

**OVERZICHT VRAGEN EN ANTWOORDEN *Noorder- en Zuiderhoofdstraat***

NR.	VRAGEN / WENSEN	ANTWOORD
1	Ik zou het fijn vinden als er meer parkeergelegenheid komt voor bewoners. Ik moet nu soms 10 minuten lopen om een plekje normaal plekje te hebben in de buurt	Het aantal parkeerplaatsen in uw omgeving is schaars en er is weinig tot geen ruimte om extra parkeerplaatsen bij te maken. De parkeerplaatsen voor de winkels zijn blauwe zone parkeerplaatsen bedoeld voor het winkelend publiek. Deze blauwe zone parkeerplaatsen worden tijdens openingstijden goed benut. Dit gaan wij niet wijzigen in het nieuwe ontwerp. Wel willen wij u erop wijzen dat de blauwe zone alleen geldt van ma t/m za van 9.00 t/m 19.00. Buiten deze uren (bijvoorbeeld doordeweeks in de avond en s'nachts) kunt u hier gewoon parkeren zonder schijf.
2	Goedemorgen, Naar aanleiding van uw schrijven over de herinrichting Kruisstraat, Noorder- en Zuiderhoofdstraat en wil ik het volgende idee inbrengen. Het einde van de Kruisstraat, dus het verloop naar de Noorderhoofdstraat is druk, heel druk. De weg splitst zich naar links en naar rechts. Fietsers die vanaf Zuiderhoofdstraat/Noorderhoofdstraat richting de Vlusch fietsen worden daar bijna van hun sokken gereden. Misschien zou er gedacht kunnen worden aan een kleine rotonde ?	Er is op dit kruispunt te weinig ruimte om een goede mini rotonde te maken. Daarnaast kunnen grotere voertuigen (vrachtwagens of auto's met aanhangers) de draai dan niet meer maken.
3	Wat behouden moet blijven: de drie grote bomen bij nummer 70a nummer 74 en nummer 93. Zijn gezonde bomen, die na ongeveer 45 jaar in het straat beeld horen en een belangrijke roestplaats is voor uilenkoppel. De bomen bijnamen 15, die ongeveer de leeftijd hebben. De straatbreedte en trottoirbreedte is prima, zeker zonder de trottoirbanden. De brede ruimte tussen de bomen bij nummer 70a, deze ruimte wordt gebruikt voor het neerzetten van elektrische brommer, die dienst doet als mindervalide voertuig. Aantal parkeerplaatsen.	Zover bomen gezond zijn zullen we zorg dragen om ze in te passen in het ontwerp. Wat betreft de trottoirbreedte zal daar weinig aan veranderen.
4	Wat vervangen moet worden: de 2 bomen bij nummer 70 en tussen 70a en 74, die laatste is al 4 jaar dood. De soort past ook niet in het straatbeeld. Hiervoor graag geen bloesembomen, maar meer vergelijkbare bomen als genoemd bij behouden.	Als de bomen dood, slecht of ziek zijn zullen we ze vervangen met de aanstaande herinrichting. Dat een boom niet past in het straatbeeld is niet per se een reden voor kap.
5	De betonnen paaltjes vervangen voor kleinere mooiere gezelliger ogende paaltjes.	In de basis willen we zo min mogelijk paaltjes plaatsen. Voor nieuwe paaltjes zullen we kijken wat de mogelijkheden zijn.
6	Betere lantaarnpalen, die beter in het oude straatbeeld passen, is het mogelijk deze te voorzien van of deels te voorzien van groen licht? De afzichtelijke groene bogen bij een aantal bestaande bomen.	Lantarenpalen in de Noorder- en Zuiderhoofdstraat worden vervangen door nostalgische typen. Het "groene" licht wordt in Zaanstad specifiek toegepast in het buitengebied voor minder overlast voor dieren.
