

INHOUDSOPGAVE

	BLZ.	
1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doelstelling van het plan	3
1.2	Besluitvorming voorafgaand aan het plan	3
1.3	Reikwijdte inspraak	3
1.4	Methodiek behandeling inspraakreacties	4
2	BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.1	Zienswijzen op de inhoud van het plan	5
2.2	Zienswijzen m.b.t. verkeersveiligheid en weginrichtingsaspecten	8
2.3	Zienswijzen m.b.t. toekomstige ontwikkelingen	10
2.4	Suggesties voor andere circulatievormen of nieuwe infrastructuur	11
2.5	Zienswijzen met betrekking tot de fasering van het plan	13
3	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	14
3.1	Conclusies	14
3.2	Beslispunten	14

BIJLAGEN

Namenlijst inspraakreacties

2003

INSPRAAKREACTIES
ONTWERP VERKEERSCIRCULATIEPLAN
KROMMENIE NOORDOOST

297- Briekhof

**INSPRAAKREACTIES
ONTWERP VERKEERSCIRCULATIEPLAN
KROMMENIE NOORDOOST**

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling van het plan

Een grote hoeveelheid klachten in 2000 en begin 2001, afkomstig van bewoners uit de omgeving van het Vlusch en het Blok, over grote hoeveelheden (vracht)verkeer vormen de aanleiding van het plan. Daarbij was de uitdrukkelijke wens van een groot aantal andere Krommenieërs en het Wijkoverleg Krommenie om de verkeersproblematiek in het noordoosten van Krommenie in een breder perspectief te plaatsen en te onderzoeken.

De in die periode verantwoordelijke wethouder Verkeer, mevrouw Kroesen-van Gelderen, heeft daarom opdracht gegeven om samen met de uit die buurt betrokken bewoners een zogenaamde brede verkeersstudie uit te voeren. Het resultaat was een zeer uitgebreide studie, vergezeld van een intensief experimenteel interactief beleidsvormingsproces.

Het proces om te komen tot dit plan heeft grote inspanningen van de betrokken bewoners en het wijkoverleg gevergd en mocht aanvankelijk op een breed draagvlak rekenen. Uiteindelijk is de verkeerscirculatiestudie in november 2001 gereedgekomen. Op uitdrukkelijke wens van bewoners is het plan met 11 verkeerskundige varianten op 29 november 2001 op een informatieavond gepresenteerd. Deze avond stond open voor alle Krommenieërs en overige geïnteresseerden. Na de inspraak hebben het college en de Commissie Volkshuisvesting/Verkeer voor de uitwerking van de Mercuriusvariant gekozen.

Het hoofddoel van deze variant is een betere verdeling van de verkeersstromen in Krommenie te bewerkstelligen. De pijn die zich thans concentreert in het Blok en het Vlusch te verdelen over geheel Krommenie. De kern van deze variant is een fysieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer op het Vlusch, tussen Blok en Visserspad. De Mercuriusvariant beantwoordt het beste aan de doelstellingen en de wensen, zoals die samen met Krommenieërs waren geformuleerd. Deze doelstellingen zijn:

1. het verminderen van de verkeersfunctie in intensiteit en soort gebruik voor de straten Blok en Kruisstraat;
2. het beter benutten van de Rosariumlaan door autoverkeer;
3. het zo veel mogelijk faciliteren van de belangrijkste stromen aan fietsverkeer op aparte infrastructuur danwel op wegen waarbij vormgeving (dwarsprofiel, fietsstroken) en/of beperkt autogebruik (intensiteit gemotoriseerd verkeer) een bijdrage leveren aan comfort en verkeersveiligheid;
4. het zo beperkt mogelijk houden van met name doorgaande autostromen door het centrum van Krommenie en het geven van prioriteit aan langzaam verkeer en openbaar vervoer;
5. het oplossen van enkele specifieke bereikbaarheidsproblemen in Krommenie-centrum.

Begin 2002 heeft het college van B&W daarom opdracht gegeven aan de directeur van de Dienst Wijken om de Mercuriusvariant uit te werken in een Verkeerscirculatieplan. Dit plan is in januari 2003 gereedgekomen en heeft van 5 februari 2003 tot en met 19 maart 2003 ter inzage gelegen. Naast bovengenoemde doelstellingen sluit het ontwerpverkeerscirculatieplan aan op de aanpassingen in de verkeersregeltechniek van de Provincie. Deze aanpassingen hebben tot doel een betere doorstroming op de N203. Met de invoering van het VCP wordt al dan niet met behulp van subsidie verder uitvoering gegeven aan het programma Duurzaam Veilig.

1.2 Besluitvorming voorafgaand aan het plan

Op basis van de circulatiestudie Krommenie-noordoost heeft het college op 12 februari 2002 besloten om de voorkeursvariant 'Mercurius' uit te werken in een Verkeerscirculatieplan en bijbehorend uitvoeringsplan. Alle andere 10 varianten zijn met dit besluit in principe uitgediscussieerd, tenzij het college eerdere besluitvorming wenst te heroverwegen. Bij de eerdere besluitvorming is reeds geconstateerd dat het plan de minst slechte oplossing is en dat het onvermijdelijk is dat andere straten iets meer verkeer te verwerken krijgen. De circulatiestudie is op 18 februari 2002 uitgebreid door de Commissie Volkshuisvesting/Verkeer besproken. Alle fracties hebben het besluit van het college gevolgd en in principe ingestemd met de uitwerking van de Mercuriusvariant in een ontwerp-verkeerscirculatieplan.

