

Mobiliteitsplan Zaanstad Noord Overleg gemeenlijk team Noord en werkgroep Agathebuurt op 24 juni 2021 Deelnemers:

Samenvatting

Opening Het doel van het gesprek is een open overleg over de stand van zaken bij het Mobiliteitsplan voor Zaanstad Noord. In februari en maart 2021 is over het concept een enquête gehouden en er waren drie webinars, daarnaast is er ook schriftelijk gereageerd, onder meer door de werkgroep Agathebuurt. Als gevolg daarvan heeft de gemeente opnieuw gekeken naar de voorstellen. Daarover zijn deze week ook gesprekken gevoerd met de winkeliersvereniging DOKA en het bewonerscomité Willis. Bij de werkgroep Agathebuurt leven grote zorgen over de toename van het aantal woningen in Krommenie zonder dat de daarbij behorende verkeersmaatregelen worden getroffen. In het verleden is dat vaker gebeurd, onder meer bij de bouw van de wijk Willis. Daar zou een brug over de Nauernasche Vaart worden gebouwd die er nooit gekomen is. Ook het doortrekken van de A8 is een oude belofte die tot nu toe niet is ingelost. Als gevolg daarvan heeft Krommenie veel verkeersoverlast. De werkgroep heeft in mei een rondgang door de buurt gemaakt met raadsleden en verder eigen verkeersstellingen uitgevoerd op de Kruisstraat, de Noorderhoofdstraat en de Parklaan. Ook zijn er contacten geweest met projectleider Oscar Kramer van het Ingenieursbureau, verantwoordelijk voor de herinrichting van een aantal straten in de buurt, en met procesmanager Marcel Dingemans van de Durghorst. De Agathebuurt kent een groot aantal verkeersproblemen. Er is veel doorgaand verkeer, het zware vrachtverkeer en de bussen zorgen voor trillingen in de licht gefundeerde bebouwing en er is een tekort aan parkeerruimte. Die problemen moeten worden aangepakt voordat er grote aantallen woningen bijkomen. Ook de nieuwbouw van een verkeersaantrekkende voorziening als de Pelikaan zorgt voor extra overlast. De gemeente heeft de brandbrief van de Agathebuurt goed bestudeerd evenals de daarna gestuurde lijst van 10 zorgpunten. Veel van die punten houden verband met de toekomstige verkeerscirculatie in Krommenie, daarom wordt die als eerste behandeld. Verkeerscirculatie Het doel van een gewijzigde circulatie is het onmogelijk maken van sluipverkeer door het centrum van Krommenie. Het risico is daarbij wel dat een waterbed-effect optreedt waardoor straten elders zwaarder worden belast. De voorstellen die in de enquête en de webinars werden gepresenteerd waren nog onvoldoende om sluipverkeer tegen te gaan, daarom zijn aanpassingen bedacht. Er liggen nu twee modellen op tafel. In het eerste model wordt het verkeer geknipt op de Vlusch (ten noorden van de Kruisstraat) en krijgen ook de Badhuislaan en de Parklaan een knip. In het tweede model zitten eveneens stops in de Vlusch en de Parklaan, maar wordt in plaats van de Badhuislaan de Weverstraat geknipt. In beide modellen wordt de Blokbrug weer opengesteld voor lokaal verkeer naar de Vlusch. Over de voorstellen wordt lang gesproken. Een belangrijke vraag is of het knippen van het verkeer wel de goede oplossing is. Kun je niet beter zorgen voor een ring rond Krommenie en Wormerveer om de centra te ontlasten? De gemeente heeft dit onderzocht maar vond dat het sluiten van de ring tussen de Ned Benedictweg en de Rosariumlaan weinig meerwaarde oplevert omdat er geen nieuwe aansluitingen voor het centrum van Krommenie ontstaan. Wel wordt de wijk Willis er beter door ontsloten. Een andere vraag is of het verkeer niet kan worden teruggedrongen door een betere inrichting van de straat (zoals gedaan op de Weverstraat) en invoering van een 30 kmregime. Dat laatste is in het verleden afgewezen, maar staat inmiddels politiek hoog op de agenda. De gemeente onderschrijft dat, het ontwerp van de straat kan beter en 30 km is zeker een optie, maar ze ziet dit niet als voldoende oplossing voor het sluipverkeer. Een belangrijke straat in de circulatiemodellen is de Padlaan. Aanvankelijk heeft de gemeente hier gedacht aan de herinvoering van het tweerichtingverkeer, maar dat stuit op bezwaren van bewoners. Bovendien zal de Padlaan in de toekomst een belangrijke fietsroute blijven, er moet dus voldoende ruimte zijn voor voetganger en fietser. De conclusie over de twee circulatiemodellen is dat er nog steeds mogelijkheden in zitten

