

De leden van de gemeenteraad Zaanstad

Stadhuisplein 100
1506 MZ Zaandam
Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Telefoon 14 075
www.zaanstad.nl

ONS KENMERK	z9350557
PORTEFEUILLEHOUDER	R. Tuijn
PORTEFEUILLE	Gebiedsontwikkeling MAAK.Noord
ONDERWERP	Beantwoording Artikel 51 vragen DZ over het onderzoek naar de brug over Kerkslot Krommenie

Door Jos Kerkhoven zijn mede namens de fractie van Democratisch Zaanstad vragen gesteld op grond van artikel 51 van het Reglement van Orde voor de gemeenteraad van Zaanstad, over het onderzoek naar de brug over Kerkslot Krommenie.

De gestelde vragen beantwoorden wij als volgt:

Vraag 1: De motie vroeg specifiek om “een schuine ontsluitingsbrug” waarbij “de hoogte-eis wordt afgestemd op de hoogte van bruggen in de directe omgeving”. Waarom is er niet direct een ontwerp gemaakt dat voldoet aan deze specifieke opdracht, maar is er opnieuw een breed onderzoek gedaan naar de haalbaarheid?

De motie vroeg om ‘De brug landschappelijk en veilig in te passen, waarbij de hoogte-eis wordt afgestemd op de hoogte van bruggen in de directe omgeving.’ Als een brug veilig ingepast moet worden, moet die ook aan de richtlijnen voor veiligheid voldoen. Zodoende is een integrale afweging gemaakt in het onderzoek, waarbij gekeken is naar zowel een veilige inpassing als een schuine brug. De reden dat opnieuw een breed onderzoek is gedaan, is omdat aan de uitgangspunten van vorige onderzoeken werd getwijfeld door enkele raadsfracties; dit staat ook verwoord in de overweging van de motie. Mochten deze uitgangspunten weer gebruikt worden, leidt dat weer tot twijfels, waarbij de discussie gaat over de uitgangspunten in plaats van over de conclusies. Zodoende zijn de gehanteerde uitgangspunten opnieuw onderzocht, ingemeten en in beeld gebracht. Als uitgangspunten opnieuw onderzocht worden, moet ook onderzocht worden of eerdere conclusies hierdoor veranderen. Dat kan namelijk de situatie veranderen.

Vraag 2: Waarom is in het onderzoek uitgegaan van twee ontsluitingen (Komarowlaan én brug over Kerkslot), terwijl de omwonenden duidelijk aangeven dat zij slechts één ontsluiting wensen (alleen de brug over Kerkslot)? Dit uitgangspunt lijkt de conclusies van het onderzoek fundamenteel te beïnvloeden.

Dit betreft een bestaande ontsluiting. Deze werd al gebruikt toen het nog sportvelden waren. Vanuit veiligheid en bereikbaarheid voor de hulpdiensten hebben twee ontsluitingsmogelijkheden de voorkeur. De veiligheidsregio kan akkoord gaan met één ontsluiting, maar deze moet dan wel breed genoeg zijn (breder dan standaardmaat). Wanneer slechts gekeken wordt naar alleen een ontsluiting via de Kerkslot, moet deze nog breder worden dan nu is onderzocht en gevisualiseerd. Dat betekent dat deze een nog grotere impact op het landschap heeft dan nu het geval is; dat is niet wenselijk. Met name als er al een bestaande goede ontsluiting ligt, waardoor dit voorkomen kan worden.

Vraag 3. Waarom is de bouwtenner uit 2019, waarin de gemeente zelf de voorwaarde “ontsluiting via brug over de Kerksloot” had opgenomen, niet als uitgangspunt genomen voor dit onderzoek? Is hier sprake van een beleidswijziging en zo ja, waarom?

Een tender bestaat uit wensen, eisen en uitgangspunten. Het is aan de markt om te kijken of dit mogelijk / wenselijk is en of dit past binnen bestaande regelgeving. Zo zijn er meerdere punten qua ontsluitingsstructuur uit de tender die niet meer in het huidige plan zitten; zoals een nieuw aan te leggen (bouw-/ontsluitings-)weg tussen de Marslaan en Busch richting Provincialeweg onderlangs de sportvelden en voor de locaties van de vrije kavels via de Westdijk. Tegelijkertijd zijn er ook nieuwe uitgangspunten en eisen toegevoegd.

