

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING

BLZ.

1	INLEIDING	11
1.1	Aanleiding voor het verkeerscirculatieplan	11
1.2	Plangebied	11
1.3	Opbouw rapport	12
2	BESCHRIJVING VERKEERSKUNDIGE SITUATIE	13
2.1	Huidige situatie	13
2.2	Toekomstige situatie	13
2.3	Doelstellingen	15
3	PLAN IN HOOFDLIJNEN	16
3.1	Beschrijving	16
3.2	Verkeersprognose	22
4	UITVOERINGMAATREGELEN EN FINANCIERING	25
4.1	Kruispunt Vlusch-Zonnebaars en het wegvak Vlusch	25
4.2	Kruispunt Rosariumlaan-Serooskerkestraat	25
4.3	Wegvak Vlusch (tussen Blok en Kruisstraat)	25
4.4	Kruisstraat en omgeving	26
4.5	Padlaan en omgeving	26
4.6	Weiver, Wilhelminastraat en Julianastraat	27
4.7	Verkeersregeltechnische maatregelen	28
4.8	Financiering	30

BIJLAGEN

Het plangebied kent de volgende begrenzingen (gebied is inclusief de grenzen): aan de westkant Rosariumlaan, Waterjuffer en Vlusch. Aan de noordzijde: de Taandijk. Aan de oostzijde: de Nauernasche Vaart. Aan de zuidzijde: het Weiver, via Badhuislaan en de Weverstraat langs de Heiligeweg. Het plangebied omvat hiermee voornamelijk drie aparte buurten in de systematiek van de standaard buurt- en wijkindeling: de twee noordelijke Krommenie-oost buurten Rosariumbuurt en Noorderhoofdbuurt (gescheiden door de Eikelaan) en het gehele bestemmingsplangebied Willis (onderdeel van Krommenie-west). In het vervolg van dit rapport wordt het plangebied regelmatig aangeduid als Krommenie noordoost, afgekort KNO.

1.3 Opbouw rapport

Hoofdstuk 2 van de plantoelichting bevat een samenvattend overzicht van de huidige en toekomstige verkeerssituatie in het plangebied zoals deze zonder verdere circulatoriemaatregelen zich zal ontwikkelen. Voor een uitgebreidere toelichting over dit "0-scenario" wordt verwezen naar de rapportage van de "Circulatiestudie Krommenie noordoost". Hoofdstuk 2 eindigt met het formuleren van de doelstellingen van het VCP. In hoofdstuk 3 wordt het plan in hoofdlijnen beschreven, voorzien van een prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten in de gewijzigde situatie. Het afsluitende hoofdstuk 4 behandelt de concrete maatregelen die in de openbare ruimte getroffen dienen te worden voor de doorvoering van het VCP.

1 INLEIDING

Waarom alternatief voor harde sturing?

1.1 Aanleiding voor het verkeerscirculatieplan

In 2001 werd het rapport "Circulatiestudie Krommenie noordoost" door de toenmalige Dienst Stadsontwikkeling, Milieu en Beheer (DSMB) uitgebracht. Deze circulatiestudie had als doel om aan te geven welke verschillende autocirculatiemogelijkheden denkbaar zouden zijn als alternatief voor de huidige systematiek en tevens voor het in de jaren '90 ontwikkelde idee voor een harde sturing van het (Willis-)verkeer richting Rosariumlaan middels een bussluit in de Serooskerkestraat. Een en ander kwam voort uit een groeiend aantal verkeersklachten van bewoners uit diverse deelgebieden van Krommenie noordoost waarbij zowel nieuwe (met name Willis) als oude problematiek de achterliggende oorzaak is: De kleinschalige oplossingen (bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer op Vlusch) die destijds werden aangedragen konden niet op voldoende maatschappelijk draagvlak rekenen en tevens lieten deze oplossingen in het midden of wel of niet moest worden vastgehouden aan het oudere plan voor een bussluit. Vanuit deze situatie groeide de behoefte aan een integrale verkeerskundige visie op dit gebied van Krommenie waarin met een circulatiestudie kon worden voorzien.

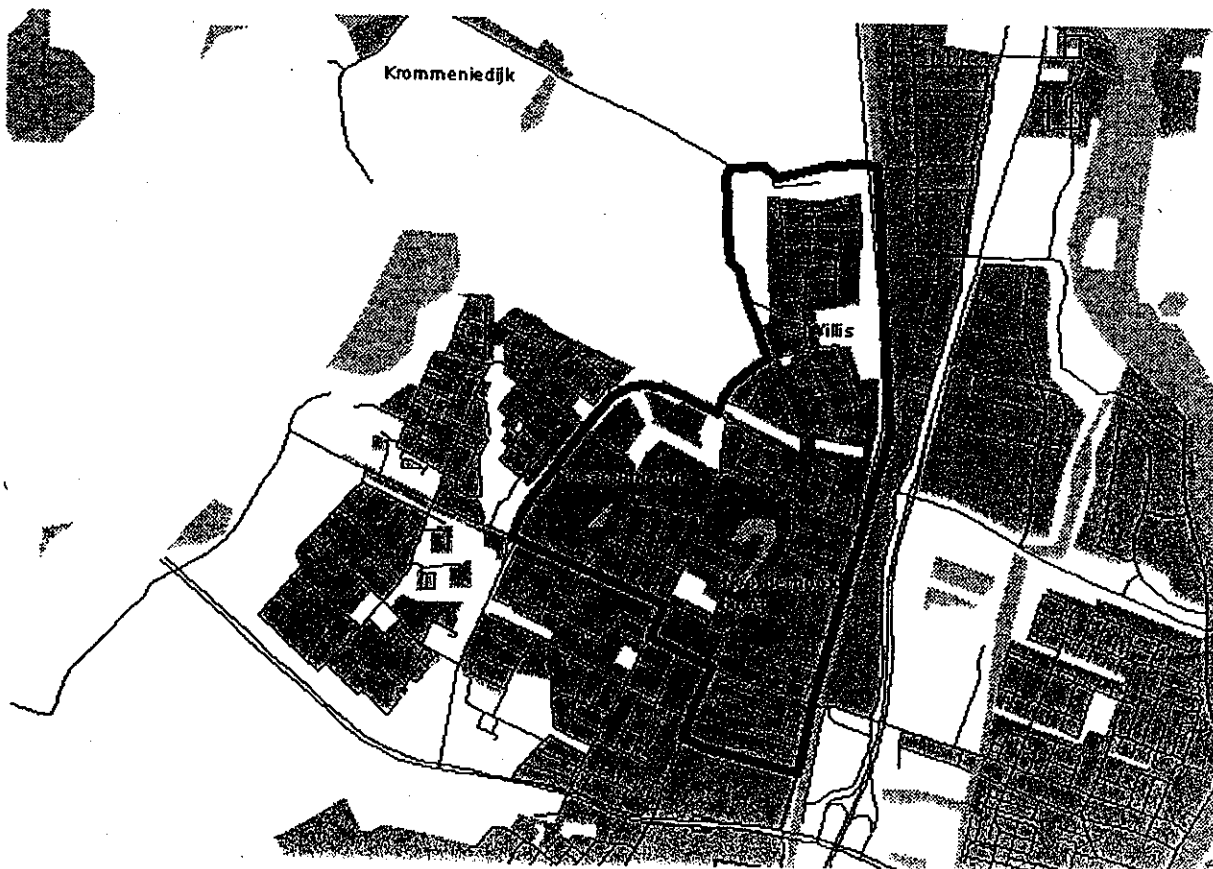
verplaatsing
wachter
naar
Rushuis

In het voorjaar van 2002 gaf het gemeentebestuur van Zaanstad opdracht tot het uitwerken van de zogenaamde "Mercuriusvariant" in een ontwerp voor een nieuw Verkeerscirculatieplan (VCP) Krommenie noordoost. Deze Mercuriusvariant was één van de mogelijkheden voor wijziging van de verkeerscirculatie die in de Circulatiestudie Krommenie noordoost in 2001 gepresenteerd werd. Het onderhavige ontwerp VCP is een verdere detaillering van deze Mercuriusvariant, inclusief aanvullende maatregelen in de verkeerscirculatie.

afgeleid
van
deze
versie.

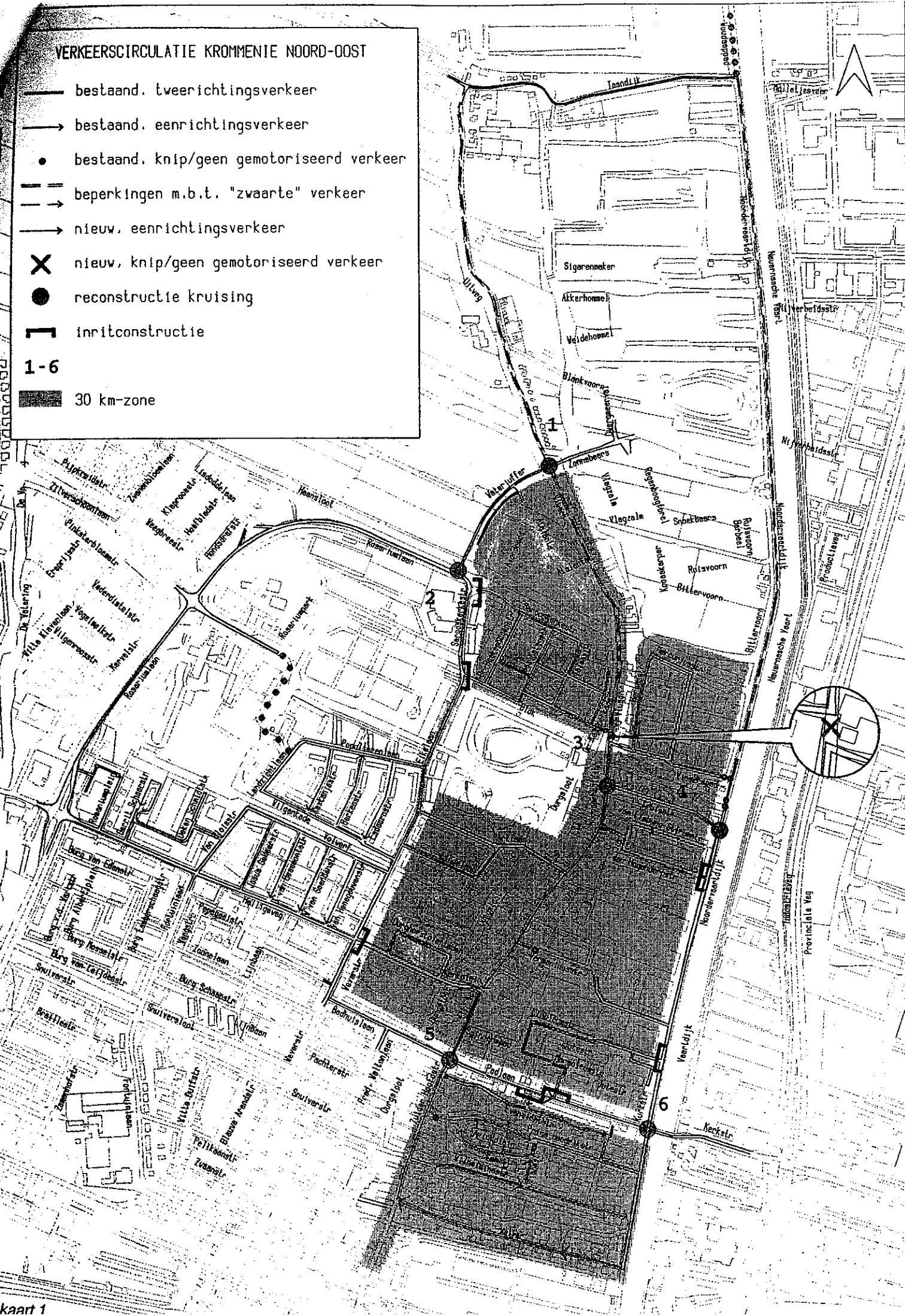
1.2 Plangebied

Het plangebied is dat deel van Krommenie waarin wegen zijn gelegen waarvoor wijziging in de verkeersfunctie op netwerkniveau denkbaar kan zijn, ten behoeve van een of meerdere gebiedsgerichte doelstellingen van het VCP. Het kan daarbij gaan om invoering van eenrichtingsverkeer of juist opheffen daarvan, wijziging van rijrichting, fysieke afsluitingen etc. Op basis van de globale vooranalyse van de Circulatiestudie en enkele bevindingen uit het ontwerpproces van dit VCP geldt de volgende "gebiedsscope":



