

Verbinding A8-A9

Aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets

Plan van Aanpak

Versie 3.1 (Definitief)

December 2019

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Doel en scope.....	4
2.1	Achtergrond.....	4
2.2	Doel.....	5
2.3	Scope.....	5
3.	Aanpak.....	6
3.1	Openbaar vervoer.....	6
3.2	Fiets.....	6
3.3	Raakvlakken.....	6
4.	Participatie en communicatie.....	7
4.1	Participatie.....	7
4.2	Overlegtafel.....	7
5.	Organisatie.....	8
5.1	Projectorganisatie.....	8
5.2	Planning.....	8

1. Inleiding

In het coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' is de Verbinding A8-A9 opgenomen. De kern is dat het huidige voorkeursalternatief wordt onderzocht, waarbij een aantal zaken nader wordt bekeken. In het coalitieakkoord is opgenomen dat nader naar het openbaar vervoer gekeken wordt: *"In dit onderzoek worden ook klimaatadaptatie en de aansluiting van Krommenie en Assendelft op openbaar vervoer meegenomen."*

In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe het onderzoek naar het openbaar vervoer gedaan wordt. Klimaatadaptatie is geïntegreerd in het Landschapsplan.

Bij dit onderzoek wordt ook de fiets betrokken. De fiets is een belangrijk vervoermiddel als voor- en natransport van het openbaar vervoer en biedt op afstanden tot 7,5 kilometer een goed alternatief voor de auto. Het onderzoek naar het openbaar vervoer en de fiets wordt parallel uitgevoerd aan het al lopende Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9. Ook wordt een nader onderzoek gedaan naar korte termijn maatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid rond de N203 in Krommenie. De drie onderdelen (Landschapsplan, Korte termijn maatregelen Krommenie en Openbaar Vervoer) vormen gezamenlijk de basis voor verdere besluitvorming.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt het doel en de scope van het onderzoek beschreven. Daarbij wordt een relatie gelegd met de doelstellingen van het project Verbinding A8-A9. In hoofdstuk 3 wordt de aanpak omschreven, zowel qua proces als qua inhoud. Hoofdstuk 4 gaat in op de participatie en communicatie. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 de organisatie en planning weergegeven.

2. Doel en scope

2.1 Achtergrond

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de Verbinding A8-A9 is een analyse gemaakt van de problematiek en zijn doelstellingen voor het project gedefinieerd. In hoofdlijnen is de hoofddoelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Zie verder het NRD. De N203 en de N246 vormen in het regionale netwerk een knelpunt. De regionale streefwaarden voor de reistijden van deur tot deur worden niet gehaald. Daarnaast heeft het onderliggend wegennet onvoldoende capaciteit om de forensenstroom te faciliteren. Door de knelpunten in de doorstroming van het verkeer is eveneens sprake van een leefbaarheidsprobleem.

In de NRD is een inventarisatie gemaakt van de mogelijke maatregelen. Daarbij wordt rekening gehouden met de Ladder van Verdaas waarbij eerst nagegaan wordt of het probleem op te lossen is zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen. De derde trede van deze ladder is het verbeteren van het aanbod van het openbaar vervoer. Dit is als maatregelen niet als kansrijk beoordeeld in het proces om tot realistische maatregelen te komen. In onderstaande tabel is de beoordeling opgenomen.

Tabel 2.1: Beoordeling maatregel 'Verbeteren openbaar vervoer' uit NRD Verbinding A8-A9