Een ander uitgangspunt uit de tender, de doorvaart in de Busch, zit ook niet meer in het huidige plan. Het is juist aan de markt om de eisen, wensen en uitgangspunten uit de tender te onderzoeken in het verdere ontwerpproces. Daaruit blijkt soms dat deze eisen, wensen en uitgangspunten in tegenspraak met elkaar zijn, niet wenselijk zijn vanuit de omgeving of niet uitvoerbaar binnen beleid. Voor dit laatste geldt dat dit ook gaandeweg het proces kan veranderen. Dit is uiteraard ten tijde van de tender nog niet duidelijk; immers als alles al duidelijk was geweest ten tijde van de tender, had gelijk een ontwerp gemaakt kunnen worden en had geen tender uitgeschreven hoeven te worden waarbij de markt zaken uitwerkt.

Vraag 4. Waarom is er opnieuw een uitgebreid onderzoek gedaan, terwijl de motie specifiek vroeg om een ontwerp voor een brug die past in de omgeving? Is hier sprake van een andere interpretatie van de motie?

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 5. Waarom wordt vastgehouden aan de CROW-richtlijnen en HHNK-eisen voor doorvaarthoogte (1,10-1,25 meter) en hellingspercentages, terwijl bestaande bruggen in de directe omgeving, zoals de Armstrongbrug (doorvaarthoogte 90 cm), hier niet aan voldoen? De motie vroeg immers expliciet om afstemming op de hoogte van bruggen in de directe omgeving.

Zie ook antwoord op vraag 1. Bestaande bruggen zijn ouder en toentertijd golden andere eisen aan bruggen. Nieuwe bruggen moeten aan huidige eisen voldoen. Als de bestaande bruggen in de omgeving vervangen moeten worden, moeten deze ook aan de dan geldende eisen voldoen. De CROW-richtlijnen¹ hebben betrekking op het inrichten van de openbare ruimte, in dit geval bruggen voor langzaam verkeer. In de richtlijnen worden o.a. eisen gesteld aan een veilige aansluiting. Denk hierbij aan maximale hellingspercentages, maar tevens geldt voor dalende fietsers dat zich aan het einde van de uitrijlengte niet direct een kruispunt (of een scherpe bocht of obstakel) bevindt.

De eis voor doorvaarthoogte komt voort vanuit het varend onderhoud vanuit het hoogheemraadschap. Momenteel wordt de onderhoudsboot uit het water gehaald op punten waar niet onderdoor gevaren kan worden. Het is niet wenselijk om dit bij elke brug in de Kerksloot te moeten doen. Bovendien is er ook geen plek op de Militaireweg, vanwege de beperkte ruimte tussen de weg en de waterkant, of op de Slibkuil om de onderhoudsboot daar uit het water te halen of erin te laten.

Bovenstaande richtlijnen en eisen zijn vertaald en opgenomen in o.a. de WIOZ en vigerend bestemmingsplan. Een brug die niet voldoet aan de huidige eisen past niet binnen het bestemmingsplan en is, zonder eerst een bestemmingsplanwijziging, niet vergoedbaar.

Vraag 6. Waarom is er niet gekozen voor een meer pragmatische aanpak, zoals de omwonenden voorstellen, waarbij simpelweg gekeken wordt naar wat wél kan in plaats van wat niet kan binnen de strikte richtlijnen?

Er is naast de vraag uit de motie voor een schuine ontsluitingsbrug, juist ook gekeken naar een variant die wel past. Naast de varianten die niet passen binnen de richtlijnen, is ook een brugduiker met een verlegde vaarroute door het plangebied onderzocht en gepresenteerd. Hier is echter om meerdere andere redenen (verkeer i.r.t. bestaande parkeerplaatsen op de Militaireweg, gevolgen voor het plangebied (bruggen in plangebied en aantal woningen), landschappelijke impact en financiële gevolgen) niet voor gekozen.

¹ CROW (oorspronkelijk een acroniem voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Hun richtlijnen gelden als landelijke richtlijnen voor het inrichten van openbare ruimte. In dit geval gaat het specifiek om de CROW-richtlijn: ‘Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer’.

