

Raadsinformatiebrief¹

Onderwerp Verkeersontsluiting Eilanden van Hain
Portefeuillehouder W. Breunesse
B&W besluit d.d. 15-02-2022

Aan de leden van de gemeenteraad Zaanstad,

Inleiding

Korte toelichting op het project Eilanden van Hain

Middels een raadsinformatiebrief (2021/8896) bent u in mei 2021 geïnformeerd over de verkeerssituatie rond het project de Eilanden van Hain. Het onderwerp (bouw-)verkeer blijft echter een aandachtspunt voor de omwonenden en gemeente. Eind 2021 is het Mobiliteitsplan Noord met bewoners besproken en tijdens deze sessies gingen veel vragen over de Eilanden van Hain. Daarnaast is er ook een petitie door omwonenden aangeboden met daarin een eigen visie op de toekomstige ontsluiting van de Eilanden van Hain. Het college heeft aangegeven hier zorgvuldig naar te kijken. Duidelijk is dat omwonenden eigen visies hebben op de mogelijke oplossingen, maar deze visies zijn verdeeld. Om de lopende vraagstelling zo objectief mogelijk op te pakken is binnen de uitwerking van het Mobiliteitsplan Noord een onafhankelijke en deskundige analyse uitgevoerd.

In het Mobiliteitsplan Noord wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld om de verkeerscirculatie en –doorstroming te verbeteren. Het Mobiliteitsplan Noord is een visie, die niet in beton gegoten is en wordt uitgewerkt in concrete plannen. Zodoende wordt in het Mobiliteitsplan Noord tevens ingezet op monitoring en evaluatie van de voorgestelde maatregelen en hun effecten, zodat deze, indien nodig, aangepast kunnen worden.

Parallel aan het Mobiliteitsplan Noord wordt op projectniveau van de Eilanden van Hain gewerkt aan de onderzoeken ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. Vandaar dat eind 2021 een aanvullend en nieuw verkeersonderzoek is uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de Eilanden van Hain. In dit onderzoek zijn meerdere mogelijkheden voor de ontsluiting van de Eilanden van Hain onderzocht, waardoor de suggesties uit de ingediende petitie vanuit de buurt, waardoor het mogelijk is een afgewogen besluit te maken. Het onderzoek gaat puur over het ontsluitingsverkeer van en naar de Eilanden nadat het project gerealiseerd is. Het verkeersonderzoek gaat niet over het bouwverkeer, omdat dit een separaat traject met de provincie betreft. Op het bouwverkeer wordt later in deze RIB teruggekomen.

Ontsluiting in de tenderfase Eilanden van Hain

In de tenderuitvraag van de gemeente zaten een aantal mogelijkheden qua ontsluiting van de Eilanden van Hain, zoals de ontsluiting van het Provily-gedeelte via de nieuw aan te leggen Sportlaan en ontsluiting van de Slibkuil via een nieuwe brug over de Kerksloot.

Ontsluiting Provily

In de eerste plannen van de ontwikkelaar zat een nieuwe ontsluiting op de N8 voor het Provily-gedeelte; de nieuw aan te leggen Sportlaan. Deze ontsluiting is 20 maart 2019 gepresenteerd aan de buurt tijdens een buurtbijeenkomst. Op 9 mei is door een groep bewoners van de Venusstraat en Marslaan een petitie ingediend bij de gemeente tegen de komst van de Sportlaan als nieuwe ontsluitingsweg. Zij gaven tevens aan zich niet

¹Op deze raadsinformatiebrief volgt geen actie van de Agendacommissie. Wanneer u een onderwerp hieruit wilt bespreken dan kunt u dit doen door een raadsinstrument in te zetten. Bijvoorbeeld een rondvraag (primair gericht aan het college van B&W of een agenda-initiatief (primair gericht aan de collega fracties)). Vermeld altijd in het raadsinstrument: wat u wilt bespreken inclusief een korte concrete toelichting.

vertegenwoordigd te voelen door de bewonerscommissie. Op basis van de geuite zorgpunten tijdens de buurtbijeenkomst en het feit dat sommige buurtbewoners zich niet gehoord voelden, is besloten om een aantal brede buurtoverleggen te organiseren.