1.3 Reikwijdte inspraak

Formeel gezien zijn verwijzingen in de inspraak naar andere varianten zoals (bijvoorbeeld de Zonnebaarsvariant) die in de circulatiestudie zijn onderzocht, niet (meer) relevant. De intentie van het college is echter om alle reacties volwaardig te behandelen. Anderzijds verwachten we van u begrip voor ons handelen; wat concreet betekent dat er gehoord zal worden, geluisterd, gewogen, gewikt en vervolgens - in het algemeen belang -, nooit tot ieders tevredenheid, besloten zal gaan worden.

1.4 Methodiek behandeling inspraakreacties

Omvang reacties en wijze van ordening

Op het plan is een zeer grote hoeveelheid reacties binnengekomen. Aanvankelijk was het plan om binnen 6 weken met een reactie te komen. Dit bleek al snel niet haalbaar temeer omdat de vele ingediende opmerkingen goed bestudeerd dienden te worden. Daarom heeft een ieder schriftelijk bericht gehad dat besluitvorming langer op zich laat wachten.

Er zijn circa 320 schriftelijke en een viertal telefonische reacties bij de gemeente binnengekomen. Deze reacties bestonden uit ongeveer 305 standaardformulieren. Veel reacties waren onvolledig voorzien van naam en adres. Dit heeft verwerking bemoeilijkt en vertraagd. Ongeveer 50 reacties zijn na de sluiting van de inspraak ontvangen. Besloten is om al deze standaardformulieren als individuele zienswijze te behandelen. Formulieren die tot twee weken na de sluitingstermijn zijn binnengekomen zijn nog meegeteld. Ook de onvolledige formulieren waarbij het adres uiteindelijk te achterhalen was, zijn door ons meegeteld. Formulieren waar de handtekening van ontbrak of het adres niet te achterhalen was, zijn als niet-ontvankelijk ter zijde geschoven.

De overige circa 15 schriftelijke en mondelinge reacties zijn in te delen in zienswijzen van buurtcomités en/of belangenorganisaties en een paar individuele zienswijzen van particulieren en bedrijven. Er wordt gesproken van ongeveer 15 reacties, omdat sommige organisaties 2 of meer vrijwel identieke reacties hebben ingezonden. Verder geldt dat sommige reacties na de inspraaktermijn zijn ontvangen en eigenlijk dus niet meegeteld hoeven te worden. In de bijlage is een lijst van namen en plaatsnaam van degenen die een zienswijze hebben ingediend opgenomen. De reacties van het comité 'Agathebuurt in actie' waren vergezeld van handtekeninglijsten met - volgens eigen opgave 989 - handtekeningen. De lijsten zijn niet altijd volledig ingevuld en er zijn door ons ook de nodige dubbelingen geconstateerd.

Weging van zienswijzen

Alle zienswijzen zijn door ons gelijk behandeld. Er is gekozen voor centrale beantwoording, alleen in het geval van een individuele klacht van zeer specifieke aard is gekozen voor individuele beantwoording. Voor een beter begrip wordt soms terugverwezen naar de persoon of organisatie die de zienswijze heeft ingediend.

Deze personen of organisaties zijn:

WBK = Wijkbeheer Krommenie
SAB = Standaardactiebrieff - *PLSA*
MGB = Meyns Groenbeheer
SIM = mr.drs. I Simonides
Agathebuurt= formele brief Agathebuurt
DDH = Dorpshuis de Horn Krommeniedijk
EL= Eikelaanbewoners
DOKA= Winkeliersvereniging Krommenie.

Invalshoek gemeente bij beantwoording zienswijzen en advisering college

De gemeentelijke reactie bestaat eerst uit een vrij technische verkeerskundige benadering van de zienswijzen. Het gaat hierbij niet om het gelijk van de gemeente tegenover het gelijk van de burger maar een beantwoording vanuit de gemeente met behulp van de aanwezige vakkennis, het verkeersmodel en de telgegevens die bij de gemeente bekend zijn. Na de beantwoording volgt een opsomming van de resultaten die uit de inspraak naar voren zijn gekomen. Hierna volgt een advies aan het college van B&W. Dit advies komt tot stand op basis van en weging van onder meer de volgende factoren:

- de ingebrachte zienswijzen;
- eerder genomen besluiten ten aanzien van de verkeerscirculatiestudie;
- het proces wat daaraan voorafgegaan is;
- het beleid zoals dit door de gemeenteraad is vastgesteld, onder andere verwoord in het Verkeersplan Zaanstad;
- het collegeprogramma;
- het landelijke verkeersveiligheidsbeleid, waar de gemeenten zich aan hebben gecommitteerd.

2 BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN

2.1 Zienswijzen op de inhoud van het plan

Stelling: *'Het VCP verlegt slechts het verkeersprobleem van het Blok naar andere delen van Krommenie en dan met name naar de Noorder-/Zuiderhoofdstraat, Parklaan, Eikelaan, Weiver, J.H. Dunantstraat maar ook dat de verkeersdruk op de Heiligeweg, Badhuislaan en Padlaan overduidelijk zal toenemen'. <PLsb>/<WBK>*

Antwoord gemeente.

Een verkeerscirculatieplan betekent zonder nieuwe infrastructuur wel het verschuiven van verkeersstromen maar niet automatisch een verschuiving van verkeersproblemen. Het laatste zou suggereren dat de verschuivingen eenzijdig op een of enkele straten terecht zouden komen en dat de ernst van een gegeven verkeerstoename in alle straten gelijk zal zijn. Dit zou betekenen dat ieder verkeerscirculatieplan nooit iets oplost en iedere soort circulatie even goed of even slecht is.

