weg.

Ondertussen is er een kavel gepland op deze plaats en de toegangsweg/parkeerplaats verschoven. Door deze verschuiving terug te draaien is een mogelijke verbinding in de toekomst makkelijk en goedkoop te realiseren!



Door deze verbinding zou dan de Dibbitsstraat makkelijker naar de stad/Huesmolen/etc, en kunnen supports zien dat er een makkelijker route is naar en parkeerplaatsen zijn bij het voetbalveld!

De bewoner participaties zijn voor zover blijkt uit de bijlagen en mijn weten:

- in fasen gehouden en met selectieve groepen en onderwerpen.
- aangehaalde redeneringen om bv geen aansluiting meer te maken met de Dibbitsstraat zijn meer een gevoel en niet gebaseerd op aantallen: Het is nog steeds mogelijk op de Dibbitsstraat/Pinksterstraat te parkeren en via de hoofdingang aan 't Krijt naar binnen te gaan.
- De participatie ronde waarin dit is besloten is mij en andere bewoners aan de Kerkelaan onbekend of niet van belang geacht ivm onderwerp 'parkeren Westfriezen'. Maar hierdoor werd de Kerkelaan een exclusieve/alternatieve ontsluiting voor de Rozenbuurt!
- De aangehaalde argumenten voor de Kerkelaan zijn vervolgens technisch onjuist, of zijn onmogelijk. (zie commentaar Bijlage 17).
- Uit een eerder gesprek van mij met een betrokken ambtenaar bleek dat het weghalen van de verbinding met de Dibbitsstraat integraal onderdeel was van de Westfriezen parkeerplaatsen. Dit mag mij worden uitgelegd: er is juist een aparte Westfriezen brug welke geen onderdeel/route is van de Dibbitsstraat... En de Dibbitsstraat kan nu makkelijker per voet/fiets naar de stad en bouwmarkt.