Parallel hieraan heeft de ontwikkelaar onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van de Sportlaan als een nieuwe ontsluiting op de Provinciale weg. De Provincie heeft hierbij aangegeven dat een ontsluiting via de nieuw aan te leggen Sportlaan niet wenselijk is. Dit vanwege de onmogelijkheid om een goede en veilige doorstroming te combineren met een extra toe- en afrit op de N203, gezien de toegestane snelheid van 80 km/u op de N203. De provincie verleent daarom geen medewerking aan dit voorstel.

Ook tijdens de burenoverleggen is de Sportlaan ter sprake gekomen. Daarbij werd duidelijk dat een deel van de burenen een (nieuw aan te leggen) Sportlaan langs de sportvelden wél wil en een ander deel niet (vandaar ook de petitie).

Na de burenoverleggen is de gemeente, in aanvulling op de ontwikkelaar, in gesprek gegaan met de Provincie over de Sportlaan om te onderzoeken of een verkeerskundige oplossing mogelijk was. De provincie heeft toen wederom aangegeven dat zij niet meewerken aan een ontsluiting van de Eilanden van Hain via de Sportlaan.

Onderzoek provincie leefbaarheid N203

De N203 is een van de drukste provinciale wegen van Noord-Holland. Bij Krommenie geeft dat in de huidige situatie overlast voor de omwonenden. De provincie wil het verkeer een andere route aanbieden; daarom doet de provincie samen met de regio en het Rijk onderzoek naar de mogelijke aanleg van een Verbinding A8-A9. Die weg ligt er de komende jaren nog niet, dus de provincie onderzoekt maatregelen die de leefbaarheid in en rond Krommenie op korte termijn (voor 2025) kunnen verbeteren. Hiervoor is in het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!' een bedrag van €11 miljoen gereserveerd.

Na consultatie van omwonenden en een interne toets is een lijst van 21 haalbare maatregelen opgesteld. Na een verdere aanscherping door de deskundigen bleken er 6 kansrijk te zijn. Bij de overige maatregelen is uitgelegd waarom deze alsnog zijn afgefallen. Één van deze afgefallen maatregelen is het verlagen van de snelheidslimiet van 80 naar 50 km/u tussen de Busch en Dam en Trias VMBO / Saendelverlaan. Om deze maatregel te realiseren is namelijk ook een aanpassing van de weg noodzakelijk. Het wegbeeld dient te passen bij de gevraagde snelheid, zodat deze snelheid voor weggebruikers 'logisch' past bij hun beleving. Alleen dan is de gevraagde snelheid ook 'juridisch handhaafbaar'. Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat niet aan bovenstaande kan worden voldaan. Dit gedeelte van de weg ligt niet binnen de bebouwde kom en is ook niet zodanig aan te passen dat de weg de uitstraling krijgt van een bebouwde kom. De bebouwing ligt op grote afstand van de weg en is (door het geluidsscherm ter hoogte van de Marslaan/Venusstraat) zelfs niet zichtbaar. Samen met de lange zogeheten 'rechtstand' van dit weggedeelte betekent dit dat 50 km/u hier niet geloofwaardig te maken is.

De provinciale Leefbaarheidsgelden voor de N203 en daaruit voortvloeiende maatregelen bieden dus geen mogelijkheid om alsnog een eventuele Sportlaan in te passen.

Ontsluiting Slibkuil

Na de tenderfase voor de Eilanden van Hain is het ingediende tenderplan door de ontwikkelaar verder uitgewerkt en getoetst. Uit deze eerste toets bleek dat de brug over de Kerksloot niet de vereiste minimale doorvaarthoogte had, zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Deze vereiste doorvaarthoogte is conform de eisen van het HHNK in verband met beheer en onderhoud. Inmiddels was ook het Groen en Waterplan in 2018 vastgesteld; waarin is opgenomen dat nieuwe bruggen over doorgaande vaarroutes een minimale hoogte van 1,5 meter moeten hebben. Hieronder valt ook de Kerksloot.

