

**Postbus 423-1270 AK HUIZEN**

---

Aan Wijkoverleg Westerkoog  
Tav Dhr G. Balke  
Knosterveld 4  
1541 SW KOOG AD ZAAN

**Veilig Verkeer Nederland**  
Huizermaatweg 600  
1276 LN Huizen

Tel 035 524 88 00  
Fax 035 524 88 99  
E-mail info@wn.nl  
www.veiligverkeernederland.nl

ING Bank 65 67 28 140  
KvK 24303976

Kenmerk  
VOS 23-06 nh

Contactpersoon  
Joyce Petersen

Doorkiesnummer  
035-5248850

Onderwerp  
Verkeersveiligheidsaspecten op de rondweg in plan Westerkoog

Huizen,  
13 november '06

Geachte heer Balke,

In uw brief van 3 oktober 2006 verzoekt u, namens het wijkoverleg Westerkoog, Veilig Verkeer Nederland een advies uit te brengen over de verkeersveiligheidsaspecten op de onlangs gereconstrueerde rondweg in plan Westerkoog te Koog aan de Zaan.

Op 6 november j.l. heb ik van u telefonisch nadere inlichtingen verkregen betreffende de problematiek op de rondweg. U heeft ondermeer aangegeven dat er na de reconstructie van de rondweg bij het wijkoverleg diverse klachten zijn binnengekomen over het te hard rijden op deze weg. Ik heb zelf op 7 november j.l. ter plaatse de situatie onderzocht en in het onderstaande zal ik mijn bevindingen weergeven.

### **1: Huidige verkeerssituatie.**

Op de gehele rondweg, bestaande uit de wegen de Wildeman en de Glazenmaker, is de wettelijke maximum snelheid 50 km/u.

De zijwegen op de rondweg zijn woonerven en aangesloten met een inritconstructie, behalve de kruisingen met de Westerkoogweg, de Locomotief en het Oosterveld. Deze kruisingen zijn met borden aangegeven als voorrangskruispunten.

Door de inritconstructies en de bebording heeft al het verkeer op de rondweg voorrang op het overige verkeer. Er zijn geen parkeerplaatsen langs de rondweg gelegen.

De rondweg zelf kent twee nogal afwijkende verschijningsvormen. Het grootste gedeelte is voorzien van een overrijdbare middenberm uitgevoerd met gele klinkerverharding met een breedte van circa 2 meter met aan weerszijden een geasfalteerde rijbaan van 3 meter breed.

Op de betreffende gedeeltes zijn geen aparte voorzieningen voor het fietsverkeer aanwezig. Op de overige gedeeltes van de rondweg zijn fietssuggestiestroken in rood asfalt aangebracht met een breedte van 1,50 meter met daartussen een geasfalteerde rijbaan van 5 meter breed, zonder asmarkering

Op diverse plaatsen zijn op de rondweg zebrapaden aangelegd, waarbij een beperkt aantal is uitgevoerd met een middengeleider. Het merendeel van de zebrapaden is echter uitgevoerd zonder enige verdere bescherming voor de overstekende voetganger. Voorts zijn langs de hele rondweg bushaltes gerealiseerd voor de buslijnen 63 en 64.

## **2: Verkeersveiligheidsaspecten.**

Door de ligging van de wijk Westerkoog met alleen bestemmingsverkeer en de aansluiting op het bovenliggende weggennet van de Westerkoogweg op de provinciale weg N 515 Westzaan – Koog aan de Zaan was het mogelijk geweest de rondweg geheel uit te voeren als 30 km/u weg met bijbehorende snelheidsremmende voorzieningen.

Alleen voor de beide buslijnen had op inrichtingsniveau naar diverse oplossingen gezocht moeten worden.

Nu dit echter een gepasseerd station is en de weg de functie heeft verkregen van een gebiedsontsluitingsweg, merk ik op dat de wegbeheerder de rondweg niet conform de inrichtingseisen van het principe "Duurzaam Veilig" heeft ingericht.

Hiermee is de verkeersveiligheid in het geding.

Vooraf door de twee totaal verschillende vormen van de rondweg is de herkenbaarheid voor de weggebruiker en daarmee de voorspelbaarheid van diens gedrag een essentieel punt.

Door het over de gehele lengte van de rondweg ontbreken van gescheiden fietsvoorzieningen zal het fietsverkeer deze weg als gevaarlijk kwalificeren.

Ook het ontbreken van de asmarkering op de gedeelten waar fietssuggestiestroken zijn aangelegd, voldoet niet aan de operationele eisen voor wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Zoals gesteld onder 1 komen er verschillende types zebrapaden voor. Het is opvallend te constateren dat op de locatie bij het winkelcentrum, waar frequent wordt overgestoken, de zebrapaden geen extra bescherming bieden aan de overstekende voetgangers.

## **3: Conclusie en aanbevelingen.**

Vanwege de diverse verkeersveiligheidsaspecten kom ik tot de conclusie dat deze rondweg vooral door de langzaamverkeer deelnemers als gevaarlijk wordt ervaren.

Ook al blijkt uit snelheidscontroles van de politie dat de maximum snelheid niet of nauwelijks wordt overschreden, een feit blijft dat de rondweg uit het oogpunt van verkeersveiligheid onvoldoende is ingericht.

Bij de keuze voor het instellen van een maximum snelheid van 50 km/u op de rondweg had het dwarsprofiel van de rondweg uitgevoerd moeten worden zoals aangegeven op bladzijde 964 (of bij onvoldoende ruimte tenminste de oplossing op bladzijde 696) uit de "ASVV 2004" (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Een kopie van deze bladzijden is bijgevoegd.

Uit deze dwarsprofielen blijkt dat er voor het fietsverkeer of vrijliggende fietspaden dan wel fietsstroken (met fietssymbolen) gerealiseerd hadden moeten worden.

Als negatief aspect bij beide oplossingen staat echter de hoge snelheid van het autoverkeer vermeld.

Maar deze oplossingen zijn verkeersveiliger dan de weggedeelten zonder enige voorziening voor het fietsverkeer.

Voor wat betreft de zebrapaden is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk deze allemaal te voorzien van een middengeleider in combinatie met een 50 km/u drempel.

Ik hoop u met dit advies voldoende geholpen te hebben en dat u met het wijkoverleg Westerkoog in samenwerking met de gemeente Zaanstad een verkeerveilige(re) situatie op de rondweg alsnog weet te realiseren.

Met vriendelijke groet,  
Veilig Verkeer Nederland

C. Besse  
Verkeerskundig consulent