VERKEERSCIRCULATIE KROMMENIE NOORD-OOST

- bestaand. tweerichtingsverkeer
 - bestaand. eenrichtingsverkeer
 - bestaand. knip/geen gemotoriseerd verkeer
 - == beperkingen m.b.t. "zwaarte" verkeer
 - nieuw. eenrichtingsverkeer
 - ✕ nieuw. knip/geen gemotoriseerd verkeer
 - reconstructie kruising
 - ┌ inritconstructie
- 1-6
-  30 km-zone



2 BESCHRIJVING VERKEERSKUNDIGE SITUATIE

2.1 Huidige situatie

Een belangrijk deel van de huidige problematiek in Krommenie is indirect het gevolg van de ligging van het dorp ten opzichte van het provinciale hoofdwegennet (N203 en N246) en hoe het hierop met de interne wegenstructuur aantakt. De afwikkelingsproblemen die in de spitsuren met name op de N203 optreden zijn versterkend hiervoor, maar op zichzelf niet de volledige verklaring. Op het interne wegennet van Krommenie leidt een en ander tot een "scheve" verdeling van de verkeersstromen. Relatief veel autoverkeer houdt zich op in het noordoosten van het dorp terwijl de meest geschikte infrastructuur, de Rosariumlaan, door haar ligging tamelijk "onderbenut" wordt. In het noordoosten van Krommenie worden straten als Blok en Kruisstraat met verkeersvolumes belast (inclusief vrachtverkeer) die een druk zetten op de leefbaarheid ter plaatse en deels ook de (subjectieve) verkeersveiligheid. De inrichting en aanwijzing als 30 km/h zone van enkele van deze straten benadrukt dat de feitelijke situatie onvoldoende de uitgangspunten van het verkeersbeleid (m.n. Verkeersplan Zaanstad 1999) respecteert. Behalve de verkeersintensiteit gaat het bij deze 30 km/h straten even zo zeer om het soort verkeer dat deel uit maakt van die verkeersstroom. Uit de circulatiestudie blijkt er een aanzienlijk deel verkeer uit Krommenie-West, met name Noorderham, deze straten als ontsluiting 'naar buiten' te gebruiken. Deze vorm van doorgaand autoverkeer is voor een deel van de straten in het plangebied zeker niet gewenst. Nieuw is deze situatie overigens niet: deze stromenverdeling bestaat in hoofdlijnen al sinds de halverwege de jaren '90 of al langer.

vrachtver-
keer
over
Padlaan!
+ gebel-
ook
voor
Perkba.

Het huidige stelsel van eenrichtingsverkeer op de Zuiderhoofdstraat, Noorderhoofdstraat en Padlaan heeft in beginsel de nodige voordelen. Dankzij het eenrichtingsverkeer blijft de hoeveelheid autoverkeer op de Padlaan, ook de belangrijkste fietsroute in Krommenie, nog binnen de perken. Zonder dit eenrichtingsverkeer zou behalve de Padlaan er ook in totaliteit meer autoverkeer dwars door het centrum van Krommenie gaan. Doordat het eenrichtingsverkeer van de Zuiderhoofdstraat tegengesteld is aan dat van de Noorderhoofdstraat wordt een te grote druk op dit oude dorpslint voorkomen, doorgaand verkeer over het gehele lint kan immers niet en de Padlaan beperkt in de huidige situatie haar functie tot alleen binnenkomend autoverkeer. Voor de smalle Zuiderhoofdstraat en Noorderhoofdstraat is een beperkte functie voor het autoverkeer wenselijk gezien de verblijfsfunctie (winkels) en ook het gebruik als fietsroute.

Een belangrijk nadeel van dit eenrichtingsstelsel treft de centrumbereikbaarheid. Dit geldt vooral voor het verkeer dat Krommenie wil verlaten en wordt vooral nijpend als de Heiligeweg niet beschikbaar is als 'ontsnappingsroute'. Dit laatste doet zich voor als op dinsdagen de reguliere weekmarkt aanwezig is op het deel van de Heiligeweg ten oosten van de Weverstraat. Verkeer dat vanuit de Badhuislaan ter hoogte van de Zuiderhoofdstraat het dorp uit wil, kan dat feitelijk niet meer. Er moet dan noodgedwongen worden gekeerd (bijv. direct bij de markt), wat vooral voor vrachtverkeer een zeer moeizame exercitie kan zijn. Men kan dus tot op zekere hoogte spreken over een "fuik" in de circulatie van het centrum, die op marktdagen volledig is.

2.2 Toekomstige situatie

In de circulatiestudie is als toekomstige situatie 2011 gedefinieerd, ruim na de realisatie van een aantal belangrijke uitbreidingen in of in de directe omgeving van Krommenie: Willis, Saendelft en het bedrijventerrein Noorderveld. Het 0-scenario gaat er van uit dat er in en rond Krommenie geen substantiële wijzigingen zijn doorgevoerd aan het wegennet, inclusief ingrepen in de verkeerscirculatie (dus ook geen bussluit in de Serooskerkestraat). Kaart 2 geeft de verkeersintensiteiten weer van dit 0-scenario.

Een belangrijke ontwikkeling is de forse verkeersgroei op de N203 en N246. Behalve de zgn. "autonome groei" is ook Saendelft een belangrijke aanjager voor een verkeerstoename op deze wegen. Het is aannemelijk dat de huidige spitsproblematiek op de hoofdwegen zonder aanvullende maatregelen merkbaar verder zal verslechteren. Saendelft zal overigens ook op diverse wegen in Krommenie voor meer verkeer zorgen, vooral in het zuidelijke (centrum-)deel.

Willis is voor Krommenie en zeker voor het plangebied een relevante factor: een deel van de nieuwbouwwijk was tijdens de circulatiestudie al opgeleverd. Willis zorgt voor een extra belasting van diverse wegen in het plangebied. Met name de Eikelaan en de route Blok-Kruisstraat-Noordervaartdijk hebben rond dit moment vooral de effecten van het opleveren van de laatste delen van deze nieuwbouwwijk. Op het Vlusch zal het "Willis-effect" meevallen. Mede dankzij het openhouden van de route via de Serooskerkestraat zal de verkeersintensiteit op Vlusch niet veel meer toenemen dan van 900 tot zo'n 1200 autobewegingen per dag. Het gaat hierbij om een kleine minderheid van het Willis-(Oost) verkeer dat de richtingsgeboden negeert. Dit is iets minder dan de verkeersintensiteit die hier bestond voordat de nieuwe ontsluitingsweg (Waterjuffer) naar de Rosariumlaan werd gelegd. Gezien de wegsituatie is het belangrijk de verkeersintensiteit op het Vlusch beperkt te houden.

Beide
afsluit-
dus
Vlusch
ook!

→ handhaven!!

achttaile
andwide -
light
weso
abak?

kaart 2

14

Het gebruik van de Rosariumlaan door verkeer uit Willis beperkt zich hoofdzakelijk tot verkeer in de richting van Uitgeest. Zonder (dubbele) afsluiting is het dus nauwelijks mogelijk Willis verkeer naar bijv. de A8 via de Rosariumlaan te dwingen.

duus
afsluiting
of
evenwicht
Eike
dan
↑
noord

Kaart 2 laat zien dat er zonder nadere maatregelen 4000 autobewegingen per dag te verwachten zijn op het Blok en ca. 5200 in de Kruisstraat. Ten opzichte van 2001 betekent dat een groei met 700-800 autobewegingen extra per dag. De Kruisstraat is in 2011 per saldo even druk als de Eikelaan. Op de route Padlaan-Badhuislaan-Heiligeweg (behalve het meest westelijke deel) zijn ca. 1000 mvt/etmaal extra te verwachten ten opzichte van de huidige situatie. De Rosariumlaan krijgt op het zuidelijke deel uiteindelijk ca. 9500 mvt/etmaal te verwerken (nog geen rekening houdend met de definitieve ontsluitingsvariant van Saendelft). Helemaal in het noorden van Krommenie is de verkeersgroei veel kleiner: daar gaat het van ca. 4000 mvt/etmaal naar 5200 mvt/etmaal over 10 jaar. De Iepenstraat krijgt uiteindelijk met ca. 8400 mvt/etmaal te maken i.p.v. de huidige 7100 mvt/etmaal. Het Vlietsend krijgt 800 mvt/etmaal extra te verwerken en komt daarmee uit op zo'n 4000 mvt/etmaal. Busch zal hooguit marginaal in intensiteit kunnen toenemen.

De circulatoriestudie heeft aangegeven dat dit 0-scenario positief kan worden beoordeeld als men de redelijk evenwichtige verdeling van de nog toekomstige verkeersgroei beziet. De grootste groei vindt plaats op de Rosariumlaan, waar het in principe ook het best opgevangen kan worden. Op het overige wegennet van 'doorgaande straten' blijft de groei in het algemeen (ruim) beneden de 1000 auto's per dag. De nadelen zijn echter ook duidelijk: de problematiek die in 2.1 is aangegeven blijft ook in de toekomst van kracht en zal op bepaalde punten ook verder verergeren. Een deel speelt zich af op bovenlokale schaal (N203) maar een deel heeft ook puur met Krommenie zelf te maken. De problemen met het doorgaande verkeer door straten als Blok en Kruisstraat blijven bestaan en daar worden de effecten van Willis en evt. doorstromingsverslechtering op de N203 nog aan toegevoegd.

pruk op.
* Kruisstraat
blijft
bij avondspits

2.3 Doelstellingen

De circulatoriestudie noemt voor iedere herziening van de verkeerscirculatie de volgende doelstellingen:

1. het verminderen van de verkeersfunctie in intensiteit en soort gebruik voor de straten Blok en Kruisstraat;
2. het zo mogelijk beter benutten van de Rosariumlaan door autoverkeer*;
3. het zoveel 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 (zie 2.1), zonder doelstelling 4 uit het oog te verliezen.

??
zwaar
verkeer

* voor Krommenie worden in de volgende volgorde wegen bestempeld als wegen met een bovengemiddelde ontsluitende functie (al dan niet ook verwoord in het Verkeersplan).