Daarnaast bleek dat een nieuw ontwerp moeilijk inpasbaar was op de locatie in verband met het ruimtegebrek; de Kerksloot ligt op zeer korte afstand parallel aan de Militaire weg. Deze beperkte ruimte zorgt ervoor dat de aanlanding van de brug op de kant moeilijk is. Vervolgens zijn meerdere varianten voor een brug onderzocht in een varianten- en ontwerpstudie, waaronder schuine varianten. Uit de variantenstudie bleek dat door het ruimtegebrek geen van de onderzochte alternatieven voldeed aan de combinatie van een voldoende doorvaarthoogte en maximaal hellingspercentage (4%). Dit maximale hellingspercentage geldt voor alle niet-beweegbare bruggen en heeft te maken met de toegankelijkheid voor mindervalide personen. Een ander zwaarwegend effect van de te steile helling is de verkeersonveilige aansluiting die hierdoor ontstaat. De kruising wordt hierdoor onoverzichtelijk. Bij de schuine varianten komt hier nog bij dat de aanlanding schuin is en de situatie nog onoverzichtelijker wordt.

Parallel aan de variantenstudie is onderzocht of de brug over de Kerksloot nodig is vanuit de toekomstige verkeersintensiteiten. Uit dat onderzoek bleek dat de huidige verkeersintensiteit op de Komarowlaan (Van Allenstraat) 40 voertuigen per etmaal is. Met de realisatie van de Slibkuil (circa 43 woningen) loopt dit aantal op tot maximaal 380 voertuigen per etmaal. Dit is uiteraard een stijging ten opzichte van het huidige aantal, maar absoluut gezien nog steeds een lage verkeersintensiteit, die niet leidt tot verkeersproblemen.

Bovenstaande toets, variantenstudie en verkeersonderzoek leidden ertoe dat er geen nut en noodzaak was voor een brug over de Kerksloot, die ook nog niet eens kon voldoen aan uitgangspunten en beleid. Deze uitkomst en onderliggende argumenten is aan de omwonenden gepresenteerd tijdens de brede burenoverleggen, waarbij het uitgangspunt was dat de Slibkuil in de toekomst ontsloten wordt via bestaande wegen (Komarowlaan) en niet via een nieuw aan te leggen brug over de Kerksloot. De deelnemers aan de burenoverleggen hebben na de overleggen gezamenlijk een advies opgesteld, waarin zij suggesties, ideeën, aandachtspunten etc. hebben weergegeven. Uit dit advies blijkt dat omwonenden het niet unaniem met elkaar eens zijn; zo wil een deel wel een brug over de Kerksloot, een ander deel niet. De mening is verdeeld en hangt af naar gelang waar men woont.

Conclusie inpassing bestemmingsverkeer

Naar aanleiding van voorgaande werd geconcludeerd dat een nieuwe ontsluiting op de N203 en een brug over de Kerksloot niet opportuun zijn en dat in het vervolgtraject gefocust werd op een zorgvuldige inpassing van het bestemmingsverkeer op het bestaande wegennet, met daarbij specifiek aandacht voor de aanwezige verkeersdruk binnen de bestaande wijken. Dit is bekrachtigd met een B&W-besluitnota van 23 juni 2020². Hierover is de raad geïnformeerd via een RIB (2020/14455).

Scope verkeersonderzoek

In het specifieke verkeersonderzoek van eind 2021 naar het ontsluitingsverkeer van en naar de Eilanden van Hain is een aantal ontsluitingsmogelijkheden onderzocht, waaronder de suggesties uit de ingediende petitie uit de buurt. Onderzocht is of deze mogelijkheden de toenemende verkeersintensiteiten als gevolg van de Eilanden van Hain veilig kan afwikkelen en of maatregelen nodig zijn op omliggende wegen en kruispunten. Hierbij is ook specifiek gekeken naar de veiligheidssituatie rondom de scholen op de Neptunuslaan-Jupiterstraat.