7	Wat niet moet: het is een behoorlijk zonnige straat, zeker in de zomer erg warm. Dus geen donkerkleurige bestrating, geen klinkers op de trottoirs. Donkerkleurige bestrating wordt er heet, blijft lang warm, geeft meer hittestress en voor de vele honden geen pretje met uitlaten, het is een vogelrijke buurt, ook vogels kunnen de extra hitte niet waarden.	Er is een studie uitgevoerd om hittestress te beperken door koelere bestrating. Hierbij spelen diverse parameters en conclusie is dat als je een straat koel wil inrichten je beter kan inzetten op schaduw. Een koelere bestrating heeft maar een gering effect en onze voorkeur heeft het dan om de Noorder- en Zuiderhoofdstraat uit te voeren met gebakken materiaal vanwege zijn belangrijke historische betekenis.
8	Goedemorgen, ik zou graag zien dat bij de herinrichting van de Zuiderhoofdstraat aandacht wordt gegeven aan de veiligheid van voetgangers en fietsers, omdat die nu in het geding is. Ik heb een winkel op de Zuiderhoofdstraat en mijn ervaring is dat er veel te hard wordt gereden en dat fietsers regelmatig uitwijken naar het voetpad, omdat ze geen ruimte hebben als er een auto het tegemoet komt. Dit brengt de voetgangers weer in gevaar en heeft al meerdere keren tot een aanrijding tussen fietser en voetganger die uit een winkel stapte geleid. Mijn idee is om de straat in te richten als een fietspad, waar auto's te gast zijn, zoals bijvoorbeeld in Castricum het geval is.	Het openbare profiel blijft smal, dat kunnen we helaas niet veranderen. Wel wordt de rijbaan ingericht dat een auto's en fietsers elkaar veilig passeren. Waar mogelijk krijgen voetgangers meer ruimte.
9	Om dan ook meer groen in de straat te krijgen zouden snelheid vertragende obstakels in de vorm van grote bloembakken geplaatst kunnen worden.	Uit de snelheidsmetingen blijkt dat de gemiddelde snelheid rond 31km/u is. Aanvullende verkeersremmende maatregelen zoals bloembakken zijn niet noodzakelijk. Meer groen zien we als gemeente ook graag en waar mogelijk hebben we dat op het VO weergegeven.
10	Ook het bevoorraden van de winkels met grote vrachtwagens, zoals de Hema, Kruidvat en Shoebys zou mijns inziens binnen bepaalde tijdvakken moeten gebeuren of vanuit de zijstraten, zoals de Snuiverstraat.	Er wordt nu met ondersteuning van het rijk en RHDHV gewerkt aan de invoering van ZE zones die ook kunnen dienen het zware vrachtverkeer uit het centrum te weren. De uitrol en communicatie hierover worden na uitwerking van implementatieplan opgepakt. Het implementatieplan biedt op grove lijnen zicht op de invoering van de ZE zones. De daadwerkelijke besluiten die horen bij de invoering van ZE zones vinden pas later plaats na afstemming met onder andere ondernemers.
11	Natuurlijk moeten er ook voldoende parkeerplaatsen voor het winkelend publiek beschikbaar blijven met een blauwe kaart. Alsjeblieft geen betaald parkeren meer, want daar hebben we al genoeg ellende mee gehad. Succes met de plannen!!	Betaald parkeren maakt geen onderdeel uit van deze herinrichting. In dit project blijft de huidige parkeerregime gehandhaafd.
12	De weg naast het gebouw De Posterijen is in erbarmelijke staat. Ik wil voorstellen dit stukje straat van minder dan 100 meter lengte in het project te betrekken.	Dit stukje straat wordt meegenomen in het project.

**OVERZICHT VRAGEN EN ANTWOORDEN *Noorder- en Zuiderhoofdstraat***

NR.	VRAGEN / WENSEN	ANTWOORD
13	Gezien de toename van het aantal woningen in de Noorderhoofdstraat wil ik voorstellen een restafval verzamelbak te plaatsen op het terrein van de parkeerplaats tegenover de hoofdingang van gebouw De Posterijen.	De capaciteit van het aantal containers dat langs de Noorderhoofdstraat (of in de nabije omgeving) staan is voldoende voor het aantal woningen. Bij de realisatie van nieuwbouwprojecten wordt bekeken of het nodig is om extra containers te plaatsen. Op dit moment is er nog geen aanleiding voor het plaatsen van extra containers.