voor ongewenst doorgaand verkeert. Daarom toont de gemeente een nog verdergaand alternatief waarin ook een knip is aangebracht in het oostelijk deel van de Heiligeweg. De werkgroep vindt dit een model dat de moeite van het bestuderen waard is. Brug over de Vaart De gemeente heeft de afgelopen maanden onderzoek gedaan naar de locatie van een tweede brug over de Nauernasche Vaart. Omdat een brug bij Willis of het Visserspad weinig meerwaarde oplevert zijn alternatieven bekeken die zuidelijker liggen. De beste locatie voor een brug blijkt dan te zijn tegenover enveloppenfabriek Vlaar. Het terrein van Vlaar wordt de komende jaren herontwikkeld en zo kan een route voor fietsers en voetgangers ontstaan tussen Wormerveer en Krommenie die allerlei voorzieningen (sport, winkels, parken) beter bereikbaar maakt. Te overwegen is om deze brug ook toegankelijk te maken voor autoverkeer met een dubbel doel: het rechtstreeks ontsluiten van de grote bouwlocaties aan weerszijden van de N 246 en (in Krommenie) het maken van een parkeervoorziening voor de het winkelcentrum en de Noorderhoofdstraat op het Vlaar/Chromosterrein. De vraag is of met deze nieuwe fietsbrug de Padlaan niet uitsluitend voor auto's kan worden bestemd, er is dan immers een alternatief voor de fiets. De gemeente vindt dat niet, omdat ze het fietsen wil stimuleren. Om dat te bereiken is een fijnmaziger fietsnetwerk nodig, de bestaande situatie met maar één oversteek van de Vaart is niet aantrekkelijk. Overige Verder komen nog twee andere onderwerpen aan de orde die de verkeers- en parkeerdruk in Krommenie kunnen verminderen. Allereerst de toekomst van het parkeren. In het overleg met de winkeliersvereniging is gesproken over grotere parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum, namelijk bij het Vlietsend, in de Dekamarktgarage (die dan wel openbaar moet worden) en (zie hiervoor) een parkeergarage op het Chromos/Vlaarterrein. Zulke parkeercentra bieden meteen ook kansen voor bewonersparkeren. Gedeeld gebruik door bezoekers en bewoners is commercieel aantrekkelijk en kan de parkeerdruk op straat aanzienlijk verminderen. Een tweede maatregel die Krommenie kan ontlasten is het verminderen van het regionale verkeer op de N203, waardoor er meer ruimte blijft voor lokaal verkeer en er minder aanleiding is voor sluiproutes. Een middel daarvoor is gericht dynamisch verkeersmanagement, eenvoudiger gezegd: het spelen met de stoplichtenregeling. Daar zijn voorstellen voor ontwikkeld die momenteel met de provincie besproken worden. Vervolg De gemeente wil na de gesprekken met DOKA, Willis en de werkgroep Agathabuurt begin juli tussentijds verslag uitbrengen aan de wethouders Slegers, Breunesse en Krieger. Daarna zal het Mobiliteitsplan Noord worden afgemaakt om na de zomer gepresenteerd te worden aan de inwoners. In het najaar volgt dan de bestuurlijke behandeling en vaststelling. Afgesproken wordt dat de verkeerstellingen van de werkgroep zullen worden uitgewisseld met de gemeente. Ze kunnen helpen bij het actualiseren van de gemeentelijke cijfers die dateren uit 2015. Ook wordt afgesproken dat de werkgroep de voorgelegde varianten en voorstellen nader gaat bestuderen, waarna er opnieuw een overleg zal plaatsvinden. Daarvoor wordt gereserveerd 7 juli aanstaande, vanaf 19.00 uur op het schip Hubertus, Noordervaartdijk 10. De werkgroep wordt tussentijds op de hoogte gehouden door Henk van Veldhuizen via het mailadres agathabuurt@gmail.com. Krommenie/25-05-2021