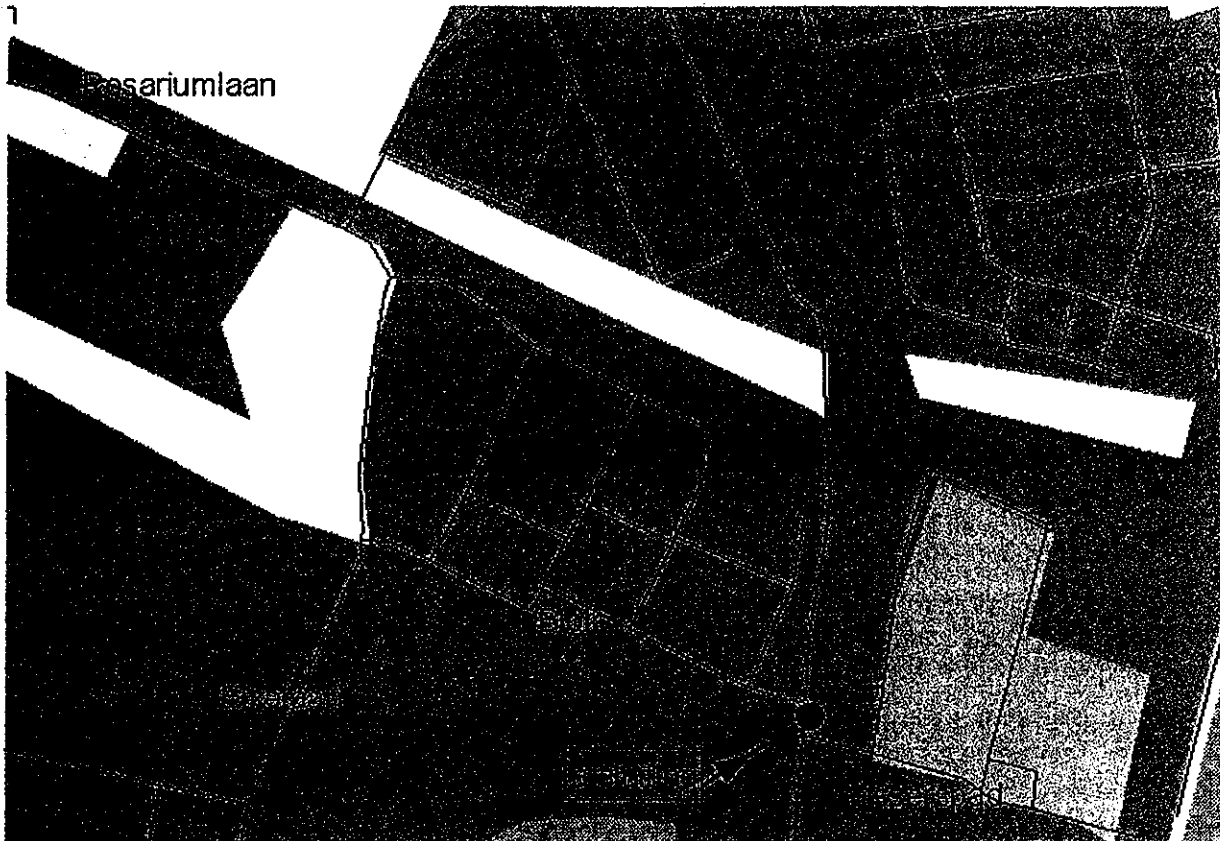
- Rosariumlaan (eerste prioriteit);
- pas in tweede prioriteit de Padlaan, Badhuislaan, Heiligeweg, Iepenstraat, Weverstraat, Eikelaan en Noordervaartdijk/Vaartbrug.

Padlaan
Kruisstr.
niet!

Bovengenoemde doelstellingen zijn zonder wijziging ook de doelstellingen van het onderhavige ontwerp VCP Krommenie noordoost.

3 PLAN IN HOOFDLIJNEN

3.1 Beschrijving



Element 1: Mercurius-afsluiting

Het hoofdelement van het VCP wordt gevormd door de reeds in de Circulatiestudie omschreven "Mercuriusvariant". Op het Vlusch wordt tussen het Blok en het Visserspad (toegangsweg naar het bedrijventerrein Mercurius) een fysieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd. Omdat de route geen deel uitmaakt van een openbaar vervoerverbinding kan in principe overwogen worden hier een normale fysieke afsluiting van te maken, zonder het principe van een bussluis. Langzaam verkeer kan de afsluiting normaal passeren. Het gedogen of formeel toestaan van motoren is hierbij een optie. In het laatste geval kan het wegvak gesloten verklaard voor "motorvoertuigen op meer dan twee wielen" (bord C6 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens).

De basisgedachte van de Mercuriusafsluiting is dat het een mogelijkheid biedt om met slechts één fysieke afsluiting zeer effectief de belangrijkste doelstellingen (zie 2.3) te bereiken. Waar een bussluis in de Serooskerkestraat feitelijk ook vraagt om een 2^e fysieke afsluiting op het Vlusch is de locatie van de Mercuriusafsluiting zodanig dat de rest van het wegennet normaal toegankelijk kan blijven. Tegelijkertijd is de Mercuriusafsluiting een compromis ten opzichte van de oorspronkelijke bussluis-ideeën. Immers, doorvoering van deze oude plannen had betekend dat Willis behalve de route via het Vlusch ook de route via de Eikelaan zou verliezen. Gezien de bevindingen van de circulatiestudie had deze sterke inperking van routemogelijkheden ook moeten gelden voor Krommeniedijk. Voor bijvoorbeeld ritten van en naar het centrum van Krommenie zou een enkele ontsluiting op de Rosariumlaan op of over de grens gaan van het (maatschappelijk) acceptabele en ook voor bijvoorbeeld hulpdiensten de nodige belemmeringen opwerpen.

was
hich
de
het 2058
was.

Centrum: Willis Route is dan
Rosariumlaan
Heiligeweg

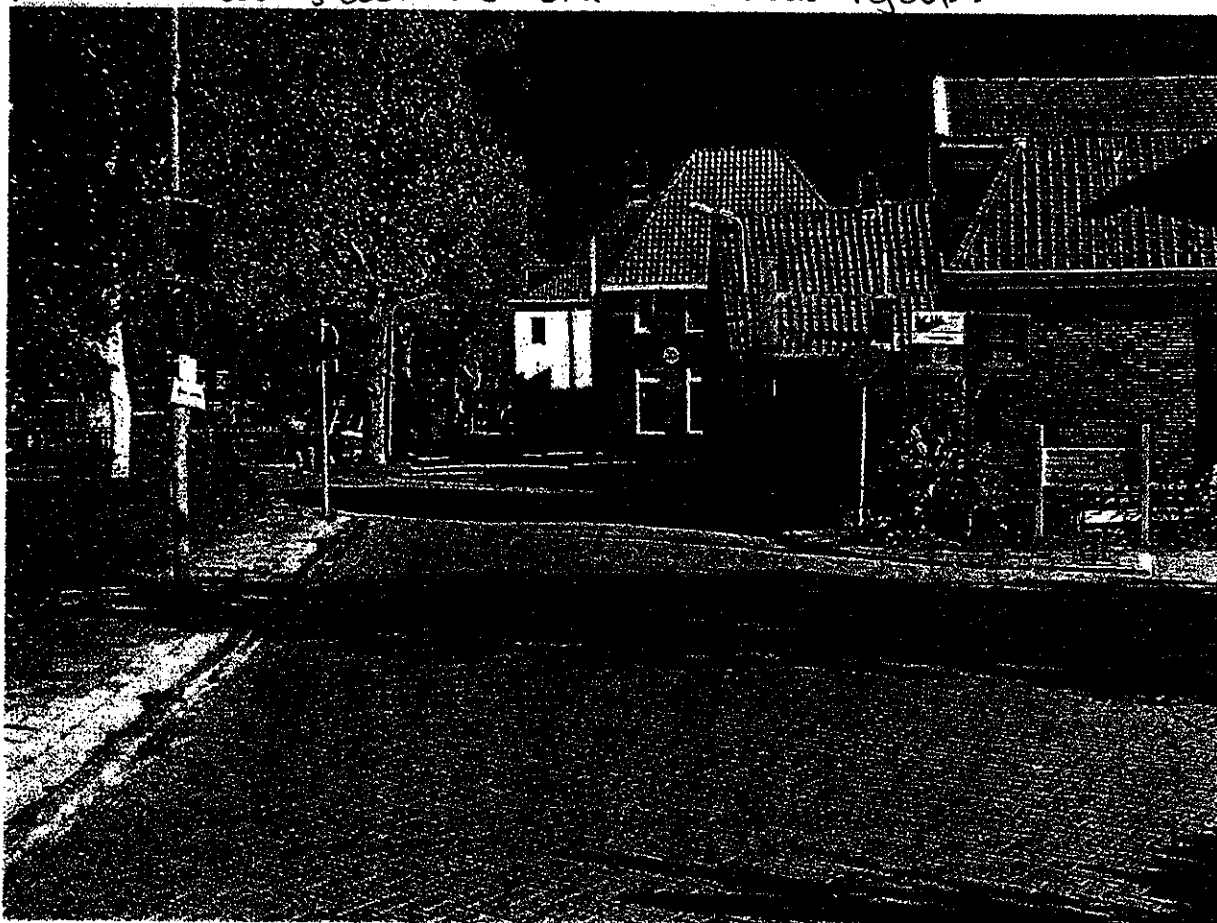
De beste plek voor de enkele afsluiting komt voort uit twee belangrijke overwegingen:

- de druk op de Blok en Kruisstraat ontstaat als gevolg van de wens vanuit diverse buurten in Krommenie (van Willis tot Krommenie-west) om via de Noordervaartdijk van en naar de Vaartbrug te rijden, de afsluiting moet dus uitvoering van die wens voor een groot deel van het verkeer onmogelijk maken;
- het is gewenst dat het aan het Mercuriusterrein gerelateerde verkeer ontsloten blijft op de Noordervaartdijk, vanwege aard en omvang van het verkeer en in aansluiting op de wijze van ontsluiting van de overige bedrijfsterreinen van Krommenie langs de Noordervaartdijk.

