



BRUG NAAR DUIDELIJKHEID

Monnickendam, 30 september 2016

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Waterland
Postbus 1000
1140 BA Monnickendam

Onderwerp: Notitie Stadsraad Monnickendam inzake verkeer en veiligheid in de binnenstad van Monnickendam

De werkgroep Verkeer en Veiligheid heeft de knelpunten op het gebied van verkeer en veiligheid in de binnenstad van Monnickendam in beeld gebracht. Daarbij stelt de werkgroep ook oplossingen voor, welke m.b.t. technische haalbaarheid zijn besproken met de betreffende ambtenaren van de gemeente Waterland.

Het betreft de volgende knelpunten:

- vrachtverkeer;
- personenauto's;
- sluipverkeer;
- parkeerdruk;
- fietzers en voetgangers

Wij vragen u deze notitie te bespreken in het College van B&W en in de Gemeenteraad. Wij beseffen, dat alle problemen niet op korte termijn kunnen worden opgelost. De Stadsraad vraagt u echter wel een plan op te stellen, waarin wordt aangegeven hoe en op welke termijn de problematiek zal kunnen worden opgelost.

Vriendelijke groet,

Namens de Stadsraad,

Jans Berger
Voorzitter Stadsraad Monnickendam

M.M. Out
Werkgroep Verkeer en Veiligheid

Notitie inzake verkeer en veiligheid in de binnenstad van Monnickendam.

De Stadsraad heeft veel zorg om de verkeersveiligheid in Monnickendam, zowel in de oude binnenstad als de nieuwe wijken. Met deze eerste notitie, die de Stadsraad uitbrengt heeft zij de problematiek van de binnenstad m.b.t. vrachtverkeer, personenauto's, sluiptverkeer, parkeerdruk, fietsers en voetgangers in beeld gebracht. Tevens worden mogelijke oplossingen voorgesteld. Voorwaarde hierbij is, dat er strak wordt gehandhaafd.

1. Vrachtverkeer

Allereerst worden de routes van het vrachtverkeer in beeld gebracht. Deze zijn:

- a. Kerkstraat>Middendam>Noordeinde of Zuideinde
- b. Haringburgwal>Havenstraat>Haven>Middendam>Noordeinde of Zuideinde
- c. 't Prooyen vice versa
- d. Oude Zijds Burgwal>Kermergracht>Kerkstraat>Middendam>Noordeinde of Zuideinde
- e. Niesenoortsborgwal>Niesenoort>Weezenland

De klachten zijn dat de vrachtwagens te zwaar en te lang voor de binnenstad zijn en dat er te hard wordt gereden. Ook is het gebruik van dieselvrachtwagens milieu-onvriendelijk;

Voorgestelde oplossingen:

1. Overlaadstation voor overladen van vracht van grote vrachtwagens naar kleinere wagens. hiervoor is regionaal beleid
2. Alleen minder en kleinere vrachtwagens of busjes toelaten; de gemeente kan d.m.v. ontheffingen een speciale vergunning verstrekken. Om dit te realiseren zijn er twee mogelijkheden:
 - beperking aangeven van gewicht en lengte d.m.v. verkeersborden
 - fysieke afdwinging
3. Vrachtverkeer moet stapvoets rijden. De gemeente kan hiertoe een brief opstellen en deze zenden naar de plaatselijke middenstanders met het verzoek om deze door te zenden naar hun leveranciers;
4. Laden en lossen tussen 9.00 en 12.00 uur 's morgens, maar niet in het weekend;
5. Verkeersborden voor vrachtverkeer updaten. Om tegelijk meer verkeersborden te kunnen plaatsen kan gewerkt worden met portalen

2. Personenauto's

De oude stad is een gebied, waar de toegestane verkeersnelheid 30 km/uur is. In veel straten wordt op grote schaal te hard gereden. Deze straten zijn:

- a. Zarken/Kerkstraat
- b. Noordeinde

- c. Zuideinde
- d. Oude Zijds Burgwal
- e. Kermergracht vice versa
- f. 't Prooyen vice versa
- g. Haringburgwal/Havenstraat
- h. 't Zand/Fluwelenburgwal

De visie van de Stadsraad is, dat als in een gebied niet harder mag worden gereden dan 30 km/u dit gebied dan zodanig moet zijn ingericht, dat niet harder kan worden gereden dan 30km.

Het plaatsen van drempels en plateaus heeft niet de voorkeur. Dit kan leiden tot trillingen of scheuren in de vaak niet onderheide woningen. Daarnaast is het nodig om meerdere drempels achter elkaar te plaatsen om de gewenste snelheid te behouden.

Tenslotte willen wij meegeven, dat hard rijden milieu-onvriendelijk is. Hoe harder men rijdt hoe meer uitstoot van fijnstof en CO2.

Voorgestelde oplossingen:

1. As verschuiving d.m.v. het plaatsen van bloembakken met een doorrijbreedte van 3.65 m
2. As verschuiving d.m.v. het plaatsen van paaltjes met een doorrijbreedte van 3.65 m
3. As verschuiving d.m.v. betonnen stenen met ronde rand, waarbinnen planten/struiken kunnen worden geplaatst;
4. Wegversmalling tot maximaal 3.65 meter;
5. Handhaving d.m.v. flexibele flitspalen
6. Bebording updaten, waarbij wordt voorgesteld de verkeersborden niet in het begin, maar later te plaatsen of te herhalen. Om tegelijk meer verkeersborden te kunnen plaatsen kan gewerkt worden met portalen
7. Verkeers smiley's te plaatsen om de weggebruiker te confronteren met de snelheid waarmee hij rijdt.

3. Sluipverkeer tussen 6.00 en 9.00 uur

Allereerst worden de routes van het sluipverkeer in beeld gebracht. Deze zijn:

- a. Haringburgwal>Havenstraat>Haven>Middendam>Zuideinde of Gooise kade/'t Prooyen
- b. Oude Zijds Burgwal>Kermergracht>Kerkstraat>Middendam>Zuideinde of Gooise kade/'t Prooyen

De klachten zijn, dat er in die tijdsperiode, met name als er filevorming op de N247 is, veel sluipverkeer door deze straten gaat. Omdat deze automobilisten haast hebben is hun snelheid vaak zeer hoog.

Voorgestelde oplossing:

- a. D.m.v. een verkeersbord aangeven, dat de noordelijke toegang gedurende de periode 6.00 tot 9.00 uur 's morgens niet toegankelijk is voor alle verkeer. Immers, eventueel bestemmingsverkeer kan gebruik maken van de toegang via de Bernhardbrug.
- b. Handhaven van de regeling conform a.
- c. Gedurende de periode van 6.00-9.00 uur afsluiten van de noordelijke toegang d.m.v. verzinkbare paaltjes. Voor verkeer, dat er wel door mag, kan dan een pasje worden afgegeven. Voordeel van deze methodiek is, dat het sluipverkeer niet meer mogelijk is en dat handhaving niet nodig is.

4. *Parkeerdruk*

De parkeerdruk binnen de oude stad is groot. Dit betreft niet alleen auto's van bewoners, maar ook van toeristen en medewerkers van lokale bedrijven. Een knelpunt is ook dat er parkeerdruk ontstaat door auto's van de gebruikers van bed-and-breakfast. Er wordt op plaatsen geparkeerd, waar dat niet is toegestaan, zoals in bochten, bij bruggen, langs gele strepen, aan de rechterkant van het Noordeinde etc. Ook wordt er op vele plaatsen scheef geparkeerd, waar dit niet de bedoeling is. Dit alles terwijl er bijvoorbeeld op de parkeerplaats aan de Kermergracht nog ruimte is.

Voorgestelde oplossing:

- a. vergunning plichtige zone instellen, waarbij voor ieder woonadres één vergunning beschikbaar wordt gesteld. De andere auto's zouden dan op het parkeerterrein met blauwe zone aan de Kermergracht kunnen staan.
- b. handhaven van deze regeling.
- c. de parkeerterreinen met blauwe zone op het Bolwerk, Hemmeland en Galgriet beschikbaar stellen voor Monnickendammers en bezoekers;

5. *Fietsers en voetgangers*

De wegen binnen de oude stad worden gebruikt door zowel auto's, fietsers als voetgangers. Er is meestal niet een afzonderlijk trottoir voor de voetgangers en helemaal geen fietspad. Men moet daarom met elkaar rekening houden. Uit veiligheidsoverweging geldt daarom voor de auto's een 30 km-zone.

Binnen de oude stad is het niet altijd duidelijk, welke ruimte voor voetgangers bestemd is.

Daarnaast is in het Zuideinde, door geparkeerde auto's, de ruimte in de straat zo smal, dat fietsers en auto's elkaar daar niet altijd kunnen passeren.

Voorgestelde oplossing:

- a. duidelijk aangeven welk deel van de weg specifiek bestemd is voor voetgangers (Zarken en Noordeinde)
- b. in het Zuideinde parkeren niet meer toestaan.