De aard van de Ausgangssituatie in een gebied en het te nemen type maatregelen bepaalt in grote mate de mate waarin het verkeer herverdeeld wordt en op welke straten dit gebeurt. De 4000 mvt/etmaal in het Blok die in het 0-scenario (=niets doen) worden voorspeld, worden in het ontwerp-VCP goed verdeeld. In veel gevallen is de verkeerstoename elders circa 1000 motorvoertuigen per dag of minder en nergens neemt de verkeershoeveelheid met 2000 of meer toe. Voor het grootste deel wordt de verkeerstoename op belangrijke interne en externe ontsluitingswegen opgevangen, waarbij deze toename in relatie tot de bestaande verkeersintensiteit als vrij beperkt kan worden omschreven. Voor nieuwe problemen hoeft in deze situaties dan ook niet gevreesd te worden, de wegen zijn geschikt om een dergelijke extra hoeveelheid verkeer op te vangen. De stelling dat specifiek de Heiligeweg, Weiver en J.H. Dunantstraat in verkeershoeveelheid toenemen kunnen wij niet onderschrijven. Op basis van onze gegevens verwachten wij een vrijwel gelijkblijvende etmaalbelasting met gemotoriseerd verkeer, in een enkel geval zelfs een lichte afname. Voor de andere genoemde wegen is inderdaad sprake van een verkeerstoename als gevolg van het VCP.

Stelling: *'Het VCP verlegt verkeersstromen naar andere 30 km/h-straten en dit staat haaks op doelstellingen van 30 km/h-zones waarin ze geen doorgaande route (ontsluitingsroute) mogen vormen'. <PLsb>*

Antwoord gemeente.

Het VCP veroorzaakt vooral verkeerstoenames op wegen in Krommenie die nu een 50 km/h-regime hebben. Op de Parklaan, wel een 30 km/h-zone, is geen sprake van strijdigheid met 30 km/h-doelstellingen. De geprognosticeerde verkeersintensiteit blijft namelijk ruim onder de 3000 mvt/etmaal, een indicatieve grens voor 30 km/h-gebieden. Naast de verkeershoeveelheid is het aspect doorgaand verkeer inderdaad van belang bij 30 km/h-zones. Echter, onder doorgaand verkeer verstaat men in dit verband niet het verkeer van en naar nabijgelegen straten (bijvoorbeeld Volwerfbuurt). Het aandeel doorgaand verkeer vanaf bijvoorbeeld Krommenie-West wordt in dit VCP aanzienlijk lager ingeschat dan gebruikelijk was op het Blok. Een kleine hoeveelheid doorgaand verkeer is ook in een 30 km/h-zone nog toegestaan, mits het verblijfskarakter domineert.

Stelling: *'De huidige problemen in de Kruisstraat worden met dit plan niet opgelost'. <PLsb>*

Antwoord gemeente.

Het plan kan niet voorkomen dat de Kruisstraat een ontsluitende functie heeft voor het Mercuriusterrein, een deel van de Oranjebuurt en ook een toevoerweg is richting de Noorderhoofdstraat. Deze functie heeft de Kruisstraat nu en deze functie blijft in de toekomst noodzakelijk. Een deel van het huidige personenauto- en vrachtautoverkeer zal dus ook na invoering van het VCP van de Kruisstraat gebruik blijven maken.

Er zijn twee belangrijke verbeteringen die het VCP tot stand brengt. De absolute verkeershoeveelheid in de Kruisstraat daalt met ca. 2000 motorvoertuigbewegingen per dag, 3200 per dag versus de 5200 in het 0-scenario. Verder doet het ontwerp-VCP inrichtingsvoorstellen waarmee de bezwaren van de huidige bloembakken grotendeels ondervangen worden. Er wordt in deze voorstellen gekozen voor een ander type snelheidsremmer en een logischer en beter vormgegeven entree-punt voor de 30 km/h-zone.

Stelling: *'In het VCP wordt niet onderbouwd hoe, hoeveel en wanneer de verkeersdruk op de Provincialeweg N203 zal afnemen ten gevolge van de in het plan genoemde 'interessante' mogelijkheden/maatregelen'.*
<PLsb>

Antwoord gemeente.

Het VCP doet nergens de uitspraak dat de voorgestelde maatregelen de hoeveelheid verkeer op de N203 zullen doen reduceren. Integendeel, ten oosten van de Rosariumlaan neemt de verkeersintensiteit als gevolg van het VCP juist toe. In het ontwerp-VCP staat dat op de N203 een iets betere eindsituatie kan worden bereikt als gevolg van de VCP-maatregelen (met name m.b.t. uitgaand verkeer) enerzijds en de nog verder te intensiveren maatregelen in de verkeersregeltechniek anderzijds. Het gaat er om dat het ontwerp-VCP de doorstroming op de N203 bevordert.

Stelling: *'De aanname dat meer verkeer, met bestemming Krommenie, gebruik zal gaan maken van de N203 is op geen enkele manier onderbouwd. De gemeente 'hoopt' dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de N203. De verkeersbelasting in het dorp (centrum) zal dan ook niet afnemen. De aanname dat de verkeersdruk in het dorp (centrum) zal afnemen mag dus niet meewegen in de besluitvorming rond het VCP'.*
<PLsb/Agathebuurt>

Antwoord gemeente.