groot
voor
groot
deel
naar
Parklaan
+
N. Huidsd

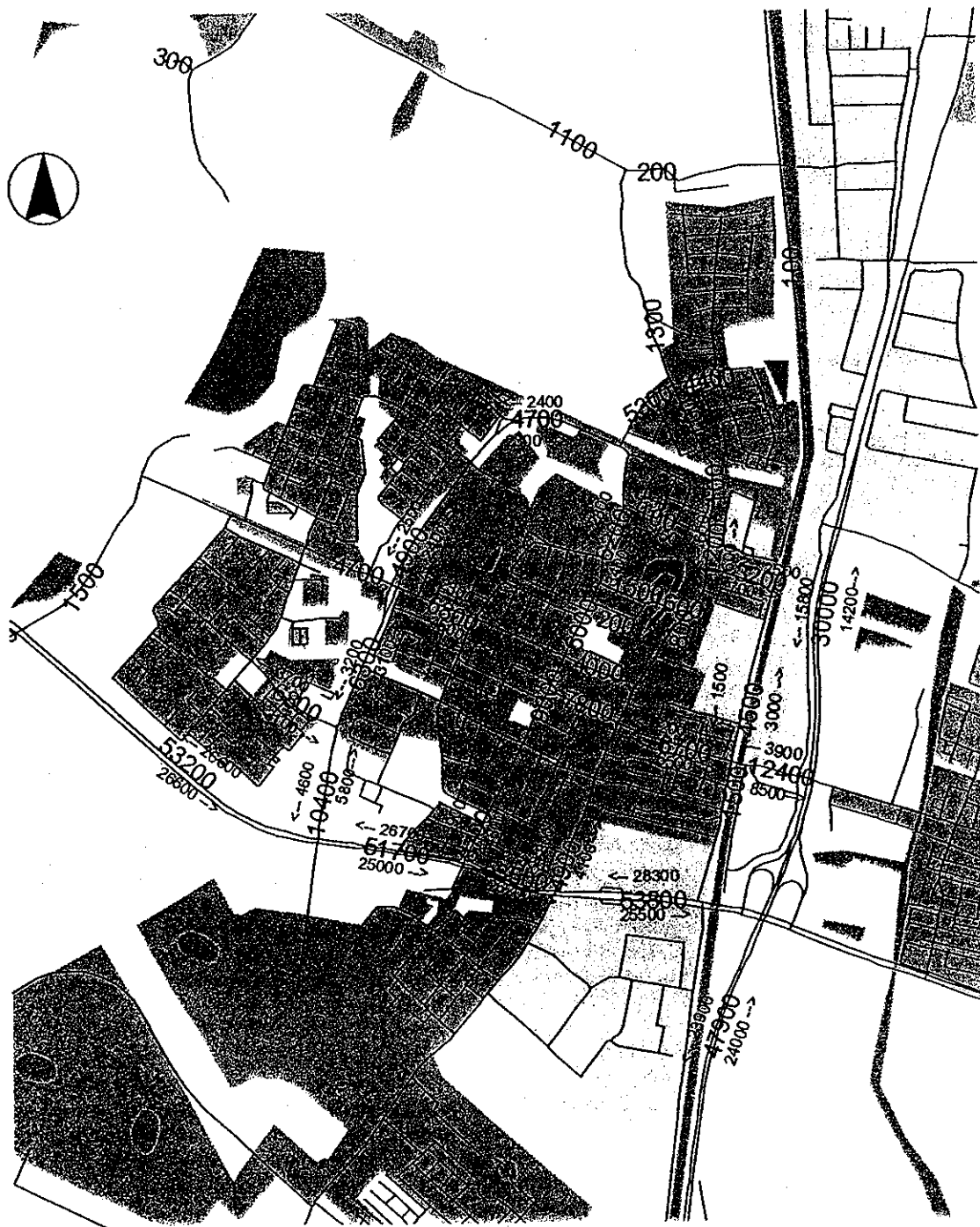
Uit de twee belangrijkste overwegingen komt als logische conclusie dat een afsluiting direct ten noorden van het Visserspad moet liggen. Hiermee wordt AL het gemotoriseerde verkeer uit Willis, Noorderham en andere buurten weggehouden van de route Kruisstraat-Noordervaartdijk, met uitzondering van het Mercuriusterrein zelf. Uiteraard zullen ook de bewoners van de Oranjebuurt en Kruisstraat van hun vertrouwde route van en naar de Vaartbrug kunnen blijven rijden. Het verkeer naar de Noorderhoofdstraat vanuit de Kruisstraat of Parklaan heeft ook geen hinder van deze Mercuriusafsluiting. → maar wel v.d. nieuwe route.

→ maar nu 's avonds via Parklaan rijdt.



De locatie voor de 'Mercurius-knip' tussen het Blok en het Visserspad

Verkeersintensiteiten VCP Krommenie Noord-oost



etmaalintensiteiten gemiddelde werkdag (omstreeks 2011)

prognose van de toekomstige situatie inclusief Willis, Saendelft en Noorderveld

kaart 3

Ontwerp VCP Krommenie Noord-oost

Vlietsend & Zuiderhoofdstraat

Op het drukste deel van het Vlietsend (ten zuiden van de H. Dunantstraat) komt de verkeersintensiteit anno 2011 iets onder de 5000 mvt/etmaal uit. In het 0-scenario zou het 4000 zijn. De reden voor de toename zit in de eerste plaats in het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan. Het externe verkeer dat Krommenie in moet, gaat in beduidend grotere hoeveelheden rijden via de N203. Hoewel dit vooral een toename van inkomend verkeer op de Iepenstraat en Rosariumlaan zal betekenen, zal het Vlietsend en de Zuiderhoofdstraat (met eenrichtingsverkeer in de ingaande richting) nooit helemaal buiten schot kunnen blijven. Dankzij circulatormaatregelen elders op het lint, de 30 km/h inrichting en andere aspecten is het nieuwe ingaande verkeer toch vooral hetgeen in de directe nabijheid een bestemming heeft (denk aan Henri Dunantstraat en Snuiverstraat).

Iepenstraat & Weverstraat

Een belangrijk voordeel van het VCP ten opzichte van de eerste Mercuriusvariant uit de Circulatiestudie is dat het eindplaatje voor de Iepenstraat en Weverstraat veel minder ongunstig is. De extra hoeveelheid verkeer op de Iepenstraat is een paar honderd per dag ten opzichte van het 0-scenario, op de Weverstraat (ten noorden van de Badhuislaan) zorgt een en ander voor 1000 auto's per dag extra. Dat het toeneemt, is een bijna onvermijdelijk gevolg van de harde werking van de afsluiting bij het Mercuriusterrein. Dat het relatief gezien nog meevalt in dit uiteindelijke ontwerp is te danken aan het grote belang van oostgaand eenrichtingsverkeer op de Padlaan (vooral in de ochtendspitssituatie) en de secundaire routes die bij het ingaande verkeer gezamenlijk iets afhalen van het verkeer dat anders de Iepenstraat in had gewild (route Noordervaartdijk-Parklaan en het Vlietsend). Dankzij enkele alternatieve routes wordt de druk op de Iepenstraat dus beperkt gehouden. Dit is een belangrijk punt voor de leefbaarheid van deze straat, waar immers ook nog volop aan gewoond wordt. Voor de doorstroming is vooral relevant dat een buitensporige toename van het uitgaande verkeer via de Iepenstraat dankzij een omgedraaid eenrichtingsverkeer op de Padlaan wordt voorkomen. Sterker nog, de hoeveelheid uitgaand verkeer via de Iepenstraat wordt zelfs minder dan in de huidige situatie. Voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de N203 is dit met name voor de ochtendspits zeer relevant.

Eikelaan

Het VCP veroorzaakt het verschijnen van nieuwe verkeersstromen door de Eikelaan die voorheen van de route via het Blok of Vlusch gebruik maakten. Echter, tegelijkertijd verdwijnt er ook verkeer. Het 'doorgaande verkeer' dat nu via Blok en Kruisstraat richting Vaartbrug rijdt (bijvoorbeeld komend uit buurten rond de Heiligeweg) is verleden tijd zodra de afsluiting bij het Mercuriusterrein wordt gerealiseerd. Per saldo heffen deze effecten elkaar net niet helemaal op. Gevolg is dat de Eikelaan (op de brug) in verkeersintensiteit zal toenemen tot iets boven de 6000 mvt/etmaal. Het 0-scenario voorzag al in een verkeersgroei tot iets boven de 5000 mvt/etmaal.

Rosariumlaan

In tegenstelling tot alle andere straten in Krommenie geldt voor de Rosariumlaan eigenlijk dat een zo hoog mogelijk verkeersgebruik tot op zekere hoogte toe te juichen is; het komt immers de (relatieve) rust op de andere wegen in Krommenie ten goede. Ten opzichte van het 0-scenario is dit VCP in staat het gebruik van de Rosariumlaan over praktisch het gehele traject te laten toenemen: van 600 á 700 per dag ter hoogte van de Heiligeweg tot bijna 1000 per dag meer ten zuiden van de Jupiterstraat. Op sommige plekken is het toegenomen gebruik ook marginaal beter dan de oorspronkelijke Mercurius-basisvariant uit de Circulatiestudie. In hoofdstuk 4 wordt nog ingegaan op aanvullende maatregelen die het gebruik van de Rosariumlaan nog verder kunnen ondersteunen. In de prognose is geen rekening gehouden met dit soort ondersteunende effecten, die moeilijk in te schatten zijn maar wel degelijk een invloed kunnen uitoefenen.

N203/Provincialeweg

Het grotere gebruik van de Rosariumlaan ten opzichte van het 0-scenario is zichtbaar in de prognose voor de N203, althans ten oosten van de Rosariumlaan. Westelijk er van zijn er geen specifieke VCP effecten te verwachten. Tussen de Iepenstraat en het Vlietsend is de totale verkeersdruk slechts marginaal hoger dan in het 0-scenario omdat de significante toename van het westgaande verkeer bijna in balans blijft met de gelijktijdige afname van het oostgaande verkeer. Ten oosten van het Vlietsend is weer duidelijker te zien dat het VCP extra verkeer naar de N203 verschuift en dat dit alleen op gaat voor de westelijke rijrichting. Het grotere gebruik van de N203 is in beginsel geen slechte zaak: het is een merkbare consequentie van de kracht waarmee het VCP in Krommenie noord-oost een grotere autoluwheid afdwingt. Zoals opgemerkt is de manier waarop het verkeer verschuift naar de N203 (in de richting west en vooral in de avondspits) te zien als het 'minste van alle kwaden'. Men zou kunnen stellen dat doorvoering van het VCP voor een aantal jaren een nieuwe balans in Krommenie mogelijk maakt tussen bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid anderzijds, gegeven de toenemende problematiek op het hoofdwegennet. De opmerkingen uit de Circulatiestudie over de wenselijkheid van een doorgetrokken A8 blijven ook met dit VCP van kracht. De 'balans' die het VCP introduceert is met andere woorden ook zeker niet voor eeuwig maar is een overbrugging tot het moment van belangrijke structurele ingrepen in het wegennet. Een soort 'interim'-oplossing dus.

3.2 Verkeersprognose

Kaart 3 geeft een prognose van de verkeersintensiteiten zoals deze voor (omstreeks) 2011 geprognosticeerd worden, uitgaande van een volledige doorvoering van dit VCP, met alle drie onder 3.1 beschreven elementen. De geraamde intensiteiten hebben betrekking op het aantal motorvoertuigbewegingen (auto's, motoren etc.) gedurende een volledig etmaal van een gemiddelde werkdag. De meest relevante wegen waar de effecten van het VCP zich duidelijk kunnen laten gelden worden in deze paragraaf verder beschreven.

Sterke afname verkeersintensiteit in enkele 30 km/h zones van Krommenie-noordoost

De sterkste positieve effecten doen zich voor in de 30 km/h zones van Vlusch, Blok en Kruisstraat. Op het Vlusch zal de hoeveelheid verkeer sterk afnemen doordat de functie als doorgaande route via de Noorderhoofdstraat grotendeels vervalt. In plaats van de 1200 mvt/etmaal in het 0-scenario behoort een aantal van slechts 100 mvt/etmaal tot de mogelijkheden, hoofdzakelijk het verkeer van de aanwonenden. De fysieke Mercurius-afsluiting zorgt er tevens voor dat het Blok een verkeersluwe straat wordt, i.p.v. 4000 mvt/etmaal kan ook hier een intensiteit van zo'n 100 mvt/etmaal (op de brug) het gevolg zijn van de afsluiting die zeer nabij ligt. Ook in de Kruisstraat ligt een verkeersafname in de lijn der verwachtingen. In plaats van 5200 mvt/etmaal in 2011 zou het VCP ervoor kunnen zorgen dat er maximaal nog zo'n 3200 auto's per dag door de Kruisstraat gaan. Dit is ook nog ruim 1000 minder dan de intensiteit in 2001. Een volkomen autoluwe situatie zoals op het Blok en Vlusch is in de Kruisstraat niet realiseerbaar, omdat het onder andere bijna al het verkeer van en naar het Mercuriusterrein moet opvangen. Dit is in de huidige situatie al het geval, en omdat een aantal routes door de afsluiting worden afgesneden, zal dit in de VCP situatie nog sterker het geval zijn.

* Parklaan ook 30 km/h zone.

+ inkomend avondspits.

Situatie in Kruisstraat en Parklaan

Voor de Kruisstraat werd in de Circulatiestudie aanvankelijk nog een intensiteit van 1500 mv/etmaal haalbaar geacht. De prognose komt nu echter uit op 3200 omdat er door het omgedraaide eenrichtingsverkeer op de Padlaan rekening moet worden gehouden met een bepaalde hoeveelheid verkeer dat westwaarts via de route Noordervaartdijk-Kruisstraat-Parklaan bestemmingen zoekt zoals Volwerf buurt, Blok, Willis en een beperkt deel van Noorderham. Voor iets minder dan de helft is dit interne verkeer vanuit Linoleumbuurt en het bedrijventerrein langs de Noordervaartdijk dat voor dergelijke verplaatsingen niet geneigd zal zijn via de N246-N203 om te rijden. Iets meer dan de helft zijn ritten van buiten die hun oorspronkelijk voornamelijk kennen in Wormerveer-Noord en Molletjesveer, zoals dat ook voor het verkeer in het Weiver geconstateerd is. Omdat verkeer vanaf de zuidkant toch grotendeels vanaf de N203 Krommenie zal inrijden is er in de prognose uiteindelijk geen sprake van een volledige "spiegeling" van de huidige situatie in het Blok naar bijvoorbeeld de Parklaan. Dit negatieve effect blijft beperkt tot iets meer dan 1000 ritten per dag. Toegevoegd aan de huidige verkeersintensiteit van de Parklaan (ruim 100 per dag, inclusief verkeer van buiten de buurt) betekent dit dat hier om en nabij 1500 mvt/etmaal mogelijk zijn. Relatief natuurlijk een forse toename, in absolute zin kan het als een acceptabele eindsituatie wordt gezien; het is nog altijd iets minder dan de helft van de verkeersdruk die in 2001 in het Blok bestond. Een belangrijke reden waarom het verschuiven van verkeer naar de Parklaan minder sterk plaats vindt dan in de oude situatie via het Blok ligt in het in paragraaf 3.1 beschreven gegeven dat de N203 uit afwikkelingsoogpunt meer geschikt is voor het opvangen van inkomend verkeer naar Krommenie dan uitgaand verkeer (met name in de ochtendspits). Bovendien geldt natuurlijk ook dat door het eenrichtingsverkeer op de Noorderhoofdstraat de Parklaan van een beperkter aantal plekken te bereiken is; voor het Blok geldt dat op dit moment niet.

777
000

discussie

Padlaan & Badhuislaan

In het 0-scenario stijgt de verkeersintensiteit op de Padlaan van 5000 mvt/etmaal naar ca. 6000 mvt/etmaal. De afsluiting bij het Mercuriusterrein zorgt ervoor dat de verkeersgroei op de Padlaan hoger uitvalt omdat de route via de Noordervaartdijk als routealternatief minder vaak gebruikt zal worden. Dit lagere gebruik van de route via de Noordervaartdijk leidt deels tot een verschuiving naar de Padlaan. In het VCP valt de extra verkeersgroei op de Padlaan uiteindelijk meer mee dan hetgeen in de Circulatiestudie (met het huidige eenrichtingssysteem Padlaan) werd berekend. In plaats van 7600 mvt/etmaal luidt de VCP-prognose nu ca. 6700 mvt/etmaal. De belangrijkste reden hiervoor ligt in de uitleg over de ontwikkeling in de Kruisstraat en Parklaan. (Ruim) duizend autoritten worden afgeleid via de route Kruisstraat-Parklaan. In een situatie zonder omgedraaid eenrichtingsverkeer op de Padlaan zou iets dergelijks niet gebeuren omdat het zuidgaande eenrichtingsverkeer op de Noorderhoofdstraat het gebruik van een dergelijk alternatief tegen gaat. De verkeersgroei op de Padlaan werkt logischerwijze ook door op de Badhuislaan. Hier is uiteindelijk een intensiteit van ca. 7800 mvt/etmaal te verwachten.

Element 2: Omdraaien eenrichtingsverkeer Padlaan



Het uitsluitend doorvoeren van een Mercuriusafsluiting volstaat niet. De impact van de Mercuriusafsluiting is fors: zowel de interne als externe (dorp in of uit) bereikbaarheid wordt voor het autoverkeer merkbaar minder. Van de drukke N203 zal vaker gebruik moeten worden gemaakt omdat de Vaartbrug voor een kleiner aantal bestemmingen in Krommenie de logische in- of uitgang blijft. Toch kan de negatieve impact die de Mercuriusafsluiting op de bereikbaarheid van specifieke locaties én Krommenie-breed heeft, beperkt worden door aanvullende maatregelen te nemen.

In de Circulatiestudie is ook geconstateerd dat de Mercuriusvariant op zichzelf geen oplossing biedt voor de specifieke problemen in de centrumcirculatie (zie 2.3, doelstelling 5). In de studie werden daarom nog drie subvarianten gepresenteerd die gericht waren op het oplossen van dit probleem door het introduceren van een ontsnappingsroute via de Noorderhoofdstraat. Al deze subvarianten brengen helaas belangrijke nieuwe problemen met zich mee, veelal teveel verkeer over het lange lint van de Noorderhoofdstraat. Dit komt omdat een dergelijke ontsnappingslus tevens een alternatieve route naar de Vaartbrug vormt in een situatie dat de Mercuriusafsluiting van kracht is. Hierop zouden dan nieuwe afsluitingen (Parklaan) noodzakelijk kunnen worden, of moeizame structuren als delen Noorderhoofdstraat met aan elkaar tegengesteld eenrichtingsverkeer etc. //

De oplossing voor het bovenstaande wordt grotendeels gevonden in het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan. Het huidige eenrichtingsverkeer in westelijke richting (Krommenie in) zou omgezet dienen te worden in eenrichtingsverkeer in oostelijke richting (Krommenie uit). Deze ingreep heeft enkele belangrijke voordelen.

Voor al in de ochtendspitsuren is het een belangrijk voordeel dat daarmee het uitgaande verkeer Krommenie kan blijven verlaten via de Vaartbrug, grotendeels via de Padlaan. Zonder het veranderen van rijrichting is bijna al het verkeer van Krommenie genoodzaakt om via de Iepenstraat of Rosariumlaan naar de N203 te gaan. De N203 is in de ochtendspits zodanig belast dat er problemen te verwachten om zowel deze weg op te komen als via deze weg de N246 te bereiken. De te verwachten (autonome) verkeersgroei op de N203 zal dit verder

18 maar deels route.
Eikelan -> Parklaan -> N. Hoofd

maakt bloot een richtingsverkeer.
voor inkomend verkeer / samen met
Parklaan.

versterken. De toename van uitrijdend verkeer uit Krommenie in de ochtendspits op een kruispunt als Iepenstraat-N203 is een zeer ongunstige ontwikkeling die de VRI niet goed kan opvangen. Behalve om de toename van verkeersvolume als zodanig speelt hierbij vooral een rol dat het hier dan ook met name gaat om een toename van linksafslaand verkeer. Regeltechnisch zijn linksafbewegingen vaak het meest problematisch omdat het de grootste aanslag heeft op de capaciteit van een kruispunt. Een dergelijke verslechtering van de doorstroming voor een aanzienlijk deel van de automobilisten uit Krommenie wordt voorkomen door de route Padlaan-Vaartbrug open te stellen voor uitgaand verkeer. De onvermijdelijke consequentie is dat voor inkomend verkeer de situatie ook behoorlijk verandert, zeker ten opzichte van de huidige situatie. De route via de Vaartbrug is voor nog maar een klein aantal automobilisten een logische beduidend meer verkeer dan vroeger zal via de N203 Krommenie in moeten, via Vlietsend, Iepenstraat, Rosariumlaan of Busch. Per saldo valt dit sterk te prefereren boven een situatie dat men uit moet rijden via de N203. Immers:

- inrijdend verkeer vanaf N246 maakt over de N203 steeds rechtsafbewegingen en deze zijn voor de capaciteit van het kruispunt aanzienlijk minder problematisch: voor een deel profiteert het Krommenie verkeer dan ook voor de verlengde groentijden die het doorgaand verkeer in de rechtdoorbeweging ook krijgt;
- de maximale hoeveelheid aan inrijdend verkeer naar Krommenie ontstaat in de avondspits als de doorstroomsituatie op de N203 meestal wat beter is dan in de ochtendspits;
- ook in de avondspits zullen er minder linksafbewegingen op de kruispunten zijn zodat het binnenkomend verkeer naar Krommenie daar ook niet sterk in gehinderd wordt.

omdat west 'denk aan
route
hoofdweg
dijk
kruisweg
noodzaak
h.
Parklaan

Het andere belangrijke voordeel is dat het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan het belangrijkste probleem in de centrumcirculatie oplost. De gedeeltelijke "fuik" (en volledig ten tijde van de markt) in de autocirculatie wordt opgeheven als op het kruispunt Zuiderhoofdstraat-Badhuislaan de mogelijkheid geboden wordt Krommenie via de Padlaan te verlaten. Dit geldt zolang het eenrichtingsverkeer op het Vlietsend noordwaarts is gericht. Vooralsnog is er geen aanleiding om op het Vlietsend aan het omdraaien van eenrichtingsverkeer te denken. Een van de redenen hiervoor is het behoud van een logische, eenduidige aanrijroute vanaf de N203 naar de winkels van de Zuiderhoofdstraat voor o.a. het bevoorradingsverkeer. Daarmee is oostgaand eenrichtingsverkeer op de Padlaan feitelijk een noodzaak om het centrumprobleem te kunnen oplossen zonder weer problemen op te roepen zoals de oude subvarianten in de Circulatiestudie dat doen.

Het eenrichtingsregime op de Noorderhoofdstraat (richting zuid) moet net als het Vlietsend in de huidige vorm behouden blijven. Weliswaar zal het omdraaien van het eenrichtingsverkeer van de Padlaan de kans op grote stromen uitgaand verkeer via de Kruisstraat minimaal maken, omdraaien is niet verstandig als het om hetzelfde traject gaat. Immers, de externe autobereikbaarheid van het Mercuriusterrein is via de route Noordervaartdijk voldoende gegarandeerd, maar de interne autobereikbaarheid (vanuit Krommenie zelf) staat door de afsluiting ten noorden van het Visserspad in beginsel stevig onder druk. Door het eenrichtingsverkeer op de Noorderhoofdstraat zuidwaarts te houden kan men bijvoorbeeld via de Parklaan of Heiligeweg naar de diverse andere buurten toe als men het terrein verlaat. Dankzij omgedraaid eenrichtingsverkeer Padlaan wordt vervolgens voorkomen dat intern verkeer naar het Mercuriusterrein toe genoodzaakt wordt via de drukke N203 eerst het dorp weer helemaal uit te rijden. Intern verkeer blijft op deze manier toch "binnen". Dit komt behalve het Mercuriusterrein ook de bereikbaarheid van andere bedrijfs- en woonlocaties in Krommenie ten goede.

* wachtver-
keer v.