In het onderzoek zijn de volgende werkstappen doorlopen:

1. Modelstudie met Zaanse verkeersmodel met 5 varianten, voor het berekenen van de verkeersintensiteiten:

² Dit betrof een besluitnota (2020/14475) waarin een aantal gewijzigde planonderdelen t.o.v. de tender zijn vastgesteld; zoals het laten vervallen van de doorbraak in de Busch, het laten vervallen van de Sportlaan (nieuwe aansluiting op de N203), het laten vervallen van de brug over de Kerksloot en het invoeren van een knip op de Busch ter voorkoming van sluipverkeer via de Militaireweg en Busch.

- Huidige situatie (2020)
- Toekomstige situatie zonder Eilanden van Hain (2040 Referentie)
- Toekomstige situatie met Eilanden van Hain (2040 Plan)
- Toekomstige situatie met Eilanden van Hain en knip op kruispunt Busch-Militaireweg (zie ook voetnoot 2)
- Toekomstige situatie met Eilanden van Hain en extra aansluiting op N203 vanaf Marslaan

Marslaan

2. Analyse verkeersafwikkeling op kruispuntniveau voor het berekenen van de doorstroming:
 - VRI Rosariumlaan-Jupiterstraat
 - Ronde Rosariumlaan-Saenderverlaan
 - VRI Rosariumlaan-N203
 - VRI Busch-N203
 - VRI Marslaan-N203 (als onderdeel van een van de maatregelen)
3. Analyse verkeerseffecten op wegvakniveau met Wegenscan, om te beoordelen of het wegennet het verkeer aankan, d.w.z. dat op basis van weg- en omgevingskenmerken de verwachte verkeersintensiteit getoetst is aan wat wenselijk is voor de functie en inrichting van de straat
4. Beoordeling van de verkeersveiligheid van de schoolomgeving Neptunuslaan-Jupiterstraat

Conclusie onderzoek

In het onderzoek zijn de intensiteiten per etmaal weergegeven voor verschillende straten nabij de Eilanden van Hain. Voor elk van deze straten is de maximaal wenselijke intensiteit bepaald³ en daarnaast de intensiteiten voor de huidige situatie, de toekomstige situatie zonder Eilanden van Hain en de toekomstige plansituatie met Eilanden van Hain. Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteiten in de verschillende toekomstscenario's op nagenoeg alle locaties onder de wenselijke intensiteit ligt. Alleen op de Busch en de Militaireweg wordt de grenswaarde overschreden in de planvariant. Deze route wordt door een deel van de nieuwe bewoners van de Eilanden van Hain en sluipverkeer gebruikt om naar de N203 te rijden. De beperkte breedte, en daarmee grotere kans op het stukrijden van de zachte berm, zorgt op de Busch en Militaireweg voor de lage wenselijke intensiteit.

Naast bovengenoemde toekomstscenario's zijn nog twee extra scenario's onderzocht:

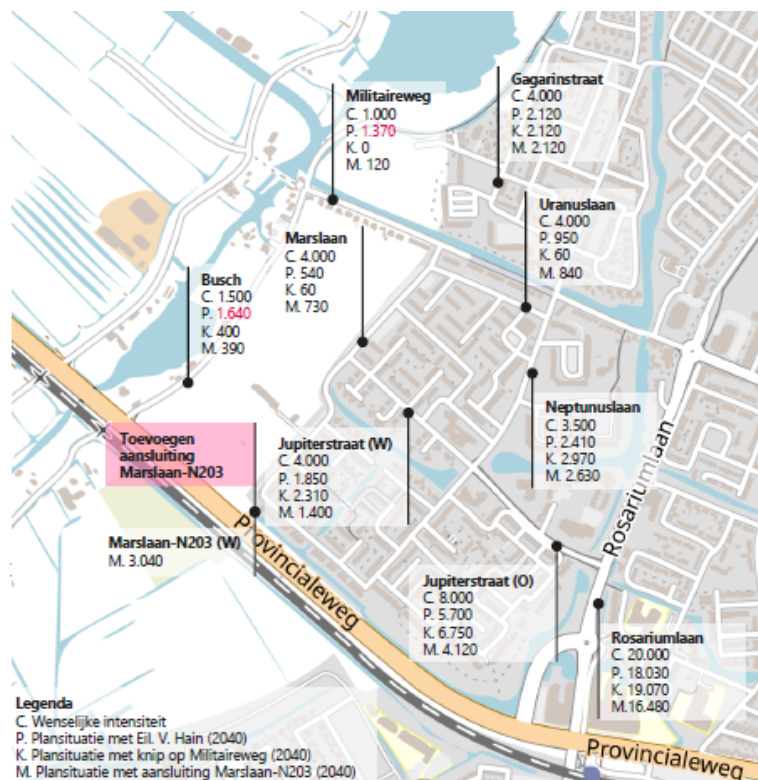
- Toekomstige situatie met de ontwikkelingen bij de Eilanden van Hain en een knip (afsluiting voor het autoverkeer) op de Busch en;
- Toekomstige situatie met eilanden van Hain en extra aansluiting op N203 vanaf Marslaan voor het autoverkeer. Vanuit de Ruimtevaartwijk kan het verkeer in dat geval via de Marslaan de Provincialeweg op rijden.