De aanname dat de N203 meer gebruikt zal worden voor verkeer naar Krommenie is in het ontwerp-VCP als volgt onderbouwd. Enerzijds vanuit het grotere afwikkelingsprobleem dat uitgaand Krommenie-verkeer via de N203 ondervindt ten opzichte van de afwikkelingskwaliteit die aan inkomend verkeer kan worden geboden. Blz. 18 en 19 van het rapport lichten dit nader toe. Veel heeft te maken met de grote regeltechnische verschillen die het 0-scenario ten opzichte van het ontwerp-VCP heeft. Dit regeltechnische verschil gaat dan samen met het sterk minder aantrekkelijk maken van de mogelijkheden voor binnenkomen van Krommenie aan de oostkant (door de Mercuriusknip en het omdraaien van het eenrichtingsverkeer van de Padlaan). Behalve de genoemde rechtsaf- versus linksafbewegingen gaat het hierbij ook om het conflict met overstekend langzaam verkeer dat in de ochtendspits aanmerkelijk lastiger op te vangen is dan in de avondspits. Verder is de aanname gebaseerd op berekeningen met behulp van een verkeersmodel. Een dergelijke modelstudie is landelijk een zeer gebruikelijke onderbouwing voor de inschatting van circulatie-effecten. Er is dus geen sprake van 'hopen' op een beperkte verschuiving van verkeer richting de N203, het gaat om een verwachting gebaseerd op analyse met diverse instrumenten. Absolute zekerheid kan in een dergelijke situatie nooit gegeven worden, het onderzoek geeft een indicatie van hetgeen te verwachten is.

De verkeersbelasting in het (winkel)centrum van Krommenie neemt als gevolg van het VCP niet af. Dit komt o.a. omdat de Padlaan iets intensiever gebruikt gaat worden. De verkeersbelasting in Krommenie Noordoost (ten noorden van het eigenlijke centrum van Krommenie), hoofddoel van het VCP, neemt echter in totaliteit wél af.

Stelling: *'Het VCP heeft tot gevolg dat het agrarisch verkeer niet meer richting Wormerveer-Noorderveld kan rijden, omdat de N203 en N246 door hun autowegstatus verboden zijn voor langzaam verkeer'.* <DDH>/<MGB>

Antwoord gemeente.

Het afsluitingselement bij het Mercuriusterrein zal tot gevolg hebben dat het agrarisch verkeer uit Krommeniedijk net als het overige verkeer niet langer het Vlusch kan volgen tot bijvoorbeeld de Kruisstraat. Door het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan blijft de door belanghebbende bedoelde verbinding in stand, alleen zal men (deels) via de Eikelaan moeten. Voor de route terug bestaan er mogelijkheden via de Noordvaardijk en dan Parklaan of Heiligeweg (buiten de marktdag). Mocht agrarisch verkeer tot problemen leiden, zijn praktische oplossingen mogelijk, zoals kortdurende ontheffingen voor bepaalde doelgroepen. De gemeente zal in voorkomende gevallen maatwerk leveren.

Stelling: *'Het VCP houdt onvoldoende rekening met klanten uit Wormer en Wormerveer die door de voorgestelde maatregelen zouden moeten omrijden'.* <DOKA>

Antwoord gemeente.

De huidige rijrichting van de Padlaan geeft geen directe toegang tot bijvoorbeeld het zuidelijke deel van de Zuiderhoofdstraat of het door belanghebbenden genoemde belangrijke parkeerterrein aan de Wilhelminastraat. Men moet voor deze bestemmingen alsnog via de Badhuislaan omrijden en langs andere wegen het Vlietsend bereiken. Het argument van hinder van bevoorradend vrachtverkeer in het Vlietsend geldt goed beschouwd dus even goed in de huidige situatie, het bestaande eenrichtingsverkeer op de Padlaan helpt daar niets in. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan is een maatregel die niet ten nadele van het centrum werkt.

Het omrijden van bezoekend autoverkeer is met het omdraaien van de rijrichting van de Padlaan verleden tijd. De kwaliteit van de bereikbaarheid zien wij in dit verband als de optelsom van het gemak van bereiken en ook het verlaten van een gebied. Voor het eerste deel van dat aspect: het bereiken van de bestemmingen zien wij, gelet op de locaties van winkels, parkeerterreinen en het eenrichtingsverkeer op de Zuider- en Noorderhoofdstraat, geen grote nadelen aan dit VCP. De min of meer theoretische mogelijkheid om via de buurt ten zuiden van de Padlaan het centrum en bijvoorbeeld Wilhelminastraat te bereiken, blijft net als in de huidige situatie bestaan. Het verschil is echter dat dit in het VCP uitsluitend nog via het Weiver kan.

Stelling: *'Het Vlietsend is als hoofdingang voor het centrum te krap en wordt te vaak in doorstroming belemmerd door bevoorradend vrachtverkeer'.* <DOKA>

Antwoord gemeente.

Op het smalle gedeelte kan het huidige eenrichtingsverkeer gehandhaafd blijven en goed voldoen als route voor een beperkt aantal bestemmingen. Als gevolg van het VCP zal slechts een beperkte verkeerstoename (ca. 900 per dag) te verwachten zijn, e.e.a. ook weer het gevolg van de belemmeringen die hier wel iets groter kunnen zijn dan op enkele andere toegangswegen. Overwogen kan worden om bevoorradend verkeer alleen op bepaalde tijden toe te laten.