14	Handhaving kan een belangrijke bijdrage leveren om de gewenste verbeteringen te realiseren.	In eerste instantie moet de inrichting uitnodigen tot het juiste gedrag en waar mogelijk kan Handhaving hier een bijdrage aan leveren.
15	Maak van het betreffende gebied incl. Padlaan en Badhuislaan een 30 km zone	De Noorder-, Zuiderhoofdstraat en Kruisstraat zijn al 30km gebied. De Padlaan en Badhuislaan vallen buiten dit project.
16	Creëer snelheidsremmende maatregelen bij de beide Zebrapaden	De huidige zebrapaden liggen al op een plateau wat een snelheidsremmende maatregel is. De rijbaan Padlaan/Badhuislaan valt buiten het project.
17	Maak in ieder geval de Zuiderhoofdstraat in haar geheel eenrichtingverkeer	Dit wordt meegenomen in het project.
18	Plaats Stopborden aan beide zijden bij de kruising komende vanuit de Zuiderhoofdstraat	Op de kruisingen met de Badhuislaan/Padlaan worden inritconstructies aangelegd. Hiermee wordt de voorrang duidelijker en overzichtelijker.
19	Haal de verhoging uit het zebrapad naast onze woning zodat de onaangevaarbare trillingen verdwijnen. Mijn eerdere voorstel aan de gemeente om trillingmeters in ons huis te plaatsen voor een objectief oordeel is helaas niet gevolgd.	In de uitvoering van de werkzaamheden worden volgens een monitoringsplan op diverse plekken trillingmeters geïnstalleerd. Wellicht is het een idee een meter bij u te plaatsen.
20	Indien de Padlaan eenrichtingverkeer blijft vraag ik mij in goede gemoede af waarom al die busjes en taxi's hier ontheffing hebben gekregen want ook binnen deze categorie voelen sommigen zich kennelijk boven de rest verheven. Dat geldt helemaal voor de automobilisten die het inrijverbod gewoon negeren.	Taxi's en busjes krijgen geen ontheffing (zie ook het onderbord met hierop "uitgezonderd lijnbussen en taxi's"). In Zaanstad behoren taxi's tot "openbaar vervoer" en zijn ze daardoor gelijkgeschakeld met de bussen. Ze mogen daarom op busbanen en op plekken waar het OV door mag zoals de Padlaan, busbrug, of busbanen.
21	Overigens de bussen die hier elk kwartier passeren hebben vrijwel nooit passagiers in de bus. Maar wellicht kan de busonderneming hier gegevens over verstekken en als mijn waarneming wordt gedeeld is het misschien een idee om met kleinere bussen te gaan rijden want ook dan is ons trillingen probleem waarschijnlijk opgelost.	De vervoerder bepaalt welke type materieel het beste op een lijn ingezet kan worden. Dat bepaald de gemeente niet. Hierbij moet de vervoerder voor het hele traject voldoende capaciteit bieden. In deze straat rijdt lijn 69 en het is mogelijk dat op bepaalde tijden in de bus op de Padlaan rustig is, maar dat wil niet zeggen dat je ook met kleiner materieel kunt rijden omdat het verderop wel drukker kan zijn. Ook kan er niet continu gewisseld worden van materieel als het de ene rit drukker is en de andere rustiger. Logistiek gaat dat veelal niet want dan zijn er meer bussen nodig en moet er gewisseld van bus. Daarbij komt bij dat de bezetting de laatste tijd en nu nog steeds wat lager is dan voorheen vanwege de coronamaatregelen. Het type bus wat er nu rijdt is afgestemd op het aantal reizigers van deze lijn. Kleiner materieel is daarom niet mogelijk.
22	De uitrit voor o.a. bewoners van De Posterijen tegenover Noorderhoofdstraat 13 is zeer onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk. Verkeer van rechts is hier niet waar te nemen en verkeer o.a. fietsers komende vanaf de kruising Kerkplein komt laat in beeld. suggestie: mogelijk op te lossen door plaatsing van een spiegel.	Met een verkeersspiegel zijn snelheden van het verkeer niet in te schatten. Daarnaast zijn ze vandalismegevoelig, kunnen vochtig worden/bevriest waardoor het zicht niet meer goed is. Een verkeersspiegel is schijnveilig en wordt daarom niet geplaatst.
23	Woon al 50 jaar in de Noorderhoofdstraat. Laat svp de (afremmende) betonnen paaltjes staan op het gedeelte Noorderhoofdstraat tussen Oranjeplein en Parklaan. Dit stukje is eenrichtingsverkeer. Toch rijden er dagelijks auto's komend vanuit de Parklaan tegen de verkeersrichting in door dit stukje.	Het éénrichtingsverkeer op Noorderhoofdstraat vanaf Parklaan naar Oranjeplein wordt verlengd tot aan de Kruisstraat. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om tegen de richting in te rijden.
24	Een aantal wensen voor de Kruisstraat; stijl wegdek: - stijl wegdek -parkeerplaatsen behouden ivm huidige parkeerproblemen -parkeerplaatsen behouden aan de linkerzijde komende van de noordervariatie -niet plaatsen van verhogingen in het wegdek voor het vertragen van de snelheid ( deze heuvels veroorzaken trillingen in de huizen) -20 / 30 km zone aanbrengen voor al het verkeer anders dan vrachtverkeer -Vrachtverkeer max snelheid naar 20 km -Duidelijke markeringen max snelheid	Het toepassen van stijl wegdek op 30 km/uur wegen is niet effectief. Het huidige aantal parkeerplaatsen worden grotendeels behouden. Om de snelheid van het verkeer te remmen ontkomen wij er niet aan om een halverwege de straat een drempel aan te leggen. De snelheid verlagen van vrachtwagens is juridisch niet haalbaar.
25	Verkeersdrukte omlaag in Kruisstraat en effectieve snelheidsbeperking. Het is van de gekke dat de Kruisstraat een hoofdweg is voor het verkeer dat vanaf de N246 komt. Hoe kan de gemeente ons bewoners daar al jaren mee opzadelen! Het niet direct bouwen van goede toegangswegen/brug toen Willis werd aangelegd, heeft inmiddels geleid tot een enorm verkeersprobleem. De bewoners van Willis wonen rustig en de bewoners in het oude dorp zitten met de overlast. Dus: een 2e brug over de Nauernasche vaart moet er echt komen.	De beoogde knip op de Vlusch uit het ZMP zou het probleem op de Kruisstraat als hoofdroute moeten voorkomen. De brug bij Willis is naar aanleiding van de verschillende inspraakmogelijkheden nu als ambitie opgenomen om alleen fietsverkeer te faciliteren.
26	Meer groen/bomen is zeer welkom voor milieu en aankleding. De prachtige boom op de hoek met de NHstr. is meer als 10 jaar geleden in een storm omgewaaid en is helaas nooit vervangen.	Met de integrale inrichting zijn er verschillende functies die een plek moeten krijgen in de straat. Groen/bomen is daar een van. Als gemeente hebben we extra bomen aangebracht waar dat kan.

**OVERZICHT VRAGEN EN ANTWOORDEN *Noorder- en Zuiderhoofdstraat***

NR.	VRAGEN / WENSEN	ANTWOORD
27	Verder: de verwijzing in de brief naar dit reactieformulier is erg onduidelijk. Ik heb 20 minuten gezocht op het websiteadres voordat ik dit vond. Op de overzichtskaartjes staat geen tekst of uitleg, zodat ik geen idee heb waar ik naar zit te kijken. En waarom geen afbeelding van het geplande straatmeubilair, parkeerplaatsen, steensoort? Ik denk dat veel mensen afhaken op de vele vage informatie en onduidelijke route naar wat je wilt weten, dat is echt jammer.	Bedankt voor uw reactie. Blijkbaar moeten we de link naar de website / pagina duidelijker weergeven. De gevraagde materialisatie wordt nu met het VO gepresenteerd.
28	Op dit moment is de Kruisstraat de ontsluitingsweg van Krommenie. Het is algemeen bekend dat deze straat niet geschikt is voor doorgaand (vracht)verkeer. Er wordt notoir veel te hard gereden, ondanks de ingestelde maximum snelheid van 20 km en hier wordt niet op gehandhaafd. Deze situatie is niet alleen gevaarlijk voor bewoners, denk aan spelende kinderen, maar is een gevaar voor de constructie van de huizen, ook al zijn ze recent gefundeerd. Om ernstige situaties, zoals een ongeval of schade aan huizen te voorkomen, lijkt me een structurele herziening van de ontsluiting van Krommenie zeer noodzakelijk. Verder meer groen: graag!	Zie ook toelichting over ZE zones bij vraag 10. Aanvullende heeft (een deel van) het vrachtverkeer als bestemming het Mercuriusterrein en hier wordt nu ingezet op een transformatie van bedrijventerrein naar een woon werk combinatie, waarbij geen zware industriële functies meer aanwezig zullen zijn (denk aan dagverblijf, huisarts of kleinschalige kantoorpanden gecombineerd met woningen). Hierbij is het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer die de transformatie te weeg brengt gelijk is aan of minder is dan de huidige voorzieningen. Combinatie met eerder toelichting zal moeten leiden tot minder verkeer op de Kruisstraat.
29	Goedemorgen, Een aantal punten naar aanleiding van de herinrichting. - het afremmen en bevorderen van minder trillingen van vooral grote vrachtwagens richting het dorp en industrie terrein . - duidelijkere snelheidsaanduiding 30 km zone -	De straat wordt zo ingericht dat de maximale snelheid zoveel mogelijk afgedwongen. Trillingshinder zal daardoor verminderen. De zichtbaarheid van het begin van de 30km zone is aan het begin van de Kruisstraat/Noordervaart dijk is kort geleden al verbeterd
30	Straatniveau niet verhogen ivm hoogte onderkant deuren die direct aan de stoep zitten, waaronder die van ons. -genoeg ruimte om het regenwater zo snel en goed mogelijk af te voeren. -graag behoud van een verhoogde stoeptrand.	Onderkant deuren etc zijn altijd leidend bij de nieuwe hoogte van de herinrichting. De stoep blijft hoog liggen.
31	Graag meer ruimte voor groen in de Kruisstraat waaronder bomen, de straat is grotendeels versteend wat betreft gevels en straatwerk nagenoeg geen groen , graag ook hier voor u aandacht	Zie antwoord bij vraag 26.
32	Het soms zeer zware vrachtverkeer dat over de drempel voor ons huis in de Noorderhoofdstraat rijdt, doet onze oude panden elke dag trillen ! De grootste veroorzakers zijn de vuilnisauto's die elke werkdag blijkbaar de Noorderhoofdstraat als doorgangsroute gebruiken ( ze komen via de Kruisstraat en gaan via de Noorderhoofdstraat door de Parklaan naar de Eikelaan) Het zijn die aangepaste vuilnisauto's die met een grijper boven gevuld worden met vuilnis ( en veel groter zijn dan de gewone vuilnisauto's die huiscontainers omschudden). Wat weegt zo'n bakwagen wel niet die vol is ? Dat voel je al van verre aan komen denderen. Kan vrachtverkeer zwaarder beladen dan een bepaald maximum geweest worden binnen het historisch gebied ?	Zie antwoord bij vraag 10, de toelichting over ZE zones. De ambitie is om niet alleen CO2 te reduceren, maar dus ook het zware vrachtverkeer uit de historische centra te reduceren middels de ZE Zones.