Het effect van de knip is dat op de Busch alleen bestemmingsverkeer komt te rijden. Verkeer dat vanuit de Ruimtevaartwijk naar de N203 wil, moet dan gebruik maken van de route Neptunuslaan-Jupiterstraat-Rosariumlaan. Deze omslagbeweging betreft circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm).

Een extra aansluiting van de Marslaan op de N203 trekt vooral verkeer van de bestaande aansluitingen bij de Krokodil en de Rosariumlaan. Uit het model blijkt dat dit geen groter verkeersaantrekkend effect heeft. In totaal komt dit neer op circa 3.040 motorvoertuigen per etmaal die via een nieuwe ontsluiting de Ruimtevaartwijk in- en uitrijden. Dit is vergelijkbaar met de hoeveelheid verkeer dat in de huidige situatie gebruikt maakt van het kruispunt bij de

³ Om in te schatten hoeveel verkeer passend is bij de inrichting en functie van een weg is de Wegenscan gebruikt. De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee op basis van kenmerken op en langs de weg een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Input is onder andere de wegbreedte, aanwezigheid van fiets- en voetgangersvoorzieningen, een-of tweerichtingsverkeer, het verhardingstype, sociale interactie en de ligging van het wegvak.

Krokodil. In vergelijking met de aansluiting van de Rosariumlaan (bijna 20.000) is het een stuk lager. Ook bij een nieuwe ontsluiting op de N203 vervult de Busch alleen nog een functie voor bestemmingsverkeer van aanliggende functies (ca. 400 mv/etm). De snelste route de wijk in en uit is immers via de nieuwe aansluiting. Het verkeer op de route Jupiterstraat-Rosariumlaan neemt met een extra aansluiting af met ca. 1.600 mv/etm. Zie ook afbeelding 1 ter verduidelijking.



Afbeelding 1. Intensiteiten bij 'knip' en extra ontsluiting Marslaan

Daarnaast is in het onderzoek een analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau voor het berekenen van de doorstroming. De onderzochte kruispunten met de Provincialeweg kunnen het verkeer in alle gevallen goed afwikkelen. Bij het kruispunt Jupiterstraat met de Rosariumlaan ontstaan wel knelpunten, door de krappe onderlinge afstand tussen de kruispunten en de beperkte capaciteit. De capaciteit kan vergroot worden door het toepassen van een extra opstelvak aan de zuidkant van het kruispunt Rosariumlaan –Jupiterstraat. Op de rotonde met de Saendelverlaan is de capaciteit uit te breiden door het toepassen van twee by-passen. In de noordwestelijke oksel lijkt deze eenvoudig te realiseren. In de zuidwestelijke oksel is de beperkte lengte tot aan de tunnelbak wel een aandachtspunt. Deze knelpunten en maatregelen zijn echter niet specifiek het gevolg van de realisatie van de Eilanden van Hain, maar hangen samen met de algehele verkeersproblematiek en – oplossingen in Krommenie en zijn zodoende in het Mobiliteitsplan Noord opgenomen.