Stelling: *'De wens voor volwaardige ontsluiting voor Krommenie aan oost- en zuidzijde wordt in dit plan zeker niet gehoord'.* <WBK>

Antwoord gemeente.

Krommenie (inclusief Willis) heeft voldoende ontsluitingen van en naar het hoofdwegennet. Een vergelijking met andere kernen binnen of buiten Zaanstad (van ongeveer gelijke grootte) zal dit duidelijk kunnen maken, al zijn situaties nooit één op één te vergelijken. De gevoelde problematiek in Krommenie is niet zozeer het gevolg van een verondersteld tekort aan ontsluitingen maar van een onevenwichtige afwikkeling van interne verkeersstromen in combinatie met afwikkelingsproblematiek op het hoofdwegennet. Het ontwerp-VCP lost een deel van die problematiek op. We vinden elkaar op het punt dat op de lange termijn het ontwerp-VCP geen (eind)oplossing is.

2.2 Zienswijzen m.b.t. verkeersveiligheid en weginrichtingsaspecten

Stelling: *'De maatregelen in het VCP zullen tot gevolg hebben dat het langzaam en snelverkeer zich sterker mengen door de straten van Krommenie'*. <PLsb>

Antwoord gemeente.

Omdat het VCP niet in circulatiewijzigingen voor de fiets voorziet, zou een grotere menging tussen beide categorieën verkeersdeelnemers dus vooral het gevolg moeten zijn van wijzigingen (lees: toenames) in de intensiteit van autoverkeer. De toenames van intensiteiten autoverkeer zijn in het algemeen zodanig klein dat deze sterkere menging niet als significant kan worden aangemerkt. Problemen zijn op dit punt dan ook niet te verwachten. Voorzover deze er zijn, bestaan deze ook al in de bestaande situatie.

Stelling: *'Het plan biedt geen oplossing voor een leefbare en meer veilige verkeersafwikkeling in heel Krommenie'*. <WBK>

Antwoord gemeente.

Het ontwerp-VCP kan hooguit een bijdrage leveren aan een meer leefbare en veilige verkeersafwikkeling door een betere ordening van verkeersstromen. Natuurlijk zijn (deels fysieke) maatregelen nodig. In de uitvoering wordt hierin ook voorzien. In de inleiding zijn de 5 hoofddoelstellingen van het plan opgesomd. Het plan heeft niet de pretentie om de oplossing te zijn voor alle (verkeers)problemen. Enige relativering ten opzichte van de verwachting van het plan maar ook van de aanwezige verkeersproblematiek is wellicht op zijn plaats. De gemeente en het wijkbeheer staan de komende jaren voor de uitdaging om Krommenie leefbaar en verkeersveilig te houden. We weten allemaal dat aan de wens om mobiel te zijn een prijskaartje hangt.....

Stelling: *'Het is onaanvaardbaar dat de recreatieve functie van het Agathepark zo wordt aangetast en dat de veiligheidssituatie rond het park zo sterk afneemt...'*. <PLsb>

Antwoord gemeente.

De stijging tot 1500 mvt/etmaal (prognose) in de Parklaan, aan de uiterste zuidrand van het Agathepark heeft niet tot gevolg dat het park zelf in recreatieve functie wordt aangetast. De rust en bewegingsvrijheid in het park staan bij dit aantal voertuigen op geen enkele manier onder druk en ligt een afname van de recreatieve functie niet in de verwachting. Eerder een toename van het gebruik. Een verkeersintensiteit van 1500 auto's per dag, of zelfs de 3500 auto's per dag die u via de media zelf zegt te verwachten, is op zich zelf bekeken geen waarde die objectief gezien in 30 km/h-zones als problematisch wordt gezien voor een veilige afwikkeling van autoverkeer en langzaam verkeer. Dit is in Nederland een breedgedragen opvatting. Ook bij verkeersveiligheidsorganisaties. Natuurlijk kunnen wij ons voorstellen dat iedere verkeerstoename van een dergelijke procentuele omvang gevoelsmatig veel kan betekenen omdat het verschil tussen voor- en nasituatie merkbaar zal zijn. Door de grotere hoeveelheid verkeer kan het wellicht noodzakelijk zijn de straatinrichting kritisch te bekijken. De huidige tamelijk 'sober' ingerichte 30 km/h-zone kan bijvoorbeeld vervangen worden door een hard ingerichte 30 km/h-zone met nadrukkelijker snelheidsremmers.

Stelling: *"Er kan hinder en schade aan de woningen ontstaan door toenemend (vracht-)verkeer"* <SIM<

Indien er sprake is van aantoonbare schade veroorzaakt door handelen van de gemeente kan een schadeverzoek om claim worden ingediend bij de gemeente. In de reactie wordt beweerd dat "(vracht-)verkeersdeelnemers hun eigen weg zoeken". Dit is feitelijk niet juist. De (vracht-)verkeersdeelnemer kiest in principe de weg van de minste weerstand. Dat wil zeggen logische brede routes en kiest in het algemeen niet voor woonstraten.

Stelling: *'De Vaartbrug zal ter beveiliging van het nog steeds toenemende fietsverkeer (binnenkort scholieren VMBO Poort Clam Dijke) dienen te worden verbreed aan de buitenkant daarlangs (zoals bij de Zaanbrug in Wormerveer'*. <WBK>

Antwoord gemeente.

Er moet onderhoud gepleegd worden aan de Vaartbrug. Wij zijn het met u eens dat verbreding van de brug op korte termijn wenselijk is. Daarom zal aan het college worden voorgesteld om verbreding van de brug op te nemen in het meerjarenprogramma.