Vraag 7. Het rapport vermeldt het voornemen om de Militaireweg te “knippen”, maar neemt dit niet mee in de verdere analyse van verkeersveiligheid en sluiproutes. Waarom is deze geplande verkeersmaatregel niet integraal meegenomen in de beoordeling van de verschillende varianten?
Alhoewel de intentie bestaat om deze maatregel te onderzoeken, is over deze knip nog geen besluit genomen. Daarnaast heeft, naast overleg met bewoners van de Militaireweg, nog geen participatie hierover plaatsgevonden met andere bewoners, bijv. op de Busch. Dit zal eerst moeten plaatsvinden. Hierbij zal de locatie van de knip een uitdrukkelijke rol spelen; er zijn immers meer mogelijkheden hiervoor. Zo kan het vooraan op de hoek van de Marslaan/Militaireweg, in de bocht Militaireweg/Busch of bij De Krokodil. Bij de locatiekeuze moet ook gekeken worden naar mogelijke keermogelijkheden voor verkeer en de wensen vanuit bewoners op de Militaireweg/Busch. Deze onderzoeken, en bijbehorende participatie en besluitvorming hierover, kunnen behoorlijke invloeden hebben op de ontsluitingsmogelijkheden via de Kerksloot, maar zijn nu nog niet helder.

Vraag 8. Het rapport stelt dat een brug zou leiden tot sluipverkeer van noordwest Krommenie naar de N8. Hoe is dit mogelijk als er maar één ontsluiting is (alleen de brug) en er een knip komt in de Militaireweg?

Zie de antwoorden op vraag 2 en 7.

Vraag 9. Het rapport gaat uit van 350-400 verkeersbewegingen per etmaal voor 50 woningen. Is dit realistisch voor luxewoningen waar mogelijk twee auto's per huishouden aanwezig zijn? Kunt u de onderbouwing van deze verkeersprognose toelichten?

Deze onderbouwing is in het bestemmingsplan Eilanden van Hain gegeven. Daarin staat het volgende: 'Om een idee te krijgen van de verkeersstromen die te verwachten zijn, wordt worst-case uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie van maximaal 235 koopwoningen. Het programma zal bestaan uit tussen-, hoek-, twee-onder-een-kap en vrijstaande woningen. De twee-onder-een-kap woningen betreffen de gemiddelde verkeersgeneratie van alle typen te onderscheidene grondgebonden koopwoningen van de CROW publicatie 381 en bedraagt maximaal 6,7 motorvoertuigbewegingen per etmaal per woning: Met behulp van de CROW publicatie 381: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is de verkeersaantrekkende werking bepaald. Op basis van de demografische kerncijfers per gemeente 2015 van het CBS heeft Zaanstad een omgevingsadressendichtheid van 1.981 per km². Hiermee wordt Zaanstad beschouwd als sterk stedelijk gebied. Het plangebied behoort tot de rest bebouwde kom van Zaanstad. Op basis van deze gegevens kan de verkeersaantrekkende werking worden bepaald. De maximaal 235 woningen genereren in totaal maximaal circa 1.575 (235 x 6,7) motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor Slibkuil zou dit, bij de genoemde 50 woningen in de vraag, 335 motorvoertuigbewegingen per etmaal betekenen. Dit is een worst-case, maar is in het rapport nog een keer naar boven afgerond om marge in te bouwen.

Overigens rijden er momenteel 40 motorvoertuigen per etmaal op de Van Allenstraat (deel tussen Komarowlaan en Gagarinstraat). Samen met de verkeersbewegingen van de nieuwe woningen op de Slibkuil komt dit uit op 375 motorvoertuigen per etmaal in totaal. De maximale intensiteit bij een dergelijke ontsluiting in woonwijken is 4.000 motorvoertuigen per etmaal.

Vraag 10. In het rapport wordt gesproken over verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers bij steile hellingen. Hoe verhouden deze risico's zich tot de huidige verkeersveiligheidsrisico's bij de speeltuin aan de Komarowlaan, die in het rapport niet worden genoemd?

De verkeersveiligheid rondom de speelvoorziening is in de second opinion onderzocht; zie hiervoor paragraaf 3.4.1. van de second opinion.