Als laatste is in het verkeersonderzoek de situatie rondom de scholen langs de Jupiterstraat onderzocht. Daaruit komen een aantal aandachtspunten naar voren. Zo zou de adviessnelheid van 30 km/u ingevoerd kunnen worden als maximumsnelheid, wat ook aansluit bij de gemeentelijk ambities uit het ZMP en mobiliteitsplan. De inrichting en oversteekbaarheid van het kruispunt Jupiterstraat-Neptunuslaan moet worden verbeterd, om het kruispunt overzichtelijk te maken en de entrees van de scholen kunnen worden geoptimaliseerd.

Algehele conclusie tav een extra ontsluiting van de Eilanden van Hain

Een extra ontsluiting vanaf de Marslaan op de Provincialeweg trekt zo'n 3.040 mv/etm aan en zorgt voor zo'n 1.600 mv/etm minder op de Rosariumlaan. Hiermee trekt de nieuwe

ontsluiting dus veel minder verkeer dan de huidige ontsluitingen op de N203. Daarnaast wordt duidelijk dat de Rosariumlaan het verkeer, inclusief het verkeer van en naar de Eilanden van Hain, goed kan afwikkelen. Een aantal maatregelen zouden dit nog kunnen verbeteren. Daarnaast heeft de provincie meermalen keren aangegeven dat de inpassing van deze ontsluiting tussen twee bestaande kruispunten op de N203 niet mogelijk is gezien de korte onderlinge afstand en het 80 km/u regime.

De conclusie is dat nut en noodzaak op dit moment niet aanwezig zijn en ook de haalbaarheid moeilijk is. Als gevolg hiervan zal bij de verdere procedure van de Eilanden van Hain ingestoken worden op een verkeersafwikkeling via de bestaande wegenstructuur.

Doorkijk n.a.v. conclusie en vervolgmonitoring

Bovenstaande conclusie komt niet overeen met de beleving en wens van een deel van de omwonenden van de Eilanden van Hain. De intentie van de gemeente is om de toegestane snelheid op de N203 te verlagen naar 50 km/uur, maar de werkelijke realisatie hiervan is afhankelijk van een bredere verkeerssituatie dan alleen rondom Eilanden van Hain en uiteraard van de instemming van de Provincie. Zodoende is in het Mobiliteitsplan Noord gekeken hoe wij, met de maatregelen die nu wel mogelijk zijn, de verkeerscirculatie en de verkeersdoorstroming kunnen verbeteren. Hiervoor ligt nu een voorstel voor een pakket aan maatregelen.

De andere beleving en zorgen van de omwonenden van de Eilanden van Hain worden zeker ter harte genomen. Zodoende wordt, naast het pakket aan maatregelen op de Rosariumlaan uit het Mobiliteitsplan Noord, ingestoken op een vooraf uit te werken monitoring en evaluatie na realisatie van de Eilanden van Hain. Met deze monitoring en evaluatie houden we de feitelijke verkeerssituatie na realisatie goed in beeld en biedt dit mogelijkheden om in de toekomst alsnog bij te sturen als daar een noodzaak toe bestaat. Hierbij geldt dat, mocht het doortrekken van de A8-A9 en/of het verlagen van de snelheid op de N203 in de toekomst wel in beeld komen, een extra ontsluiting vanaf de Marslaan op de N203 niet onmogelijk gemaakt wordt door de ontwikkeling van de Eilanden van Hain.

Bouwverkeer

Parallel aan het onderzoek naar het ontsluitingsverkeer van en naar de Eilanden van Hain loopt een separaat traject in verband met het bouwverkeer. Het college is van mening dat voor het bouwverkeer een tijdelijke ontsluiting op de Provincialeweg moet worden gerealiseerd. Ook hiervoor is goedkeuring en medewerking van de provincie nodig. De gesprekken om dit mogelijk te maken zijn al gestart met de provincie. Aangezien het een tijdelijke ontsluiting betreft, lopen de gesprekken hiervoor constructief. De komende weken wordt verwacht hierop een definitieve reactie van de provincie te krijgen. Naast de goedkeuring van de provincie, zijn er nog andere (civiel-)technische zaken die uitgezocht moeten worden ten behoeve van een tijdelijke ontsluiting van het bouwverkeer; denk aan het geluidsscherm dat daar momenteel staat, ontwateringssloten die overkluist of verlegd moeten worden, ondergrondse afvalcontainers, te kappen groen, de route langs Sporting Krommenie en de woningen op de Marslaan/Venusstraat. Een definitief uitsluitsel over een tijdelijke ontsluiting ten behoeve van het bouwverkeer kan zodoende momenteel nog niet gegeven worden.