Omgedraaid eenrichtingsverkeer kan niet volledig voorkomen dat verkeer toch op een marktdag de Zuiderhoofdstraat in rijdt en zich klem rijdt bij de Heiligeweg. In de verkeerscirculatie zou dit opgelost kunnen worden door het eenrichtingsverkeer van de Noorderhoofdstraat (zuidwaarts) door te trekken tot de Padlaan. Een dergelijke maatregel maakt de bereikbaarheid van een deel van het winkelareaal echter minder omdat men dit niet volgens één principe kan bereiken via het Vlietsend. Men zou dan bijvoorbeeld via de Weverstraat-Heiligeweg in dit deel van het centrum moeten komen. Op marktdagen is het nog lastiger: dan resteert alleen de route Eikelaan-Parklaan of de route Kruisstraat-Noorderhoofdstraat. Vooralsnog lijkt dit een wat zware ingreep. Het moet mogelijk zijn de belangrijkste problematiek tegen te gaan door het aanbieden van de uitgaande route via de Padlaan en evt. enkele informatieve borden. Met deze informatieve bebording zou evt. voor de 'doodlopende weg' op marktdagen kunnen worden gewaarschuwd. Het verwijzen van uitgaand verkeer richting Iepenstraat ter hoogte van het kruispunt Weverstraat-Badhuislaan blijft ook in het VCP te overwegen. Weliswaar is er geen probleem meer als de afbuigende route via de Badhuislaan (al dan niet per ongeluk) wordt gevolgd, maar gestreefd moet worden naar een reductie van verkeer door het centrum waar mogelijk. Een verwijzing naar de Iepenstraat zou hierbij passen. De huidige kruispuntvorm Badhuislaan-Weverstraat kan juist in het VCP goed functioneren. De doorslaggevende motivatie hiervoor is dat het begeleiden van de bus- en fietsroute richting Eikelaan per saldo prefaleert boven het benadrukken van de Weverstraat-Iepenstraat route.

• de route bij avondspits.

Element 3: Omdraaien eenrichtingsverkeer Weiver



Het buurtje ten zuiden van de Padlaan (van Evenwichtsstraat t/m Weiver) is tweezijdig ontsloten: aan de oostkant op de Zuidervaartdijk en aan de westkant op de Zuiderhoofdstraat. Ook al is er om redenen van dwarsprofiel her en der het nodige aan eenrichtingsverkeer ingesteld, feitelijk is er in beide richtingen "doorgaand verkeer" in het buurtje mogelijk. Het speelt in de huidige situatie hoofdzakelijk voor verkeer uit de omgeving Henri Dunantstraat dat naar de Vaartbrug wil. Vanwege het bestaande westelijke eenrichtingsverkeer op de Padlaan resteert het Weiver als enige legale mogelijkheid om met de auto vanaf het Vietsend naar de Vaartbrug te komen. Hierdoor wikkelt het Weiver meer verkeer af dan alleen dat van de eigen omwonenden. Om een zeer grote stroom gaat het niet, maar ten opzichte van het eigen verkeer is het duidelijk aanwezig.

Met het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Padlaan vervalt grotendeels de functie van het Weiver voor dit oostgaande doorgaande verkeer. Ongewild ontstaat er dan wel een effect dat min of meer omgekeerd is aan de huidige situatie. Door de dan afgesloten ingaande richting op de Padlaan gaan sommige automobilisten opnieuw een weg via het buurtje zoeken naar de omgeving direct ten westen van de Zuiderhoofdstraat of Vietsend. Zonder aanvullende maatregelen zou in het buurtje dan de route via Prins Hendrikstraat-Julianastraat-Wilhelminastraat door dit verkeer gebruikt kunnen gaan worden. Het zou beter zijn dat nog steeds alleen het Weiver deze aanvullende functie vervult en niet een route via de Julianastraat die de buurt als geheel ook meer tot last is. De route via de Wilhelminastraat komt bovendien uit op de kruising met de Snuiverstraat wat enigszins aantrekkelijk kan werken. Het Weiver is gezien de weg- en omgevingsituatie, én de wijze van aantakking op het Vietsend, het meest geschikt. Hiervoor moet dan wel de mogelijkheid geboden worden voor het autoverkeer om een alternatief voor de route via de Julianastraat te hebben. Die mogelijkheid ontstaat als het eenrichtingsverkeer op het Weiver wordt omgedraaid: In plaats van het huidige oostgaande eenrichtingsverkeer moet westgaand eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen worden ingesteld. Hiermee zal de functie voor de route via de Julianastraat grotendeels vervallen.

Zolang het buurtje tweezijdig ontsloten, is het niet mogelijk een kleine hoeveelheid doorgaand verkeer vanaf de Vaartbrug 100% te weren. Structureel zou het afkappen van alle verbindingen aan de kant van de Zuiderhoofdstraat hiervoor de enige mogelijkheid zijn (zoals het H.D.Arinkplein) maar vooralsnog lijkt dit een veel te zware maatregel, ook voor de bereikbaarheid van de buurt. De aanpassing die op de Padlaan en Weiver wordt voorzien geeft er in elk geval niet meer aanleiding voor dan in de huidige situatie. Modeldoorrekeningen van dit VCP tonen aan dat de hoeveelheid verkeer over het Weiver van buiten de eigen buurt zelfs iets lager kan uitvallen dan in het 0-scenario of de huidige situatie. Doorvoering van het VCP kan een reductie van het aantal doorgaande autoritten op het Weiver opleveren van zo'n 100 tot 200 per dag.

Na doorvoering van het VCP zal (ruim) de helft van het "doorgaande verkeer" het verkeer zijn uit de overzijde van de Padlaan (Linoleumbuurt en omgeving) die via het kruispunt Padlaan-Zuidervaartdijk via het Weiver naar bijvoorbeeld Krommenie-centrum (Heiligeweg etc.) rijdt. Het andere deel bestaat voornamelijk uit verkeer vanaf het noordelijk deel van de N246 (Noorderveld, Molletjesveer etc.) dat naar centraal Krommenie moet (Snuiverstraat, Heiligeweg, Burgemeestersbuurt).

Element 4: Omdraaien eenrichtingsverkeer Julianastraat en Wilhelminastraat



Het resterende probleem is dat het bieden van een alternatief voor de route Prins Hendrikstraat-Julianastraat-Wilhelminastraat vermoedelijk niet voldoende is om het buurtdoorgaande verkeer in omvang zoveel mogelijk te beperken en de rol voor dit type verkeer ook voorbehouden te laten zijn aan het Weiver. Om het westgaande autoverkeer te dwingen uitsluitend van het Weiver gebruik te maken, moet de bestaande routemogelijkheid via de Prins Hendrikstraat-Julianastraat-Wilhelminastraat ongedaan worden gemaakt. Het eenvoudigste is het omdraaien van de huidige eenrichtingsbebording in zowel de Wilhelminastraat (voor westelijke deel) en de Julianastraat. Het eindresultaat is dat men op de Wilhelminastraat alleen in oostgaande richting kan (de nieuwe rijrichting van de Padlaan). kan rijden en dat verkeer op de Prins Hendrikstraat bij het indraaien van de Julianastraat verplicht alleen een rondje terug kan maken via de Emmastraat. Het huidige oostgaande eenrichtingsverkeer op de Wilhelminastraat omdraaien (ten oosten van de Julianastraat) is in theorie wel mogelijk, maar er zijn redenen om voor handhaving te pleiten. De blokkade van de route Wilhelminastraat wordt op deze wijze ook vanaf de Zuidervaartdijk al duidelijk gemaakt zodat per saldo een grotere werkingskracht van de geslotenverklaringen richting de Zuiderhoofdstraat uit zal gaan. Een ander voordeel is dat bezoekend autoverkeer voor de Wilhelminastraat dan zonder extra omrijden via andere straten in de buurt naar een perceel kan zoeken. Het parkeerterrein van de Wilhelminastraat nabij de Zuiderhoofdstraat kan net zoals nu in twee richtingen bereikbaar blijven.

4 UITVOERINGSMAATREGELEN EN FINANCIERING

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt zo concreet mogelijk beschreven welke zichtbare aanpassingen voorzien zijn om het in hoofdstuk 3 beschreven "VCP in hoofdlijnen" door te voeren. Een aantal maatregelen moeten mogelijk nog verder uitgewerkt worden alvorens hier een duidelijk beeld over kan worden gegeven. Tot besluit volgt een paragraaf over de globale kosten van de maatregelen, de financieringsmogelijkheden en de planning/fasering waarin het VCP kan worden doorgevoerd. In de bijlagen zijn de diverse inrichtingsvoorstellen uitgetekend.

4.1 Kruispunt Vlusch-Zonnebaars en het wegvak Vlusch

Met het doorvoeren van het VCP vervalt de noodzaak van de huidige richtingsgeboden op het kruispunt en de bewust "krappe" maatvoering van de bochten. Door de afsluiting ter hoogte van het Mercuriusterrein is de route via het Vlusch nauwelijks nog interessant omdat het geen doorgang biedt naar de Noorderhoofdstraat en Kruisstraat. Voor het kleine aantal situaties dat toch van het Vlusch gebruik wordt gemaakt is het gewenst het gemotoriseerde verkeer de vrijheid te geven normaal alle kruispuntmanoeuvres uit kunnen voeren. Hiertoe worden de richtingsgeboden (i.c. afslagverboden) opgeheven en worden enkele 'afrondingsstralen' van het kruispunt iets verruimd.

Vlusch kan op afzienbare termijn ingesteld worden als 30 km/h zone. Op dit moment wordt gewerkt aan het completeren van de bomenrij langs de slootkant. Naar verwachting wordt daarmee een wegbeeld gecreëerd dat ruim voldoende appelleert aan een 30 km/h status. De mogelijkheid om op één of twee plaatsen specifieke snelheidsremmers aan te brengen wordt desondanks als optie opgehouden.

4.2 Kruispunt Rosariumlaan-Serooskerkestraat

Er bestaan uitgewerkte plannen voor reconstructie van het kruispunt Rosariumlaan-Serooskerkestraat. Doorvoering van het VCP betekent weliswaar geen bussluis op deze plek, toch is voorzien in maatregelen die het gebruik van de Rosariumlaan moeten stimuleren ten gunste van de Eikelaan. De gewijzigde inrichting houdt in dat het traject Serooskerkestraat-Rosariumlaan niet langer een ononderbroken voorrangsweg is. In plaats daarvan vormt de nieuwe ontsluitingsweg vanuit een Willis één doorlopend geheel met de Rosariumlaan, met daarnaast een vrijliggend fietspad. Aldus ontstaat een afbuigende voorrangsweg wat gebruik van de Eikelaan route enigszins ontmoedigt en die van de Rosariumlaan enigszins uitlokt. Deze afbuigende voorrangsweg wordt uitgevoerd in asfalt terwijl de Serooskerkestraat als een zijstraat in klinkers wordt uitgevoerd. Het profiel van de Serooskerkestraat wordt hier gelijk aan dat van de Badhuislaan, elders in Krommenie. Bij de aansluiting gaat de 1 meter brede overrijdbare middenstrook over in een verhoogd eiland, als tussensteunpunt voor fietsers en voetgangers. In de eindsituatie zal verkeer uit de Serooskerkestraat dus voorrang moeten geven aan verkeer op de Rosariumlaan-Zonnebaars, inclusief het verkeer op het vrijliggende fietspad. Voor voetgangers wordt een voetgangsoversteekplaats (zebrapad) parallel aan het fietspad aangebracht.

gerec
opp
dat
afslui
ting
wacht
gerec
seerd

4.3 Wegvak Vlusch (tussen Blok en Kruisstraat)

Op het Vlusch wordt tussen Blok en Visserpad de rijbaanbreedte versmald tot fietspad. De resterende ruimte zal worden omgezet in groenvoorziening en een trottoir, doorlopend tot langs de zuidzijde van de Blok-brug. Het wegvak zal middels verkeersbesluit ook worden aangewezen als brom/fietspad en als zodanig (RVV bord model G12a/b) op straat worden aangeduid. Hiermee is dit wegvak impliciet verboden voor autoverkeer. Omdat een fysieke afsluiting op deze locatie onontbeerlijk is voor het tegengaan van autoverkeer, zal bovendien een 'piramide' worden aangebracht. Deze is handmatig (met een sleutel) wegklapbaar voor brandweer en evt. overige hulpdiensten.

Met deze voorziening wordt tegemoet gekomen aan de nadrukkelijke wens van de brandweer Krommenie om de route over dit wegvak bij calamiteiten vrij te houden. Vanuit de brandweer Krommenie is aangegeven dat vrije doorgang op het Vlusch essentieel is voor het behoud van een adequaat niveau van brandbestrijding in de Noorderhoofdbuurt. Het aantal brandgevoelige objecten (houten huizen Noorderhoofdstraat) en de bereikbaarheidssituatie er om heen geeft voor de brandweer hier een bovengemiddelde aanleiding voor. Het gaat hierbij enerzijds om aanrijtijden en de vertaling hiervan in de door het Ministerie van Binnenlandse Zaken geformuleerde "zorgnorm". Anderzijds gaat het om de tactische inzet van voertuigen voor de brandbestrijding ter plaatse. Vanuit de brandweerpost Krommenie (thans gelegen aan de Kervelstraat) kan men bij het huidige inrichtingsvoorstel evt. branden in de Noorderhoofdstraat nog steeds vanaf twee kanten "aanvallen", met aanrijroutes die kort zijn en binnen het dorp blijven. De route via het Blok biedt een alternatief voor de route via de Parklaan en is bij voorbaat een beter uitgangspunt voor calamiteiten in het deel van de Noorderhoofdstraat

ten noorden van de Parklaan. Met de nu bedachte afsluiting kan al het materieel van de brandweer de geslotenverklaring passeren.

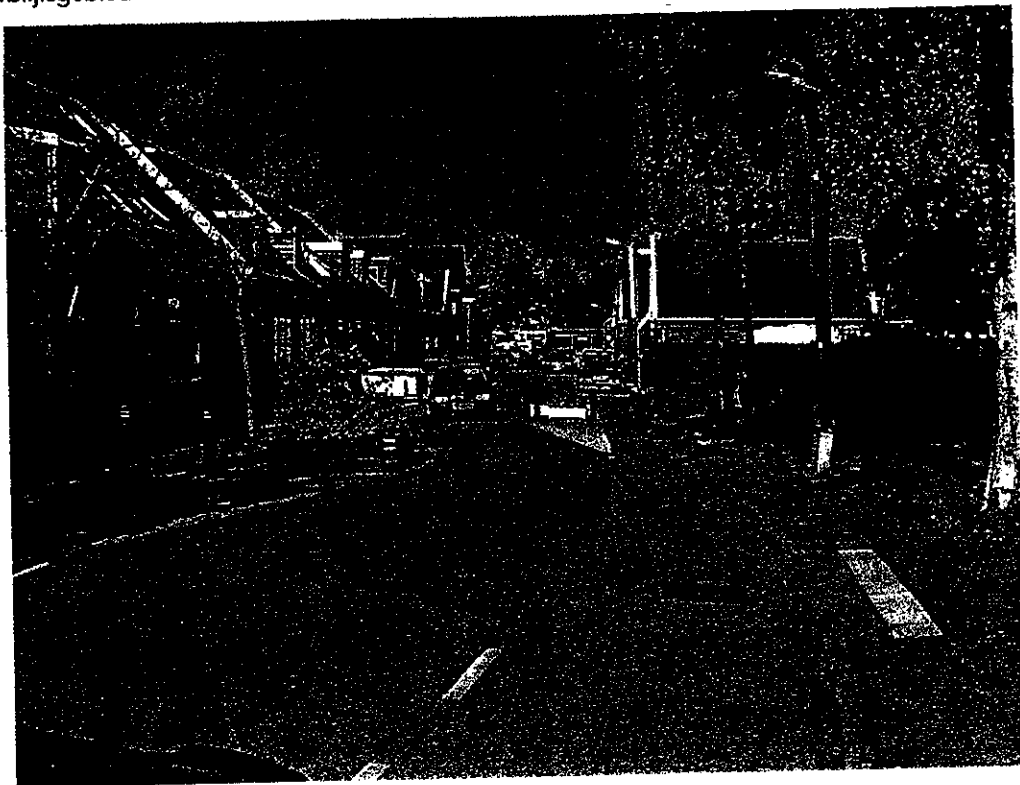
Als voorwaarschuwing wordt voorgesteld om middels richtingsgeboden gemotoriseerd verkeer uit het Visserspad en Blok de juiste richting in te sturen, zodat men niet per abuis zo kort voor de afsluiting terecht komt, met allerhande keerproblemen tot gevolg.

Tussen het Visserspad en de Kruisstraat is nog een eilandje aanwezig. Deze wordt verwijderd.

4.4 Kruisstraat en omgeving

De twee nadrukkelijke snelheidsremmers (bloembakken) worden verwijderd. Daarvoor in de plaats komt een plateau in de bocht met de Noordervaartdijk en één snelheidsremmer in het midden van de Kruisstraat. Het wat onrustige beeld dat de huidige bloembakken oproepen is hiermee voorbij en voor het wegbeheer is dit inrichtingsvoorstel ook gunstiger. Het plateau in de bocht Kruisstraat-Noordervaartdijk wordt tevens de 'poort' van het 30 km/h-gebied. Daarmee schuift de grens van het huidige 30 km/h-gebied slechts 50 meter op ten opzichte van de huidige situatie en sluit het meer aan bij de logica vanuit de weggebruiker. Deze aanpassing conformeert ook volledig aan de uitgangspunten en het wensbeeld van het door de raad vastgestelde Verkeersplan Zaanstad uit 1999. De Van Hoogendorpstraat en Van Kimburg Stirumstraat blijven 30 km/h gebied en op de aansluiting van de Noordervaartdijk zal middels een inritconstructie een 'poort' worden gerealiseerd voor dit verblijfsgebied.

→ Stimuleren
van intensiteit
Kruisstr.
n. Hoofst.
Parklaan



De snelheidsremmer in het midden van de Kruisstraat is bedacht in de vorm van een nauwe doorgang waarin een zgn. 'Maldense' vrachtwagenvriendelijke drempel wordt aangebracht. Personenauto's worden afgeremd door de drempel, vrachtverkeer hoofdzakelijk door de nauwheid van de doorgang. Fietzers kunnen buitenom. Aansluitend worden de parkeermogelijkheden aan de noordzijde verplaatst, onder toevoeging van een viertal vakken.

Vracht-
verkeer
Parklaan

4.5 Padlaan en omgeving

De kruising met de Zuiderhoofdstraat wordt heringericht naar een situatie waarin niet langer sprake is van een gelijkwaardige kruising waarin iedere bestuurder van rechts voorrang heeft. Het principe van de rijbaanindeling van de Badhuislaan wordt doorgetrokken over de kruising en (in aangepaste vorm) ook toegepast op de Padlaan. Het bestaande plateau, inclusief de 30 km/h status van een klein stukje Padlaan, wordt verwijderd. De aansluitingen van de Zuiderhoofdstraat zullen met inritconstructies gerealiseerd worden, waardoor de huidige gelijkwaardigheid in voorrang vervalt. Voor voetgangers die de druk bewinkelde Zuiderhoofdstraat volgen geldt

feitelijk een uitzondering, aangezien voor hen twee voetgangersoversteekplaatsen (VOP) voorzien zijn. Met deze aanpassingen wordt een betere en veiligere verkeersafwikkeling voorzien met een goede doorstroming voor de hoofdroute die de Padlaan-Badhuislaan ten opzichte van de Zuiderhoofdstraat vormt. Met de aanleg van VOP's (zebrapaden) wordt voorkomen dat de voetganger in de oversteekwens te sterk benadeeld wordt door de functie die de Padlaan en Badhuislaan voor het autoverkeer vormen.

Over de gehele lengte van de Padlaan wordt een één meter brede strook van belijningsstrepen aangebracht op het asfalt. Deze wordt asymmetrisch in het dwarsprofiel aangebracht. Voor het algemene eenrichtingsverkeer van west naar oost ontstaat hiermee een rijloper van 2,75 meter. Voor het verkeer van west naar oost resteert een rijloper van slechts 2,25 meter. Doel van deze asymmetrie is het benadrukken van het eenrichtingsverkeer door de ruimte voor de niet-toegestane richting beperkt te houden. De ruimte voorziet echter wel in normaal gebruik door verkeer dat ontheven is van de verkeersmaatregel, met name het openbaar vervoer (lijnbussen). Middels normale RVV bebording (model C2 en C3) zal het gewijzigde eenrichtingsverkeer tussen het parkeerterrein van Graphit (voormalige Knijnenberg) en de Zuidervaartdijk ingesteld worden, met onderbebording voor de uitzonderingscategorieën. De parkeerplaatsen aan de noordzijde van de straat (nabij Graphit) worden naar de zuidzijde van de Padlaan gebracht. Daarbij wordt de trottoirbandenlijn gehandhaafd.

Bij de kruising met de Noorder- en Zuidervaartdijk zal de eerste 30 meter van de Noordervaartdijk worden verbreed en van een parkeerverbod voorzien. Aangezien (vracht)-verkeer vanaf de Vaartbrug niet meer rechtuit mag, doch vooral rechtsaf wordt gedwongen, is deze verbreding noodzakelijk om geen hinder te hebben van verkeer dat op de Noordervaartdijk staat te wachten omdat het voorrang moet verlenen aan het verkeer uit de Padlaan. De Zuidervaartdijk wordt met een inritconstructie aangesloten op de Padlaan, als poort naar het 30 km/h gebied.

↑ de
route
Pantl

4.6 Weiver, Wilhelminastraat en Julianastraat

Net als op de Padlaan zouden de verkeersmaatregelen in het buurtje ten zuiden ervan gewoon kunnen worden doorgevoerd zonder verder aanpassingen in de weginrichting. Op het Weiver worden de borden aan de zijde van de Zuiderhoofdstraat en Zuidervaartdijk omgewisseld zodat er eenrichtingsverkeer in westelijke richting ontstaat. Op de Wilhelminastraat volstaat het omwisselen van de eenrichtingsborden bij de parkeerplaats nabij de Zuiderhoofdstraat en de Julianastraat. Ten oosten van de Julianastraat zijn geen wijzigingen nodig zodat al met al volledig eenrichtingsverkeer in oostelijke richting het eindresultaat is in de Wilhelminastraat (met uitzondering van een kort deel tweerichtingsverkeer naar het bestaande parkeerterrein). Op de Julianastraat worden de eenrichtingsborden omgewisseld zodat noordwaarts eenrichtingsverkeer tot aan de Emmastraat het resultaat is.

groentijd voor de rechtdoorbeweging. Het aanbod blijft dan echter nog zo groot dat een "doseerpunt" noodzakelijk is. De kruising met de Rosariumlaan (evt. die van Busch en Dam) zou net als tijdens een proef een meer definitief doseerpunt kunnen worden. Hiermee wordt middels wat langere roodlicht tijden het verkeer gedoseerd verder gelaten zodat de kans om "stroomafwaarts" alsnog in een (lange) file terecht te komen sterk afneemt. Het is voor de geloofwaardigheid en acceptatie van een dergelijke maatregel wel van belang dat die afwijking stroomafwaarts ook zichtbaar beter is. De effecten van het VCP op bijvoorbeeld de ochtendspits zijn daarom belangrijk als ondersteuning van dit principe. De afwijking van het doorgaande verkeer op de hoofdrijbaan voorbij de Rosariumlaan kan verder ondersteund worden door gedeeltelijke koppelingen tussen de verkeerslichten. De gedeeltelijke terugslag hiervan op Krommenie is tot zekere grenzen acceptabel, door verbeterde detectietechniek enerzijds en het hebben van een goed alternatief (via de Padlaan er uit) anderzijds. In de avondspits kan het extra ingaande verkeer voor Krommenie "meeprofitieren" van de maximalisatie van groentijden die nodig is voor het doorgaande verkeer westwaarts. Dit geldt zowel voor gecombineerde opstelstroken (Iepenstraat) als bij kruisingen met een apart rechtsafvak (Vlietsend).

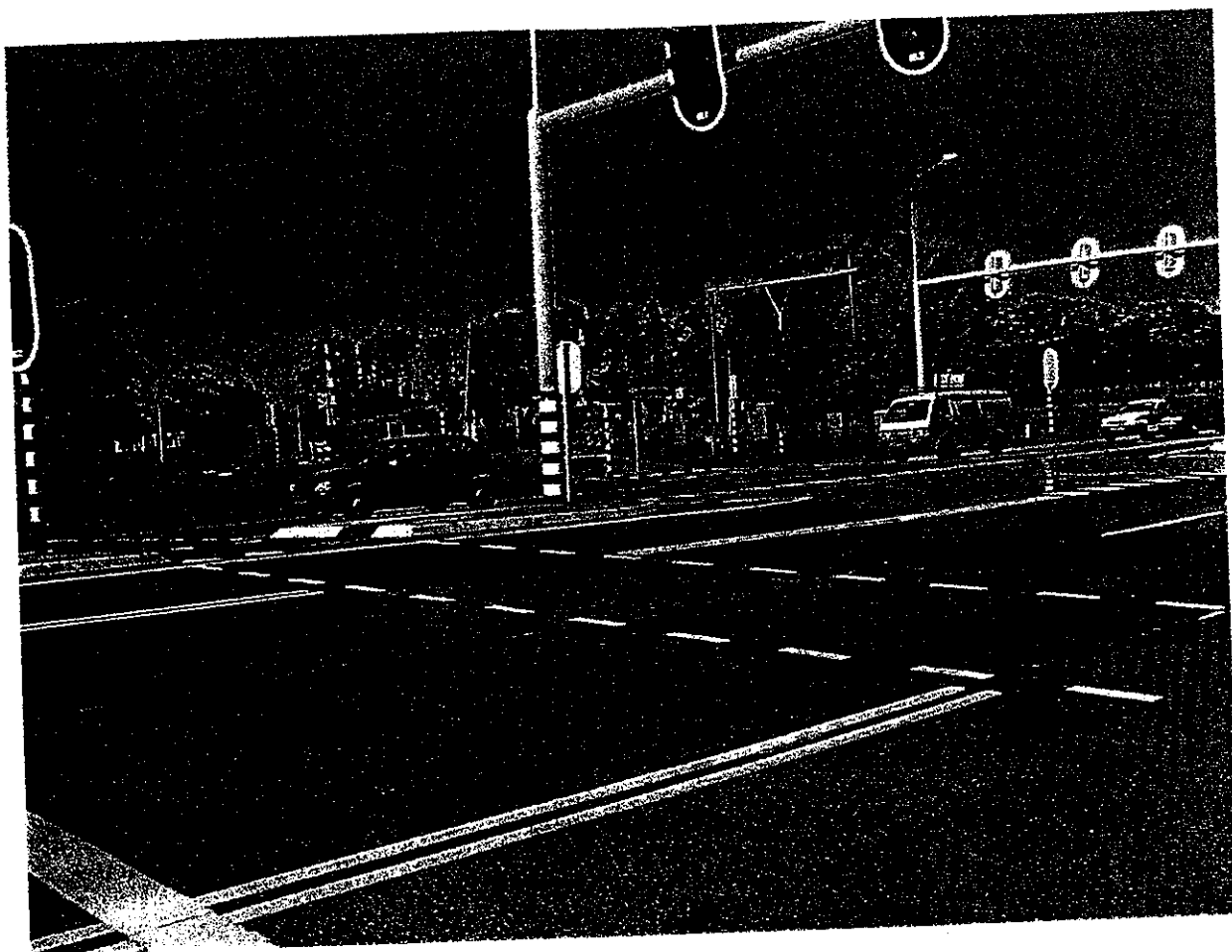
DVM

Regionaal heeft de provincie een afwikkelingsstrategie op het terrein van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Deze komt er op neer dat een ongestoorde afwijking op de N246 in drukke situaties prioriteit heeft boven die van de N203. Dit heeft weer te maken met het feit dat een omgekeerde strategie in totaliteit ongunstiger is omdat het dan veel vaker kan voorkomen dat beide wegen vastlopen ("trechterwerking" van de N246). Het toepassen van dynamische routeinformatiepanelen (DRIPs) is thans een voor iedereen zichtbaar element dat binnen de kaders van de afwikkelingsstrategie wordt gebruikt om automobilisten te informeren over de doorstroming op N203 en N246. Ten noorden van de A8 wordt voor verkeer richting Alkmaar het routealternatief N203 vergeleken met de N246. Voor Krommenie is hiermee het voordeel dat doorgaand verkeer in drukke situaties in de avondspits informatie heeft om een alternatieve route te pakken waardoor er in theorie meer capaciteit beschikbaar is voor het opvangen van het bestemmingsverkeer voor Krommenie. Deze DRIP kan het gebruik van de N203 door doorgaand verkeer in sommige situaties dus wat temperen. In de ochtendspits geldt dat de DRIP op de A9 ter hoogte van de N203 alleen naar de A8 verwijst in een calamiteit.

Aanpassen verkeersregeling kruispunt N246-Kerkstraat

Het VCP zal voor het kruispunt N246-Kerkstraat een forse wijziging te zien geven in de verkeersstromen, met name getalsmatig per afslagbeweging en het tijdstip van de dag (ochtend- of avondspitsuur). De linksafbeweging vanuit het zuiden neemt in de avondspits maar ook daar buiten fors af, doordat de entreefunctie van de Vaartbrug voor Krommenie zo sterk is ingeperkt. De keerzijde is dat vooral in de ochtendspits een merkbare verkeerstoename plaats vindt ten opzichte van de huidige situatie, door de nieuwe aanvoer vanaf de Padlaan (sterker dan nu via bijvoorbeeld de Noordervaartdijk). Omdat het vooral gaat om een toename van rechtsafbewegingen is dit makkelijker op te vangen in de regeling dan als het de linksafbewegingen sterk zou opvoeren.

vraag
het
mij
af



De Provincie Noord-Holland is wegbeheerder van de N203 en N246 langs Krommenie en van alle kruisingen die de in- en uitvalswegen van Krommenie hiermee vormen. Autonoom is de provincie reeds bezig met een aantal activiteiten op het punt van verbeterde verkeersregeling en verkeersbeheersing op de N203 en N246. Voor een deel profiteert Krommenie hier ook van mee, omdat het even goed van deze N-wegen gebruik maakt. De provincie kan de regelstrategie op N203 en/of N246 aanpassen nadat het VCP is doorgevoerd en de verkeersstromen her en der heeft gewijzigd. Dergelijke aanpassingen zijn er dan op gericht om de doorstroming in totaliteit te verbeteren: in de eerste plaats voor het doorgaande verkeer op de N203 en N246 maar in tweede instantie ook voor het verkeer van en naar de wegen in Krommenie. Het totale pakket aan maatregelen kan er als volgt uit zien (en ziet er voor bepaalde onderdelen inmiddels al zo uit):

Flexibeler maken van de verkeersregeling op N203 kruispunten

In 2001 waren de kruispunten met de N203 nog deels "star" van karakter. Een belangrijk aspect hierin was het ontbreken van voldoende detectievelden op de hoofdrijbaan waardoor de groentijd op de hoofdrijbaan niet nauwkeurig kon worden aangepast aan de actuele verkeershoeveelheden. Dit kan op bepaalde momenten betekenen dat de hoofdrichting relatief teveel groen krijgt omdat het wegraken van een wachtrij niet snel genoeg "gezien" wordt door het systeem. Een en ander leidt dan dus tot (onnodig) langer wachten op zijtakken zoals de Iepenstraat. Los van het VCP is de provincie bezig met het aanleggen van detectievelden op de hoofdrijbaan zodat het kruispunt als geheel lokaal veel beter geregeld kan worden. Afhankelijk van de te kiezen regelstrategie (in extreme drukte kent ook een flexibele regeling zijn grenzen) ontstaat hiermee (met en zonder VCP) de mogelijkheid om het uitgaande verkeer uit Krommenie wat makkelijker op de N203 te laten komen.

Verbetering doorstroming op hoofdrijbaan N203 door gekoppelde regelingen en een doseerpunt

Hoewel een aantal doorstromingsmaatregelen op de N203 in het verleden niet naar tevredenheid werkten is er met de verbetering van techniek enerzijds (flexibeler verkeersregelingen) én een doorvoering van het VCP Krommenie-Noordoost reden om een aantal maatregelen alsnog door te voeren. Doordat er minder verkeer wordt aangeboden voor de linksafbewegingen kan de regeling meer aandacht geven aan een optimale

4.8 Financiering

Voor de uitvoering van de diverse VCP-maatregelen zijn de volgende kosten globaal begroot:

	Onderdeel	Kosten excl. voorbereiding/toezicht en excl. BTW (€)	Noten
1	Vluch	5.000	
2	Rosariumlaan-Serooskerkestraat	--	1
3	fysieke 'Mercuriusafsluiting'	23.000	
4a	Kruisstraat-Noorderhoofdstraat	14.000	
4b	wegvak Kruisstraat	60.000	2
4c	Kruisstraat-Noordervaartdijk	20.000	
4d	Van Hogendorpstraat-Noordervaartdijk	9.000	
5a	Badhuislaan	41.000	3
5b	Zuiderhoofdstraat-Padlaan	10.000	
5c	Padlaan	45.000	4
5d	inritconstructies Padlaan	7.000	
6a	aansluiting Zuidervaartdijk-Padlaan	8.000	
6b	aansluiting Noordervaartdijk-Padlaan	14.000	5
	totaal VCP Krommenie	256.000	

(1) de reconstructie van de kruising Rosariumlaan-Serooskerkestraat is al vooruitlopend op het VCP als project opgestart en de kosten zijn dan ook deels onafhankelijk van dit VCP te zien.

(2) riolering niet bekeken, herstraten van gevel tot gevel

(3) herstraten van gevel tot gevel

(4) riolering niet bekeken, afscheiding d.m.v. belijning, parkeren op bestaand asfalt

(5) over 40m gehele breedte herstraten

Wijze van financiering

Financiering van deze kosten zal gezocht worden in reguliere onderhoudsgelden en deels ook vanuit de GDU subsidieregelingen. Mocht er voor een van de onderdelen nog een financieringsbron ontbreken dan zal hiervoor een afzonderlijke kredietaanvraag worden voorbereid.

Planning uitvoering

Indien over dit plan in het voorjaar van 2003 conform wordt besloten dan kan de uitvoering van de maatregelen nog in hetzelfde kalenderjaar starten.