Stelling: "Op het noordelijk deel van de Rosariumlaan bestaat een probleem met geparkeerde vrachtwagens. Het hieruit optredende verkeersveiligheidsprobleem is een argument tegen het VCP dat door de voorgestelde maatregelen meer verkeer via de Rosariumlaan dirigeert". <VanZaanen>

Antwoord gemeente.

Het probleem met vrachtwagenparkeren is ons bekend en op meer plaatsen in Zaanstad een probleem. Wij krijgen veel klachten hierover. Goed beschouwd staat dit probleem echter los van het VCP, maar het zal bij de zeer binnenkort startende planvorming voor de herinrichting van de Rosariumlaan aan de orde komen. Bovendien worden door ons op dit moment voorstellen aan het college gedaan om dit probleem te gaan aanpakken.

Het argument van meer verkeer is op deze plek van de Rosariumlaan ook niet van toepassing. Pas ten zuiden van de Zilverschoonlaan worden hogere verkeersintensiteiten op de Rosariumlaan geprognosticeerd (zie pagina 14 en 23 van het ontwerp-VCP). De afname van verkeer in oostelijke richting is op de plek van het vrachtwagenprobleem iets groter dan de toename die in de westelijke richting verwacht wordt.

Stelling: 'Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan kan door daaruit volgende inrichtingsmaatregelen (parkeren naar de overzijde van de straat) problemen geven met betrekking tot fysieke beveiliging van winkels aan de noordzijde'. <Van Zaanen>

Antwoord gemeente.

Door asfalt uit te wisselen met parkeerbestrating kan voldaan worden aan het uitgangspunt dat de bestaande trottoirbandenlijn gehandhaafd blijft. Hiermee kan dit probleem ons inziens voorkomen worden. Overigens zal voorafgaand aan uitvoering van het werk nog inzicht worden gegeven in de detailuitwerking en dit probleem in onderling overleg worden opgelost.

Recent onderzoek uit 2002 laat niets bijzonders zien wat deze stellingname ook maar enigszins kan onderschrijven. Het gegeven van een 'onevenwichtige' stroomverdeling van eigen Krommenie-verkeer houdt dus wel in dat er ook sprake is van een ongelijke benutting van de diverse ontsluitingen van Krommenie. Verkeer met een bestemming in Krommenie kan met name in de spitsuren wel eerder geneigd zijn de hoofdroute (N203) te verlaten om elders (bijv. in het gebied noordoost) op de bestemming aan te komen.

Wij kunnen ons voorstellen dat dit de beeldvorming van sluipverkeer bij betrokkenen stimuleert, doch is de aanname van doorgaand verkeer tussen N203-N246 via het interne wegennet van Krommenie daarmee ons inziens geen gerechtvaardigde conclusie.

2.4 Suggesties voor andere circulatievormen of nieuwe infrastructuur

Stelling: *'Een brug over de Nauernasche Vaart bij Willis is de wenselijke structurele oplossing voor de verkeersproblematiek in Krommenie'*. <diversen>

Antwoord gemeente.

Deze brugoptie is als 'Zonnebaars variant' in de Circulatiestudie Krommenie Noordoost aan de orde gekomen. Een dergelijke brug past goed beschouwd niet op de schaal van het dorp Krommenie en ook niet op de schaal van de problemen waarover we praten. Los van dit schaalprobleem, waar de meningen over mogen verschillen, lost de brugoptie maar een beperkt deel op van de problematiek die aanleiding was voor de circulatiestudie en het ontwerp-VCP. Een te beperkt deel. Vorig jaar zijn bij de behandeling van de circulatiestudie door het college van B&W de te verwachten kosten van een dergelijke maatregel, de beschikbaarheid van een effectievere variant voor de in het VCP geformuleerde doelstellingen en onze langetermijnvisie op de verkeersinfrastructuur in het noordwesten van Zaanstad zeer uitgebreid gewogen. Ook in de toenmalige commissiebehandeling is er uitgebreid bij stilgestaan en is uiteindelijk besloten om de Mercuriusvariant uit te werken.

De Circulatiestudie heeft met name in paragraaf 2.1 duidelijk gemaakt dat Willis niet als de centrale kern van het probleem in het verkeer van Krommenie kan worden gezien, maar slechts getalsmatig iets toevoegt aan een al veel langer bestaande 'scheefheid' in de benutting van het wegennet van Krommenie. Dit is ook deels al de verklaring waarom de door velen (vooral woonachtig buiten Willis) aangeprezen nieuwe brug over de Nauernasche Vaart een belangrijk deel van de problemen nog gewoon op de huidige plek laat, uitgaande van de bestaande aansluitingen van Molletjesveer op de N246. De brug zal vooral Willisverkeer naar bepaalde bestemmingen over deze nieuwe infra (ca. 3000 autobewegingen per dag) kunnen afwikkelen, terwijl veel ander verkeer in het studiegebied nog altijd via de Vaartbrug het dorp uit of in wil. De reducties aan verkeer in bijvoorbeeld Blok en Kruisstraat zijn met deze Zonnebaarsvariant niet groter dan met de nu voorliggende Mercuriusvariant. Sterker nog, in het Blok ontstaat bij een Zonnebaarsvariant niet de verkeersluwe situatie die de Mercuriusvariant wel bereikt: de intensiteit in het Blok is ook dan nog ca. 1000 hoger dan de door ons verwachte hoeveelheid verkeer in de Parklaan.