Bouwverkeer wordt vaak pas na de bestemmingsplanprocedure in detail uitgewerkt en is een onderdeel van de vergunningsaanvraag, niet van de bestemmingsplanprocedure. Gezien de aandacht voor het (bouw-)verkeer van en naar de Eilanden van Hain, wordt dit onderwerp echter nu al zoveel mogelijk uitgezocht. Zodoende wordt bij de besluitvorming over het bestemmingsplan in de gemeenteraad op dit onderwerp terug gekomen waarbij het college ernaar streeft op dat moment meer te kunnen zeggen over de definitieve realisatie van deze wens.

Financiële consequenties

Het verkeersonderzoek Eilanden van Hain Krommenie heeft geen financiële consequenties. Specifiek genoemde maatregelen zijn niet specifiek het gevolg van de realisatie van de Eilanden van Hain, maar hangen samen met de algehele verkeersproblematiek en –

oplossingen in Krommenie en worden zodoende in het Mobiliteitsplan Noord verder opgenomen.

Juridische consequenties

Aan deze raadsinformatiebrief zijn geen juridische consequenties verbonden.

Geheimhouding op grond van de Gemeentewet

Openbaar

Aanpak/uitvoering

- Verkeerscirculatie en doorstroming is een bredere problematiek in Krommenie dan alleen rondom Eilanden van Hain. Zodoende is in het Mobiliteitsplan Noord gekeken hoe, met de maatregelen die nu wel mogelijk zijn, de verkeerscirculatie en de verkeersdoorstroming kunnen verbeteren. Hiervoor ligt in het Mobiliteitsplan Noord een voorstel voor een pakket aan maatregelen;
- Daarnaast wordt ingestoken op een vooraf uit te werken monitoring en evaluatie na realisatie van de Eilanden van Hain, zodat bijsturing, indien noodzakelijk, mogelijk is;
- Voor het bouwverkeer loopt een separaat traject met de provincie. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan in de gemeenteraad wordt op dit onderwerp teruggekomen, waarbij het college ernaar streeft op dat moment meer te kunnen zeggen over de definitieve realisatie van deze wens.

Communicatie

De conclusie van het verkeersonderzoek Eilanden van Hain, te weten inzetten op ontsluiting via de bestaande wegenstructuur, is opgenomen in het Mobiliteitsplan Noord en wordt via deze visie gecommuniceerd. Het verkeersonderzoek maakt deel uit van het ontwerpbestemmingsplan dat medio 2022 ter inzage wordt gelegd. Hiervoor worden inloopavonden georganiseerd, waar verkeer een belangrijk onderwerp is. Daarnaast wordt deze RIB met het verkeersonderzoek op zowel de projectwebsite van de gemeente als ontwikkelaar geplaatst en worden de omwonenden die betrokken zijn geweest bij de buurtoverleggen hiervan actief per mail op de hoogte gesteld.

Betreft

Actieve informatievoorziening naar de raad

Opdrachtgever A. Kraljevic
a.kraljevic@

Bijgaande stukken	Bijlage 1 Verkeersonderzoek Eilanden van Hain	2022/3290
	Bijlage 2 modelplot 2020 referentie (zonder Eilanden van Hain)	2022/3314
	Bijlage 3 modelplot 2040 referentie (zonder Eilanden van Hain)	2022/3323
	Bijlage 4 modelplot 2040 (met Eilanden van Hain)	2022/3325
	Bijlage 5 modelplot 2040 plan met Eilanden van Hain en knip bij de Busch	2022/3320
	Bijlage 6 modelplot 2040 plan met Eilanden van Hain en doortrekking Marslaan	2022/3317

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

drs. J. Hamming, burgemeester

Digitaal ondertekend door burgemeester drs. J. Hamming op 15-02-2022

drs. G. Blom, gemeentesecretaris

Digitaal ondertekend door gemeentesecretaris drs. G. Blom op 15-02-2022