Vraag 11. Waarom wordt in het rapport niet ingegaan op de verkeersveiligheid rond de speeltuin aan de Komarowlaan, terwijl dit een belangrijk argument is van de omwonenden tegen ontsluiting via deze route?

De verkeersveiligheid rondom de speelvoorziening is in de second opinion onderzocht; zie hiervoor paragraaf 3.4.1. van de second opinion.

Vraag 12. Waarom is er geen kostenraming gemaakt van de specifieke variant die de omwonenden voorstellen (een schuine brug met dezelfde doorvaarthoogte als de Armstrongbrug)?

Er zijn alleen kostenramingen gemaakt van haalbare varianten die voldoen aan nu geldende richtlijnen; zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 13. In hoeverre zijn de kosten voor de projectontwikkelaar meegenomen in de financiële analyse? De omwonenden stellen dat de kosten primair voor de projectontwikkelaar zijn, die in de tender al rekening had gehouden met een brug.

In het rapport is een inschatting gemaakt van de totale kosten voor een ontsluiting. Het is niet zo eenvoudig om te stellen dat als iets in de tender heeft gestaan, al deze kosten dan volledig op de projectontwikkelaar zijn te verhalen. Hierbij speelt vooral de overeenkomst met de projectontwikkelaar een rol. Daarnaast gaat het vooral om de toerekening van de indirecte kosten, niet de directe kosten voor een ontsluiting zelf (engineering en bouw). Indirecte kosten zijn bijvoorbeeld: vertraging in het plan, extra onderzoeken, gestegen bouwkosten, effect op het plan (minder woningen), meer plankosten etc.

Vraag 14. Hoe verhoudt dit onderzoek zich tot de bredere verkeersvisie voor Krommenie, gezien de toekomstige verkeersdruk door andere bouwprojecten in de omgeving?

In het kader van het Mobiliteitsplan Noord zijn verkeersonderzoeken gedaan; daar zijn de verkeersbewegingen door nieuwbouw in opgenomen, waaronder de maximaal 235 woningen van de Eilanden van Hain. In hetzelfde plan zijn ook maatregelen opgenomen om de doorstroming op de Rosariumlaan (en kruising met de Jupiterstraat en rotonde richting N203/Assendelft) te verbeteren.

Vraag 15. Er is een petitie met 1200 handtekeningen voor een schuine brug over de Kerksloot. Welk gewicht is aan dit draagvlak toegekend in de besluitvorming?

Naar aanleiding van de petitie zijn meerdere moties aangenomen, waarin meermaals is om extra onderzoek. Deze zijn telkens uitgevoerd en de resultaten zijn gedeeld met de omwonenden en de gemeenteraad.

Tijdens meerdere bijeenkomsten m.b.t. dit project bleek dat, naast omwonenden die voor een brug over de Kerksloot zijn, er ook veel omwonenden tegen deze brug zijn; zoals omwonenden in het appartementencomplex aan de Van Allenstraat en op de Militaireweg. De meningen zijn verdeeld. Dit betekent dat naar gelang waar men woont, men voor of tegen een brug over de Kerksloot is. Juist als sprake is van dergelijke tegenstelling, is het nodig om objectief te kijken naar nut en noodzaak. Naar aanleiding van het rapport is een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Voor deze bijeenkomst zijn direct belanghebbenden uitgenodigd; dat wil zeggen bewoners die direct woonachtig zijn aan één van de ontsluitingsroutes, wegen waar substantieel meer verkeer komt te rijden of die uitzicht hebben op één van de ontsluitingsmogelijkheden. Dit betroffen 250 adressen (Uranuslaan, deel Marslaan, Militaireweg (westelijk deel), Gagarinstraat, Van Allenstraat, Komarowlaan en Arianehof). Deze bijeenkomst is slechts door 6 omwonenden bezocht, waarvan 3 voor en 3 tegen een brug zijn.

Vraag 16. Kunt u toelichten waarom de gemeente vasthoudt aan de ontsluiting via de Komarowlaan, terwijl dit al sinds 2019 een punt van discussie is met de omwonenden?

Vanuit de gemeente is het van belang dat een ontsluiting wordt aangelegd die nut en noodzaak heeft, veilig is en binnen de richtlijnen past.

In het vertrouwen u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

Drs. J. Hamming, burgemeester

Drs. G. Blom, gemeentesecretaris

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening