

Verslag burenoverleg Eilanden van Hain op 17 september 2019

Welkom en introductie

Jacqueline van de Sande van Beaumont Communicatie (hierna: Jacqueline) heet de aanwezigen van harte welkom bij het tweede burenoverleg op uitnodiging van AM en de gemeente Zaanstad. In een korte ronde stellen de nieuw aanwezige buurtbewoners en tijdens de eerste bijeenkomst aanwezige burens en leden van de projectgroep Eilanden van Hain zich kort voor. Jacqueline licht het programma toe. Deze avond staat in het teken van het onderwerp 'verkeer'. Na een toelichting over het onderwerp door projectontwikkelaar AM, ingenieursbureau Arcadis en de gemeente Zaanstad, gaan de aanwezigen in vier werkgroepen uiteen om met elkaar te discussiëren aan de hand van de volgende vragen:

Toegangsroutes Eilanden van Hain, Provily

1. Zijn er alternatieven denkbaar die nog niet de revue zijn gepasseerd?
2. Wat zijn de voornaamste voor- en nadelen bij de toegangsroutes via de Rosariumlaan?
3. Hoe zouden AM/Gemeente de nadelen (voor bewoners, ondernemers of andere partijen) zoveel mogelijk kunnen beperken of de pijn kunnen verzachten?

Toegangsroutes Eilanden van Hain, Slibkuil

1. Zijn er alternatieven denkbaar die nog niet de revue zijn gepasseerd?
2. Wat zijn de voornaamste voor- en nadelen bij de toegangsroute via de Komarowlaan?
3. Hoe zouden AM/Gemeente de nadelen (voor bewoners, ondernemers of andere partijen) zoveel mogelijk kunnen beperken of de pijn kunnen verzachten?

Aan het einde van de avond presenteren alle vier de werkgroepen wat zij aan AM en de gemeente Zaanstad willen meegeven. Eén van de aanwezigen refereert aan het niet doorgaan van de brug over de Kerksloot en vraagt zich af of het überhaupt zinvol is daarover te discussiëren. Jacqueline legt uit dat er nog geen definitief ontwerp ligt en dat er deze avond alle ruimte om met suggesties te komen die wellicht niet eerder zijn onderzocht. Nogmaals wordt benadrukt dat het niet doorgaan van de brug over de Kerksloot op geen enkele manier door de bewonerscommissie in gang is gezet, maar een technische achtergrond heeft die vandaag ook zal worden uitgelegd door Arcadis. Allereerst wordt er vanuit projectontwikkelaar AM een beeld geschetst van de tender en randvoorwaarden die door de gemeente zijn gesteld.

Tender en randvoorwaarden gemeente met betrekking tot verkeer

AM verwoordt dat het verkeer naar Provily aan een aantal randvoorwaarden moet voldoen. Deze randvoorwaarden zijn:

1. Goede aansluiting met bestaande wegen
2. Nieuwe toegangsweg ten zuiden van Sporting mag
3. AM moet nog studie uitvoeren naar capaciteit van kruispunt met Provinciale weg
4. Geen doodlopende wegen

De nieuwe toegangsweg ten zuiden van Sporting, oftewel de Sportlaan, is opgenomen in het tenderontwerp waarna ná de gunning het onderzoek naar haalbaarheid is uitgevoerd.

Haalbaarheid Sportlaan

René Molenveld van Arcadis benoemt de punten die tot nu zijn onderzocht, namelijk:

1. Wat is de beste plek?
2. Kunnen we een veilige aansluiting bij de Busch en de Marslaan maken?
3. Wat zijn de gevolgen van deze toegangsweg?
4. Verkeersonderzoek Eilanden van Hain
5. Onderzoek verkeerslichten N8/N203 in samenwerking met de Provincie

Om de Sportlaan te kunnen aanleggen is het in ieder geval van belang rekening te houden met een drietal punten, namelijk het handhaven van de bomensingel, voldoende afstand ten opzichte van de sportvelden en als derde moet het geluidsschermbreuk worden doorbroken en vervangen door een nieuw scherm van ongeveer 100 meter lengte om de huidige geluidsniveaus in de wijk te behouden. Eén van de aanwezigen oppert om direct een afslag te maken ter hoogte van de Marslaan. René legt uit dat het probleem hierbij is dat de Provincie eigenaar is van de Provinciale weg en er niet voor open staat een extra kruispunt te maken.

Uiteindelijk heeft Arcadis op basis van haar onderzoek een opsomming gemaakt van de gevolgen voor de Sportlaan, waaruit de conclusie voortvloeit dat het realiseren van de Sportlaan 'heel erg moeilijk' wordt omdat:

- a. de ontsluitingsweg dicht bij de sportvelden ligt, waarbij onderzoek gedaan moet worden of de belasting van de weg gevolgen heeft voor de vlakheid van de sportvelden
- b. de sloot aan de zuidzijde van het sportveld moet worden gedempt
- c. drainage opgevangen moet worden met een riool
- d. het bestaande geluidsschermbreuk moet worden doorbroken en een nieuw geluidsschermbreuk van 100m lang moet worden gerealiseerd
- e. de bomenrij gekapt moet worden ten behoeve van de aansluiting en ten behoeve van de aanleg van een nieuw geluidsschermbreuk
- f. het moeilijk is om een veilige aansluiting te maken bij de Busch/Krokodil
- g. de Sportlaan zorgt voor meer files op de N203 omdat al het extra verkeer vast komt te staan bij de verkeerslichten Busch en Dam
- h. de Sportlaan zorgt voor extra verkeer op de Marslaan, die ook gebruikt gaat worden voor sluipverkeer richting de Provinciale weg en dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid nabij Sporting.

Verkeersonderzoek, verkeer naar Eilanden van Hain

Door verkeerskundigen van de gemeente Zaanstad en Arcadis is gekeken naar een ontsluiting van Provily en Slibkuil via de bestaande wegen. Verkeerskundige Kees Rotteveel vertelt dat de mogelijkheid is onderzocht om Provily en Slibkuil te ontsluiten via de Busch, Jupiterstraat en

Komarowlaan. René Molenveld geeft aan dat er vier mogelijkheden van een brug/duiker over de Kerkslot zijn onderzocht, verbeeld in onderstaande vier afbeeldingen.

Variant 1, brugduiker over Kerkslot



Bovenstaande variant 1 situeert een brugduiker over de Kerkslot, zoals oorspronkelijk in de tender was opgenomen. Een brugduiker bleek niet te voldoen aan het stedenbouwkundig ontwerp van de gemeente Zaanstad, waarna het ontwerp werd aangepast van een brugduiker naar een brug. Volgens het geldende bestemmingsplan uit 2013 moet een brug voldoen aan een minimale doorvaarhoogte van 1,2 meter en staat het bestemmingsplan een maximale helling van het brugdek toe van 4%. Dit maximale hellingshoekpercentage heeft te maken met de toegankelijkheid voor minder valide personen. Vervolgens heeft de gemeenteraad in 2018 het Groen en Waterplan vastgesteld. In dit plan is opgenomen dat nieuwe bruggen over doorgaande vaarroutes een minimale hoogte van 1,5 meter moeten hebben. Voor onderstaande variant 2 en 3 blijkt dit technisch niet mogelijk te zijn omdat zelfs bij 1,2 meter doorvaarhoogte, een hellingshoek van 7,9% ontstaat.

Variant 2, brug over de Kerkslot

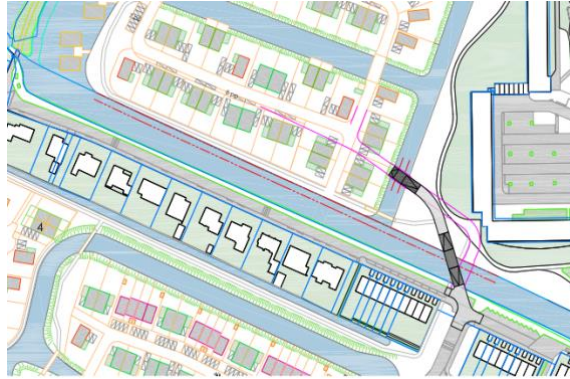


Variant 3, brug over de Kerkslot



Ook zijn door Arcadis twee schuine varianten onderzocht zoals in onderstaande afbeelding is ingetekend. De schuine variant met een haakse hoek komt echter te dicht tegen de flats aan te liggen. Beide varianten voldoen niet aan de eisen van het bestemmingsplan. De laatst onderzochte mogelijkheid is een brug over de Westdijk, echter de Westdijk is veel te smal en daarom geen reële optie.

Variant 4, brug schuin over de Kerksloot



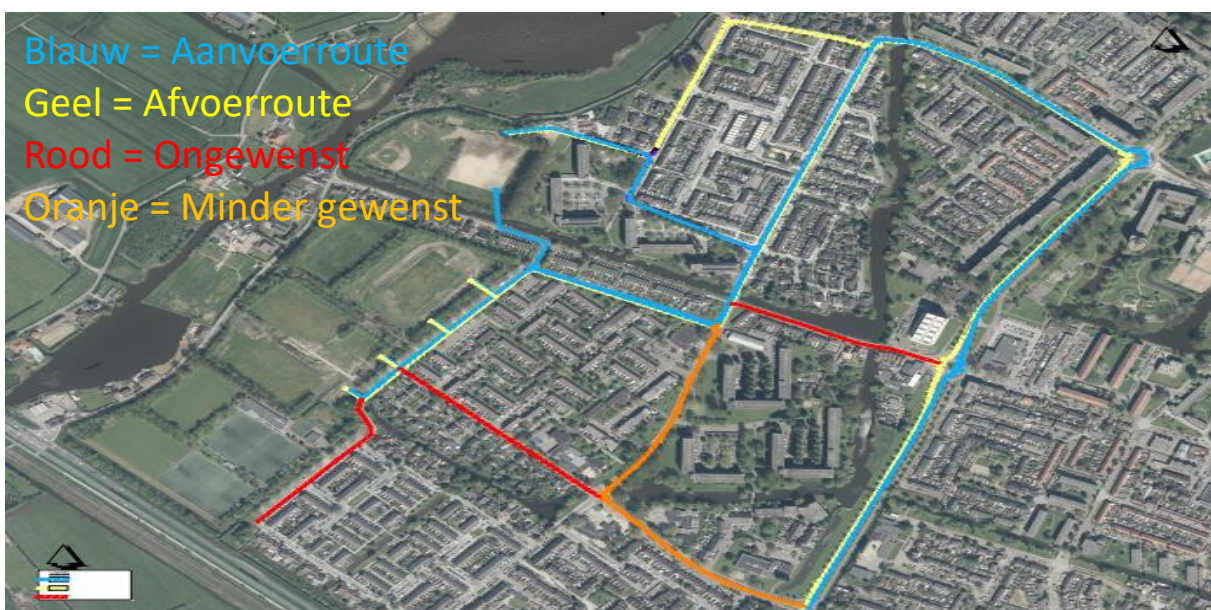
Bouwverkeer

De randvoorwaarde voor het bouwverkeer is om de overlast tot een minimum te beperken.

De zandophoging wordt uitgevoerd in 3 fasen. Onderstaand zijn de locaties en tijdsduur van de zandophogingen, indicatief aangegeven:

- Fase 1: Slibkuil ca. 8-10 weken
- Fase 2: Provily-Noord ca. 10-13 weken
- Fase 3: Provily- Zuid ca. 10-13 weken

Het zand zal vervolgens minimaal ca. 1 jaar inklinken. In de tender was opgenomen om een toegangsweg voor het (bouw)verkeer te realiseren via de Sportlaan. Aangezien dit volgens de verkeerskundigen een moeilijke opgave wordt, is er door Arcadis onderzocht of er mogelijkheden zijn om het bouwverkeer via de bestaande wegen te leiden. Alle mogelijke aanvoer- en afvoerroutes via de bestaande wegen zijn onderzocht en geprioriteerd in ongewenst (rood), minder gewenst (oranje) en meest geschikt (blauw en geel) zoals in onderstaande afbeelding weergegeven.



Na de toelichting van de deskundigen over de Sportlaan en mogelijke routes van het bouwverkeer, gaan de aanwezige burens met elkaar in gesprek.

Eén van de aanwezigen merkt op dat er onvoldoende is gekeken naar de verkeersveiligheid en mist een toelichting over de definitieve situatie, oftewel de route voor het 'normale' verkeer richting Provily en Slibkuil. Verkeerskundige Kees Rotteveel vertelt dat het onderzoek tot nu toe met name gericht was op de mogelijkheid van de Sportlaan. Nu hieruit de conclusie rolt dat het een heel moeilijk opgave wordt om deze te realiseren, zal het verdere onderzoek zich richten op de bestaande wegen.

Kees vertelt dat er online verkeersmodellen beschikbaar zijn waarin de intensiteiten van huidige situatie en toekomstige te realiseren ontwikkelingen van Zaanstad zijn opgenomen. De aanwezigen constateren dat er problemen op de Rosariumlaan zijn in ochtendspits en avondspits. Voordat maatregelen kunnen worden genomen, dient gemeente eerst onderzoek te verrichten naar mogelijke oplossingen op de Rosariumlaan. Uitkomsten van dit onderzoek worden binnen 3 maanden verwacht. Eén van de aanwezigen merkt op dat er ook moet worden gekeken naar de verdere ontwikkelingen van Krommenie, het feit dat een eerder beloofde brug ten noorden van de Eilanden van Hain niet is doorgedaan en rekening houden met bijvoorbeeld vergrijzing.

Resultaten werkgroepen

Nadat de aanwezigen in vier werkgroepen hebben gediscussieerd over het onderwerp (bouw)verkeer, zijn de resultaten hiervan gepresenteerd aan de hele groep. Vooraf wordt benadrukt dat een goede oplossing voor de een, een slechte oplossing kan zijn voor een ander. Toch is het nuttig om als ervaringsdeskundigen in te brengen wat er leeft en speelt. 'De gemeente en AM zullen hier vervolgens een afweging in moeten maken'.

Werkgroep 1:

De eerste groep merkt op dat in de oorspronkelijk geschetste situatie het bouwverkeer via de Sportlaan en Marslaan, door het bouwplan Provily heen en over de Kerksloot richting Slibkuil zou worden geleid. Het is volgens de groep geen goed idee dat al het bouwverkeer komt via de Arianehof/Komarowlaan. Geadviseerd wordt om de route zo kort mogelijk te maken richting Provily en Slibkuil. Dit kan volgens de groep op drie manieren:

1. Bij de Krokodil en dan parallel aan de Busch over het bouwterrein heen de Kerksloot over.
2. De Sportlaan aanleggen als bouwweg, stukje Marslaan > Provily in > over de Kerksloot en Slibkuil in.
3. Rechtstreeks naar Slibkuil via een tijdelijke ingang in het verlengde van de Marslaan.

Het advies is om het bouwverkeer niet over de bestaande wegen van Krommenie te leiden, maar via een tijdelijke weg.

Voor de definitieve verkeerssituatie is groep 1 voorstander van een ontsluiting op de Provinciale weg, maar dan 'moeten we wel weten wat het definitieve plan is wil je hier keuzes

in maken'. Eén van de aanwezigen merkt op dat reeds nieuwe rioleringen zijn aangelegd in Krommenie, en vraagt zich af of de gemeente hierover heeft nagedacht met betrekking tot al het zware bouwverkeer. Antwoord is dat deze wegen hierop zijn toegerust.

Met betrekking tot de noodzakelijke zandophogingen in het plan, oppert deze groep het idee om het zand te verzamelen in het plan Provily en vervolgens via een transportband te vervoeren naar Slibkuil.

Ook wordt door werkgroep 1 geadviseerd om voor de definitieve ontsluiting van Provily, de Busch over een lengte van 150 meter te verbreden met 2,5 tot 3 meter asfalt om een route te creëren voor personenauto's. Ook wordt er aandacht gevraagd voor het 'volledig dichtslibben van de Rosariumlaan'. Verder wordt er opgemerkt dat het eerste deel van de Militaireweg verboden is voor vrachtverkeer en bussen. Hier dient ook een bord te komen 'verboden voor landbouwvoertuigen' en herkenbaar worden gemaakt als 30km zone. 'Bij de rotonde moeten al borden staan dat daar geen zwaar verkeer naar toe mag'.

Werkgroep 1 wil graag een onderzoek naar de drukte op de bestaande wegen. 'Wat is nu de drukte op de bestaande wegen en wat komt er nog bij'?

Werkgroep 2

Werkgroep 2 is van mening dat de Sportlaan er niet moet komen, maar wel een kruising of rotonde op de Provinciale weg in het verlengde van Marslaan. Aan het einde van Marslaan is het idee om deze op te laten lopen met een schuine brug naar Slibkuil. Ook is het idee van werkgroep 2 om de Militaireweg af te sluiten tot de kruising, zodat alle mensen die wonen op de Militaireweg via de Busch weg kunnen rijden, en tegelijkertijd ben je daardoor verlost van het sluisverkeer. Voor het stukje Militaireweg dat aan de andere kant ligt, kan weg via de Marslaan. Spreiding is voor werkgroep 2 het belangrijkste, voor het vrachtverkeer en toekomstig verkeer. Wanneer er een afslag wordt gemaakt op Provinciale weg, is het idee om paaltjes neer te zetten bij de Venusstraat. Daardoor kan een deel van de wijk via de Rosariumlaan. 'Dus een paar straten eenrichtingsverkeer of doodlopend maken zodat de Marslaan ook wordt ontzien'.

Eén van de aanwezigen merkt op dat het dan eerlijk zou zijn om 50 woningen van Slibkuil te ontsluiten via de Komarowlaan. Vervolgens de afsluiting van de hoek Militaireweg / Marslaan, zodat 60 woningen (waarvan 24 woningen van de Busch) via de Krokodil eruit gaan. Werkgroep 2 geeft aan dat dat inderdaad denkbaar zou zijn.

Werkgroep 3

Werkgroep 3 heeft zich vooral gericht op de vraag wat de verzachtende omstandigheden kunnen zijn voor omwonenden. Conclusie is dat de veiligheid centraal moet staan. 'Daar weten we nu te weinig over'. 'Wat ons zorgen baart is de oversteekpunten, er zitten drie scholen'. Er moet rekening gehouden worden met schooltijden. Af- en aanrijdtijden instellen voor de zandwagens. Voor het verkeer geen grote omwegen maken. Het idee voor de transportband is 'geniaal'. Daarbij moet er aandacht zijn voor de Komarowlaan, deze is heel

smal. Kijk naar mogelijkheden voor een noodbrug bij de Kerksloot en anders het bouwverkeer via de Zilverschoonlaan.

Voor de definitieve situatie vraagt werkgroep 3 zich af waarom de brug niet opgehoogd kan worden en of er niet meer dan 1 ontsluiting dient te komen voor Slibkuil, bijvoorbeeld voor de hulpdiensten. Eén van de aanwezigen merkt dat sluijverkeer een nadeel wordt als er meerdere ontsluitingen van Slibkuil komen. Met betrekking tot de bereikbaarheid voor hulpdiensten, merkt één van de aanwezigen op dat het de bedoeling is dat vanaf Slibkuil naar de Westdijk een ontsluiting komt met een paaltje zodat alleen fietsers erdoor kunnen maar tevens geschikt is voor hulpdiensten.

Tot slot vraagt werkgroep 3 aandacht voor de veiligheid van het speeltuintje bij Komarowlaan en Van Allenstraat. Daar moeten zebrapaden worden aangelegd aan weerskanten van de kruispunten. Ook de bosschages moeten verdwijnen om zicht te krijgen op de speeltuinen, zéker als er straks allerlei verkeer bijkomt wordt het levensgevaarlijk als kinderen vanuit de speeltuin oversteken.

Werkgroep 4

Werkgroep 4 maakt zich zorgen over de trillingen die kunnen ontstaan in de Van Allenstraat, daar zijn vrij korte palen onder geslagen. Daarom is voor het bouwverkeer de Kerksloot een betere optie. Ook is de volgende optie geopperd: via de Krokodil, over de Busch en dan schuin Provily over richting de Kerksloot en Slibkuil. Voor een definitieve route is het advies van werkgroep 4 om de kruising bij de Krokodil helemaal af te sluiten en een nieuwe kruising/rotonde aan te leggen bij de Marslaan. In het geval het definitieve verkeer over de bestaande wegen komt te rijden, geen extra verkeer langs de scholen. Indien nodig een spitsregeling invoeren. Ook de drukte en filevorming op de Rosariumlaan is een punt van aandacht. 'Zorg voor een goede doorstroming'. De groep mist hieromtrent een verkeerskundig onderzoek.

Voor de zandaanvoer richting Slibkuil wordt de reeds aangedragen oplossing met de transportband nogmaals als een goed idee bestempeld.

Eén van de aanwezigen vraagt zich af waarom de sloten niet eerst worden uitgebaggerd, 'dan heb je veel minder zand nodig'.

Afsluitend wordt geconcludeerd dat er veel onderzocht is, de vier groepen met een aantal uitgangspunten (spreiding, minder overlast door kortere routes bouwverkeer), alternatieven en suggesties zijn gekomen die nog nader kunnen worden bekeken. 'Nu is het aan AM en de gemeente om hiermee verder te komen.' Dit zal in een van de volgende overleggen terugkomen.

Volgende overleg

Hierop maakt Jacqueline een bruggetje naar het volgende burenoverleg op 1 oktober, dat in het teken staat van techniek, veen, voorbelasting en waterhuishouding. 15 oktober gaat het over bomen, erfgoed, natuur en varen. Staatsbosbeheer geeft een toelichting op de mogelijke inrichting van de aanliggende gebieden die haar eigendom zijn.