De investering in de brug is dus verkeerskundig ons inziens onverstandig zolang Willis de enige significante nieuwbouwtoevoeging aan de noordrand van Krommenie is. Bovendien wordt in ons langetermijnbeeld voor het noordwesten van Zaanstad een veel grotere invloed verwacht van een doortrekking van de A8 richting de A9. Dit alles in overweging nemend is een brug over de Nauernasche Vaart een te grootschalige en te dure ingreep die te weinig aan problemen oplost en in het licht van de langetermijnvisie zelfs alle risico loopt om tot kapitaalvernietiging te leiden.

De door sommige sprekers genoemde optie om de brug niet in het verlengde van de Zonnebaars te leggen, maar ter hoogte van het Mercuriusterrein, lijkt ons niet verstandig. Een dergelijk tracé werkt namelijk meer verkeersaantrekkend dan een in het verlengde van de Zonnebaars. Dat zou voor de brug zelf op zich een goede zaak zijn, maar niet voor het gebied waarin de toevoerwegen liggen. Omdat het hier grotendeels gaat om de straten waar nu een probleem wordt ervaren (Blok, Vlusch) is dit een variant die alle primaire doelstellingen van het VCP (paragraaf 2.3) negeert en de beschreven probleemsituaties zelf nog meer verergert.

Stelling: 'Handhaaf huidige eenrichtingsverkeer Padlaan en introduceer eenrichtingsverkeer richting het oosten voor zowel de Blokbrug als de brug bij de Parklaan. Alle maatregelen van het VCP kunnen achterwege blijven'. <Agathebuurt>

Antwoord gemeente.

Met het handhaven van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan wordt geen enkele oplossing geboden voor het in de Circulatiestudie (paragraaf 2.1) beschreven probleem van de 'fuik' in de circulatie van het centrum van Krommenie. Het in dit voorstel schrappen van de knip verkleint de noodzaak van het omdraaien van het eenrichtingsverkeer wel enigszins. Echter, vanwege het centrum van Krommenie, kunnen we niet spreken van het volledig wegnemen van de noodzaak tot omdraaiing.

Het introduceren van eenrichtingsverkeer in oostelijke richting op zowel de bruggen van Blok als Parklaan beoordelen wij als een maatregel met weinig waarde. Met eenrichtingsverkeer richting het oosten op de Blokbrug wordt namelijk de grote verkeersstroom Blok -> Kruisstraat -> Noordervaartdijk op geen enkele manier ingedamd. Dit betekent dat vooral de toekomstige verkeersstroom met dit voorstel teniet wordt gedaan, maar van een significante verkeersafname ten opzichte van de uitgangssituatie is nauwelijks sprake. Gezien de problematiek die al in de uitgangssituatie door iedereen onderkend wordt, ligt dit voorstel niet voor de hand.

Eenrichtingsverkeer op de Parklaanbrug is ons inziens onnodig anders dan om de effecten van het gesuggereerde eenrichtingsverkeer op de Blokbrug weer tegen te gaan. Door het in deze visie handhaven van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan richting west hoeft geen rekening te worden gehouden met substantiële verkeersstromen in westelijke richting anders dan een deel van het bestaande westgaande verkeer door het Blok. Een belangrijk nadeel van eenrichtingsverkeer op beide bruggen is dat hiermee de interne bereikbaarheid van het Mercuriusterrein zonder duidelijke noodzaak ook merkbaar vermindert. Het scoort op dit punt dan ook niet beter dan de voorstellen uit het ontwerp-VCP.

Stelling: 'Plaats als alternatief voor de Mercuriusafsluiting een paal in de Blokbrug zodat het bezwaar voor o.a. agrarisch verkeer vervalt. Het deskundigenbezwaar dat dan de Vlusch te zwaar belast raakt kan niet omdat er een inrijverbod is waarbij de gemeente dit onterecht toestaat'. <DDH>

*Antwoord gemeente.

Wij zijn geen voorstander van een afsluiting op de Blokbrug omdat dit inderdaad als groot risico heeft dat veel meer verkeer dan in de huidige situatie van het Vlusch gebruik zal maken. Een zo verkeersluw mogelijke Vlusch is wat ons betreft een randvoorwaarde in de verkeerscirculatie. Met een afsluiting zoals bedoeld in het ontwerp VCP is dit gegarandeerd, met een paal op de Blokbrug allerminst. De problematiek is in de Circulatiestudie Krommenie noordoost uitvoerig beschreven. Het deskundigenoordeel over het risico van overtredingsgedrag mag op geen enkele manier worden uitgelegd als een impliciet 'gedogen' van de gemeente van overtredingsgedrag. Daar is geen sprake van, ook al betreft handhaving van deze verkeersregels geen gemeentelijke maar een politietaken. Uitgaande van zekere beperkingen in de frequentie van politietoezicht is het de taak van verkeersonderzoek geweest om een realistische inschatting te geven van de handhaafbaarheid van de maatregel met richtingsgeboden. Hiervoor is dankbaar gebruik gemaakt van kennis van de huidige situatie en een analyse van de impact die bijvoorbeeld een afsluiting bij de Serooskerkestraat (bussluis) zou hebben, en daarmee feitelijk ook voor het hier bedoelde alternatief van een paal op de Blokbrug.

Stelling: 'Voer een geheel alternatief VCP door met o.a. als elementen

1. behalve Rosariumlaan overal een maximumsnelheid van 30 km/h. 50 km/h op de N203 doortrekken tot Busch.
2. Padlaan in twee richtingen openstellen'. <MR/EL v.w.b. 30 km/h Eikelaan>

Antwoord gemeente.