<p>Korte omschrijving</p> <p>Optimalisatie van het openbaar vervoer kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Belangrijk is een goed opgebouwd OV-netwerk met een logische structuur. Om de verbinding via de N203 en de N246 te ontlasten, moet de Zaanlijn tussen de regio's Alkmaar en Amsterdam in capaciteit worden uitgebreid. In de MIRT verkenning MONA is het probleemoplossend vermogen bij een verbetering van het OV-netwerk (trein en bus) inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd is dat een dergelijke maatregel een bescheiden invloed op het aantal verplaatsingen, de files en de reistijden in het studiegebied. De verklaring hiervoor is dat het OV in het studiegebied in de referentie al goed is. Bovendien leidt verbetering van het OV tot zowel substitutie van auto naar OV als tot generatie van nieuwe verplaatsingen, die deels met de auto worden gemaakt.</p>		
<p>Input klankbordgroep en bewoners</p> <p>Deze maatregel wordt door de deelnemers niet als kansrijke maatregel voor de problematiek gezien, vooral omdat de capaciteitsuitbreidingen van de spoorlijn moeilijk inpasbaar en duur zijn. Het vergroten van het busnetwerk en het verhogen van de frequenties is niet mogelijk vanwege het ontbreken van voldoende vraag. Verbetering van het busnetwerk concurreert met name met het railnetwerk.</p>		
<p>Oplossend vermogen</p> <p>Diverse studies geven aan dat zelfs een zeer forse kwaliteits-sprong in het openbaar vervoer een beperkt effect heeft op de omvang van het autoverkeer. Alleen in dicht bevolkte stedelijke gebieden is een groter effect denkbaar.</p>	<p>Wetgeving en beleid</p> <p>Capaciteitsuitbreiding van de Zaanlijn is moeilijk inpasbaar in de stedelijke gebieden waar deze lijn doorheen loopt.</p>	<p>Financiering</p> <p>Een kwaliteitssprong is vanwege capaciteitsproblemen op de Zaanlijn niet eenvoudig. Capaciteitsuitbreiding van de Zaanlijn is zeer kostbaar, aangezien daarvoor veel nieuwe kunstwerken of verbreding van bestaande kunstwerken nodig zijn.</p>

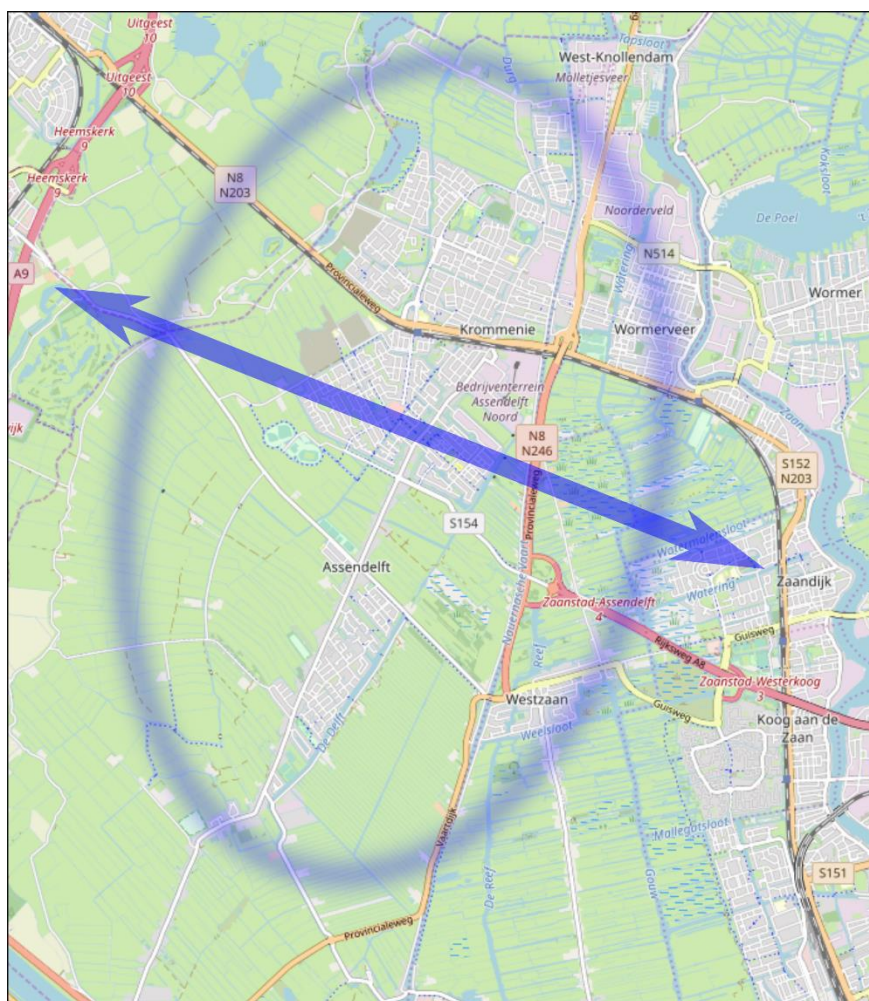
2.2 Doel

Het doel van het onderzoek is om te komen tot mogelijkheden om het openbaar vervoer van, naar en door Krommenie en Assendelft te verbeteren. Daarnaast wordt gekeken naar de fietsknelpunten en de mogelijkheden om deze knelpunten weg te nemen. De focus ligt daarbij op doorfietsroutes en het voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Het onderzoek wordt in nauwe samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Zaanstad uitgevoerd. De Vervoerregio is concessieverlener van het busvervoer in Zaanstad.

