

Ontwerp Schoolomgeving

Er wordt gesteld dat er in de omgeving veel fel gekleurde paatjes bijkomen. In het ontwerp dat er nu ligt is het grootste gedeelte van de palen zwart. Behalve de palen op de koppen van het plateau en de grote paal bij het binnenrijden van de schoolzone. Het ontwerp is een sobere variant voor de schoolzone. De schoolzone komt alleen daar waar de school te zien is.

Drempels zijn inderdaad een maatregel om de snelheid van het verkeer te remmen dit is vooral nuttig op de punten waar een lage snelheid het belangrijkste is, zoals bij de oversteek voor de school.

Daarom is hier in het ontwerp van de werkgroep en gemeente een plateau ingetekend. Het aanleggen van meer drempels schiet het doel voorbij.

Het parkeerprobleem dat wordt ervaren op de Benningskamplaan is minder groot dan op andere plaatsen in de wijk. Parkeerruimte kan gevonden worden op acceptabele afstand. In het ontwerp wordt een parkeerplaats verwijderd en een parkeerplaats mag alleen gebruikt mogen worden door mindervaliden. Hiernaast zal de gemeente de school verzoeken gebruik te gaan maken van de parkeerruimte die ter hoogte van de Bandoneon beschikbaar is. Hierdoor wordt het ook voor ouders die hun kinderen afzetten bij de kinderopvang makkelijker om een plek te vinden. Het toekennen van twee parkeerplaatsen tussen 7:30 en 18:30 voor het halen en brengen van kinderen heeft een te groot negatief effect op de parkeerdruk in de Benningskamplaan. Aangezien deze plekken alleen op haal- en breng momenten effectief gebruikt worden. De rest van de dag staan deze leeg of worden gebruikt door personeel dat ook ergens anders kan parkeren.

Het probleem met parkeren voor de opritten is iets dat speelt binnen de hele Waldijk. In combinatie met de werkzaamheden wordt het voetpad ter hoogte van Benningskamplaan 25 doorgetrokken zoals dat ook gedaan is voor nummer 11.

Jacoba van Beierenlaan

Door het opheffen van de tussenstukjes om extra parkeergelegenheid te creëren, kan inderdaad de oversteekbaarheid van de straat iets minder worden. De mening van de werkgroep en de gemeente is dat dit toelaatbaar is vanwege de lage verkeersintensiteit in de straat. Door de tussenstukjes op te heffen wordt de parkeerdruk wat verminderd in de directe omgeving.

Het voorgesteld idee om nog meer parkeerplaatsen te creëren gaat met de huidige inrichting niet passen. De straat is hiervoor ruim een meter te smal. Dit probleem is niet op te lossen.

Voorgesteld wordt om de straat in te richten als een erf met eenrichtingsverkeer. Dit is een zeer ingrijpende maatregel waarbij een volledige reconstructie nodig is. Dit is niet aan de orde.

Parkeernormen die gesteld worden door het Kennis centrum Verkeer & Vervoer (CROW) gelden alleen voor nieuw te bouwen wijken. Waldijk is ontworpen met een parkeernorm van 1.3 wat toen voldoende was. De straat heeft een behoefte aan meer parkeerplaatsen zoals in vrijwel elke straat die de afgelopen jaren is aangelegd binnen Uitgeest of elders.

Gorskamplaan

Voorgesteld wordt om een extra zebepad richting de Graskamplaan aan te leggen. Hiervoor is, om het goed te doen, onvoldoende ruimte. Er is namelijk onderzocht of het mogelijk is in de weg een midden eiland aan te leggen ("Vluchtheuvel") En, bij voorrang voor de voetgangers zou, in verband met de duidelijkheid, óók de fietser in de voorrang moeten komen. Het is niet mogelijk dit op een voldoende veilige manier te doen. Er wordt hier wel een Plateau aangelegd dat de oversteekbaarheid verbetert.

Het inrichten van de Gorskamplaan als een 30 zone raden wij af. De straat heeft een ontsluitende functie en moet dan volledig anders worden ingericht om zo een maximum van 30 km/h te kunnen garanderen. (oa: Straatklinkers ipv asfalt, meer drempels, geen fietsstroken, smaller, etc.) Er ontstaan dan ook problemen voor de nood- en hulpdiensten en voor en door bijvoorbeeld vrachtverkeer. Door het verbreden van de fietsstroken en het hierboven genoemde plateau wordt de snelheid van het verkeer geremd.

Het uitbreiden van de parkeergelegenheid in het voorgestelde deel van de Gorskamplaan hebben wij binnen dit project al eerder verkend. Dit voorstel wordt niet gedragen door de buurt en werkgroep.

In het ontwerp van de rotonde zorgt de haag voor contrast / achtergrond voor het verkeer dat richting de rotonde rijdt in zuidelijke richting. Dit is het verkeer dat het eerst op de fietser moet reageren. Het verkeer dat van de rotonde af komt heeft een lagere snelheid en meer tijd om te reageren op de overstekende fietser. Daarom is deze haag geen probleem. Het plateau ter hoogte van de rotonde is in het ontwerp recht vormgegeven in verband met de berijdbaarheid voor motorfietsen en brommers.