Een deel van de overige genoemde elementen is reeds beantwoord bij andere inspraakreacties. Voor wat betreft de snelheidsregimes doen wij hier in het kader van het VCP geen uitspraken over. Snelheidsregimes worden vooral gekoppeld aan de wegcategorisering zoals deze aanvankelijk in 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld. In het kader van een evaluatie van dit Verkeersplan Zaanstad is momenteel een actualisatieslag aan de orde. Dit betekent niet een aanpassing van de snelheidsregimes. Wel zijn we het eens dat de Rosariumlaan de hoofdonsluitingsroute is en dat de overige wegen van een andere (veel lagere) categorie zijn.

Maar er is wel degelijk sprake van een ontsluitende functie. Dit betekent dat we het eens zijn op het punt dat de weginrichting aangepast moet worden maar dit wil niet zeggen dat een aanpassing van het snelheidsregime de oplossing is. Dit is absoluut niet omdat we u niet tegemoet willen komen maar omdat we u niet blij willen maken met een dode mus. De keuze ligt tussen een 30 km-zone waarbij feitelijk altijd sneller gereden zal gaan worden dan de maximumsnelheid of een 50 km-regime waarbij de gemiddelde snelheid altijd lager zal zijn door de fysieke maatregelen die genomen zijn.

Het openstellen van de Padlaan in twee richtingen is in de Circulatiestudie Krommenie noordoost uitgebreid onderzocht en gekwalificeerd als een te verstrekkende maatregel die onder andere om redenen van verkeersveiligheid is afgevalen als een uit te werken optie voor een ontwerp-VCP. De prognoses die ten grondslag lagen aan de analyse van mogelijk tweerichtingsverkeer zijn door ons in een later stadium (eind 2001) nog gedurende een drie maanden durende proef in de praktijk nader getoetst. Deze praktijkproef bevestigde de kwantitatieve prognose van de maatregel. Het doorvoeren van tweerichtingsverkeer op de Padlaan is ons inziens ook te sterk strijdig met de vierde doelstelling van het ontwerp-VCP zoals deze op pagina 15 van het plan wordt geformuleerd. Het uitgangspunt is namelijk dat de Padlaan zoveel mogelijk gebruikt wordt door verkeer dat het centrum van Krommenie heeft bezocht. Verder heeft de Padlaan een functie voor het Openbaar Vervoer en langzaam verkeer en kan daarom niet gaan gelden als een doorgaande ontsluitende route voor grote delen van Krommenie. De toename die het gevolg is van het pakket aan circulatiemaatregelen zien wij als een bovengrens die in een situatie met eenrichtingsverkeer nog acceptabel is en nodig voor het bereiken van de positieve effecten elders in Krommenie.

Stelling: *'Realiseer over het terrein van de gasfabriek een ontsluiting voor Krommenie die aanvullend is op die van de Padlaan'.*

Antwoord gemeente.

De suggestie om een vlotte verbinding over het terrein van de voormalige gasfabriek aan te leggen naar de bestaande (misschien uit te breiden) parkeergelegenheid tussen Weiver en Wilhelminastraat vinden wij ongewenst. Er ontstaat hiermee via het parkeerterrein wel een vlotte verbinding met bijvoorbeeld de Snuiverstraat. Alleen het gevolg is een ongewenste doorgaande stroom naar Krommenie-midden en Krommenie-west, die weer de gevoelige zone Krommenie-oost doorsnijdt. In de huidige situatie gaat de tegenrichting van de Padlaan via dergelijke routes door Krommenie-oost op een manier dat slechts weinigen daarvan gebruikmaken en een straat als het Weiver er nauwelijks hinder van ondervindt. Daarbij zijn de Zuiderhoofdstraat en het parkeerterrein wel bereikbaar uit oostelijke richting. Uit het bovenstaande vloeit voort dat een dergelijke ontsluiting feitelijk onrendabel is, omdat het slechts bedoeld is voor het verhoudingsgewijs geringe aantal centrumbezoekers dat er gebruik van zal maken.

* N.B. Het college heeft ons verzocht om de zienswijze waarin wordt voorgesteld om de Blokbrug af te sluiten nader te onderzoeken en de voor- en nadelen van dit circulatievoorstel nader in beeld te brengen.

2.5 Zienswijzen met betrekking tot de fasering van het plan

Stelling: *'Wellicht is het zinnig de invoering van het VCP uit te stellen tot minimaal een half jaar gebruikservaring is opgedaan na oplevering van de reconstructie kruising Serooskerkestraat/Waterjuffer en de herinrichting Rosariumlaan'.* <WKB>

Antwoord gemeente.

Met de invoering van het VCP nog een half jaar wachten tot na de reconstructie van de kruising om gebruikservaring op te doen achten wij niet erg zinvol. Het effect op het totaal is marginaal en stelt getalsmatig niet veel voor. Deze gebruikservaring zal naar verwachting niet leiden tot nieuwe feiten of redenen om het voorgestelde ontwerp-VCP uit te stellen of te wijzigen. Er kan wel gekozen voor een verstandige gefaseerde invoering van het VCP. Door een gefaseerde invoering kan beter rekening worden gehouden met reconstructies zodat de hinder die samenhangt met tijdelijke verkeersmaatregelen niet onnodig versterkt wordt. Een nadeel hiervan is dat het langer duurt voordat het VCP optimaal functioneert.