Het onderzoek resulteert in een rapportage met daarin maatregelen ter stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Per maatregel wordt inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op de verkeersbelasting van de huidige N203 door Krommenie, op de route Communicatieweg – Dorpsstraat in Assendelft en op de bezettingsgraad van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt per maatregel inzichtelijk gemaakt wat het draagvlak is bij de partners van het project (zie ook hoofdstuk 4).

2.3 Scope

In afbeelding 2.1 is de scope van het onderzoek weergegeven. Binnen de blauwe lijn wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn om het openbaar vervoer en fiets in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Daarnaast wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn om het openbaar vervoer van, naar en door dit gebied te verbeteren.



Afbeelding 2.1: Scope van het onderzoek naar het openbaar vervoer en de fiets

3. Aanpak

Het onderzoek behelst twee thema's: openbaar vervoer en fiets. Voor beide thema's wordt de aanpak verder omschreven. Bij beide thema's worden resultaten van andere onderzoeken, zoals MONA en de MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, betrokken.

3.1 Openbaar vervoer

Bij het onderzoek naar het openbaar vervoer wordt naar zowel doorgaande reizen gekeken als naar de reizen van en naar Krommenie en Assendelft. Er wordt gekeken naar welke verplaatsingen er zijn en welke vervoerwijzen daarvoor worden gebruikt (modal-split). Vervolgens worden de autoverplaatsingen op de N203 in kaart gebracht: waar komt men vandaan en waar gaat men naartoe. Aan de hand van die gegevens wordt bekeken welke mogelijkheden er liggen voor het openbaar vervoer. Het gaat daarbij om de doorgaande verplaatsingen (bijvoorbeeld vanuit Alkmaar / Uitgeest naar Zaandam / Amsterdam) als om het herkomst- en bestemmingsverkeer in Krommenie en Assendelft (bijvoorbeeld vanuit Krommenie naar Amsterdam en terug).

Bij het zoeken naar het verbeteren van het openbaar vervoer wordt gekeken naar het verhogen van de frequentie, de betrouwbaarheid en de kwaliteit én naar de mogelijkheden voor eventuele nieuwe verbindingen. Als indicator voor de oplossingsrichtingen wordt gekeken wat het effect is op de modal-split en de verkeersbelasting op de N203 en de reeds bestaande sluiproutes via de Communicatieweg in Assendelft en de Padlaan in Krommenie. Daarnaast wordt de link gelegd met het onderdeel fiets als voor- en natransport.

3.2 Fiets

Bij het onderzoek naar de fiets worden twee thema's bekeken: de doorfietsroutes uit het Perspectief Fiets en de fiets als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Voor de doorfietsroutes wordt bekeken wat er nodig is om de doorfietsroutes op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen. Het gaat daarbij om de infrastructuur en de afstelling van de verkeerslichten. Bij het voor- en natransport wordt enerzijds gekeken naar de knelpunten op de belangrijkste fietsroutes (op basis van het onderzoek van de Fietsersbond) en anderzijds naar de stallingsmogelijkheden bij stations en haltes.

3.3 Raakvlakken

In andere studies wordt eveneens gekeken naar het openbaar vervoer en de fiets. Zo wordt de MIRT verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn in 2019 afgerond en wordt gewerkt aan het regionale OV toekomstbeeld voor Noord-Holland en Flevoland. De uitkomsten van deze studies worden betrokken bij dit onderzoek om te voorkomen dat werk dubbel gedaan wordt en om aansluiting te zoeken op de resultaten van de betreffende studies en richtinggevende besluiten die daarin genomen worden.

De Vervoerregio Amsterdam is bezig met de aanbesteding van de busconcessie Zaanstreek-Waterland. Het gebied waar dit onderzoek zich op richt is onderdeel van deze concessie. Er wordt afstemming gezocht met de aanbesteding van de concessie.