In de tekeningen van de oversteek op de Gorskamplaan is in de werkgroep gesproken over een afbuigend fietspad naar de zijrichting op het plateau bij de Graskamplaan. Dit is afgefallen omdat dit teveel op een doorgetrokken fietspad lijkt welke voorrang suggereert. Juist dit is onveilig. **Brug over**

De Darse

Het instellen van een eenrichtingsverkeer op De Darse is geen optie omdat groter verkeer dan de wijk niet meer in of uit kan rijden (afhankelijk van de richting). Zij kunnen, in verband met het gewicht, namelijk niet allemaal de brug op de Aan de Kromme Sloot over rijden.

In het huidige ontwerp wordt het trottoir op De Darse inderdaad smaller. dit is onder andere mogelijk door het toepassen van een andere trottoirband welke voor auto's een stuk lastiger overrijdbaar is dan de bestaande. Hierdoor wordt de kans verkleind dat deze gebruik maken van het trottoir om elkaar te passeren.

Bij het wel of niet verwijderen van de panelen op de brug zijn tegenstrijdige belangen gemoeid, waarbij beide partijen een punt hebben. We zullen dus altijd een partij teleurstellen. Hierom besluiten wij de situatie zo te laten.

Aan de Kromme Sloot

Om het parkeerprobleem binnen de wijk te verminderen wordt het zuidelijk deel van de Aan de Kromme Sloot ingericht met parkeerplaatsen deels in de berm. Door het op een goede manier te faciliteren zoals het nu wordt gebruikt zorgt dit ook voor een betere ruimtelijke kwaliteit. Het gebruik van grasbetontegels biedt hier geen goede oplossing omdat, doordat deze plekken intensief worden gebruikt, het gras kapot wordt gereden. Mocht het gras toch aanslaan dan creëert deze oplossing voor de groenvoorziening een onmogelijke uitdaging omdat zij tijdens maaiwerkzaamheden er niet vanuit kunnen gaan dat deze parkeerplaatsen volledig bereikbaar zijn. Maaien en onderhoud is daardoor niet haalbaar.

De minimale breedte van de Aan de Kromme Sloot wordt 3.5 meter wat genoeg is voor de grootste brandweerwagens om gebruik te maken van de straat (minimale ontwerpmaat). passeren kan op de plekken waar geen vakken worden aangelegd hier mag niet geparkeerd worden. De optie om de Aan de Kromme Sloot in te richten tot een eenrichtingsverkeer, om zo extra parkeerplaatsen te creëren, is verkend binnen de werkgroep maar heeft daar geen draagvlak gevonden. De discussie wordt bijvoorbeeld lastiger als ook besproken moet worden welke richting dit eenrichtingsverkeer dan op zou moeten gaan.

Binnen de werkgroep werd duidelijk dat niet iedereen voorstander is van het realiseren van extra parkeerplaatsen langs de gehele Aan de Kromme Sloot.

Het aanbrengen van paaltjes op de hoek van de Kalverkamplaan - Aan de Kromme Sloot, wordt meegenomen in het ontwerp.

Langkamplaan

Door het aanleggen van de parkeerplaatsen ontstaat er een plaatselijke versmalling in de weg. Er komen zes parkeervakken. In het midden van de straat blijft het mogelijk elkaar te passeren.

Kruiskamplaan

De parkeervakken aan de Kruiskamplaan waren voor de werkgroep en de gemeente de meest logische plek om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Dit voor voornamelijk de bewoners van de Paardenkamplaan, waar het nu het drukst is.

In het zuidelijk deel van de Kruiskamplaan is ook sprake van een parkeerprobleem. Echter, hier is geen (realistisch te gebruiken) ruimte om dit probleem op te lossen. Extra parkeergelegenheid in de omliggende straten zal hier voor een vermindering van het probleem zorgen. Om schuin parkeren toe te passen is de straat 2m te smal, dit is dus geen mogelijkheid. Ook zijn de werkgroep en gemeente van mening dat het opofferen van het schaarse groen door het verwijderen van bomen in de rest van de Kruiskamplaan niet de juiste manier is om extra parkeerplaatsen te creëren.

Paardenkamplaan

Het in gebruik geven van gemeente grond is iets dat zelden voorkomt. Een reden hiervoor is vaak de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen, nutsvoorzieningen). Deze moeten te allen tijde toegankelijk blijven. Daarnaast is de gemeente geen voorstander van het parkeren in voortuinen. Dit gaat ten kosten van afwatering en de uitstraling van de wijk.

Om elektrisch rijden binnen Uitgeest mogelijk te maken biedt de gemeente openbare laadvoorzieningen aan. In de Paardenkamplaan zou een laadpaal geplaatst worden, dit hebben wij afgehouden in verband met de spelende problematiek binnen de wijk. Deze aanvraag loopt nog en zal binnen 200 meter van het aanvraag adres invulling krijgen.

Ook hier is de straat ongeveer 2m te smal voor haaksparkeren.