4. Participatie en communicatie

De studie wordt uitgevoerd door de projectorganisatie van de Verbinding A8-A9. Omdat zowel het doorgaande als lokale verkeer onderdeel is van het onderzoek worden de gemeenten van de Verbinding A8-A9 betrokken bij de begeleiding van het onderzoek. Het betreft de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Zaanstad. De vervoerregio Amsterdam is betrokken vanuit haar verantwoordelijkheid als concessieverlener van het openbaar vervoer in Zaanstad.

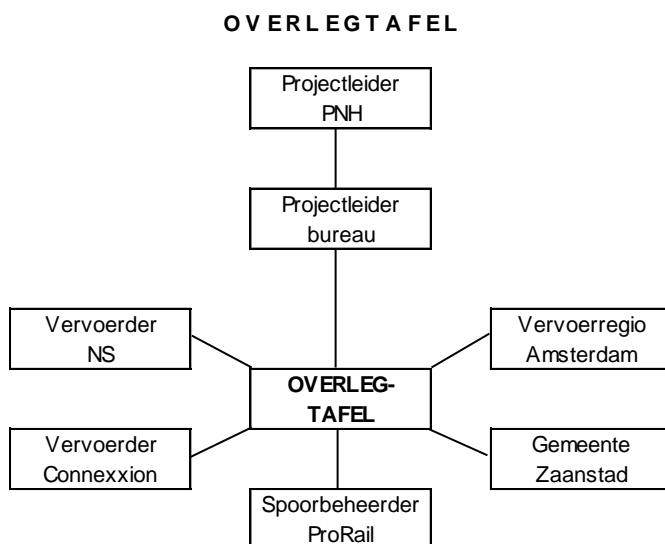
In de besluitvorming wordt gebruik gemaakt van de bestaande structuur van de Verbinding A8-A9, de begeleidingscommissie, managementteam en Stuurgroep.

4.1 Participatie

Het onderzoek heeft onder andere betrekking op de dienstverlening van de vervoerders NS en Connexxion en spoorbeheerder ProRail. Deze partijen worden tijdens het onderzoek betrokken om input te leveren voor de knelpunten, mogelijke oplossingen en de (exploitatie)kosten die daarmee samenhangen. De focus voor het betrekken van de omgeving ligt bij het onderzoek naar de Korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie. Omdat het onderzoek naar de leefbaarheid in een breder perspectief staat, wordt bij het onderzoek naar het openbaar vervoer en fiets de omgeving niet betrokken, met uitzondering van de direct betrokkenen (vervoerders en beheerders).

4.2 Overlegtafel

De besprekingen met de vervoerders NS en Connexxion, spoorbeheerder ProRail, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Zaanstad wordt vormgegeven aan de hand van een overlegtafel. De analyse van de problematiek, de mogelijke oplossingsrichtingen en het eindadvies worden allen aan deze tafel besproken. In onderstaand schema is de overlegtafel weergegeven.



Afbeelding 4.1: Schematische weergave overlegtafel

5. Organisatie

5.1 Projectorganisatie

Het onderzoek is onderdeel van het project Verbinding A8-A9. De huidige samenstelling van het kernteam is onvoldoende groot om het onderzoek te trekken. Het kernteam wordt uitgebreid met een projectleider om het onderzoek te trekken. De projectleider wordt aangestuurd door de technisch manager en de projectmanager. Voor de verdere duiding van de organisatie van het project Verbinding A8-A9 zie het 'Plan van Aanpak Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9'.

5.2 Planning

In onderstaande tabel is een globale planning van de doorlooptijd opgenomen van het onderzoek.

Stap	Onderdeel	Doorlooptijd
1.	Aanbestedingsfase	3 maanden
2.	Analysefase	3 maanden
3.	Afronden advies	3 maanden
	Totale doorlooptijd	9 maanden

Voor de aanbesteding van het onderzoek wordt een bureau, of een combinatie van bureaus, aangetrokken met ervaring op het gebied van openbaar vervoer en fiets. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het raamcontract voor beleidsadviesdiensten. Voor het aanbestedingstraject wordt drie maanden doorlooptijd uitgetrokken.

Voor het uitvoeren van de onderzoeken en het opstellen van het advies is een periode van een half jaar uitgetrokken.