

# Memo

## Kortetermijnmaatregelen Krommenie en OV/Fiets

MAATREGELEN KROMMENIE / ASSENDELFT  
KERNTEAM VERBINDING A8-A9

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	2
2.	Leefbaarheids- en aanvullende maatregelen OV/Fiets “geen oplossing voor problemen Krommenie/Assendelft” .....	3
2.1	Jarenlange overlast .....	3
2.2	Hoeveelheid verkeer maatgevend.....	3
2.3	Verbinding A8-A9 .....	4
2.4	Voorstel uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft .....	4
3.	Aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets.....	7
3.1	Aanpak en opzet.....	7
3.2	Analyse .....	7
3.3	Effecten van maatregelen .....	9
3.4	Voorgestelde maatregelen.....	9
4.	Uitkomsten onderzoek korte termijn maatregelen Krommenie.....	13
4.1	Aanpak en opzet.....	13
4.2	Analyse: Participatie- en expertspoor .....	13
4.3	Uitkomsten participatie .....	14
4.4	Beoordeling effecten en draagvlak .....	15
4.5	Voorgestelde maatregelen.....	17
5.	Conclusies en vervolgaanpak .....	19
5.1	Verbinding A8-A9 .....	19
5.2	Voorstel uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft .....	19
5.3	Financiën.....	21
5.4	Vervolgstappen en planning maatregelen .....	22
6.	Overzicht bijlagen .....	24

## 1. Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt samen met de regio aan het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale weg N203 en het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid (met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied). In dat kader is er een planstudie uitgevoerd naar het realiseren van een verbinding tussen de A8 en de A9.

De Verbinding A8-A9 kruist het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het behoud van dit werelderfgoed. Er is een goede oplossing nodig om de nieuwe weg in te passen in het cultuurhistorische landschap. De provincie Noord-Holland stelt samen met de gemeenten in de regio (Heemskerk, Beverwijk, Zaanstad, Uitgeest en Velsen), de Vervoerregio Amsterdam en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een Landschapsplan op. Ze onderzoeken hoe de bijzondere waarde van het erfgoed ter plaatse zo goed mogelijk hersteld en versterkt kan worden. Vervolgens wordt de nieuwe wegverbinding ingepast via het tracé van het door GS vastgestelde Golfbaanalternatief.

Besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan van de Verbinding A8-A9 is voorzien in 2025, vervolgens start daarna de realisatie. De ingebruikname laat dus nog jaren op zich wachten. De overlast in Krommenie en Assendelft doet zich echter al jaren voor en wordt tot ingebruikname niet minder. Daarom is besloten om twee extra onderzoeken uit te voeren. Het eerste onderzoek richt zich op de korte termijn om te onderzoeken of er maatregelen zijn die de overlast van het verkeer op de N203 in Krommenie verminderen. Het tweede onderzoek richt zich op het verbeteren van de aansluiting van Krommenie/Assendelft op het openbaar vervoer, incl. de fiets. De wijze waarop dit wordt gedaan is verwoord in het document 'Scopewijzigingen Verbinding A8-A9,' besproken in de commissie Bereikbaarheid en Mobiliteit op 2 december 2019. Voor het onderzoek en de maatregelen is in het coalitieakkoord een budget gereserveerd van € 11 miljoen.

## 2. Leefbaarheids- en aanvullende maatregelen OV/Fiets “geen oplossing voor problemen Krommenie/Assendelft”

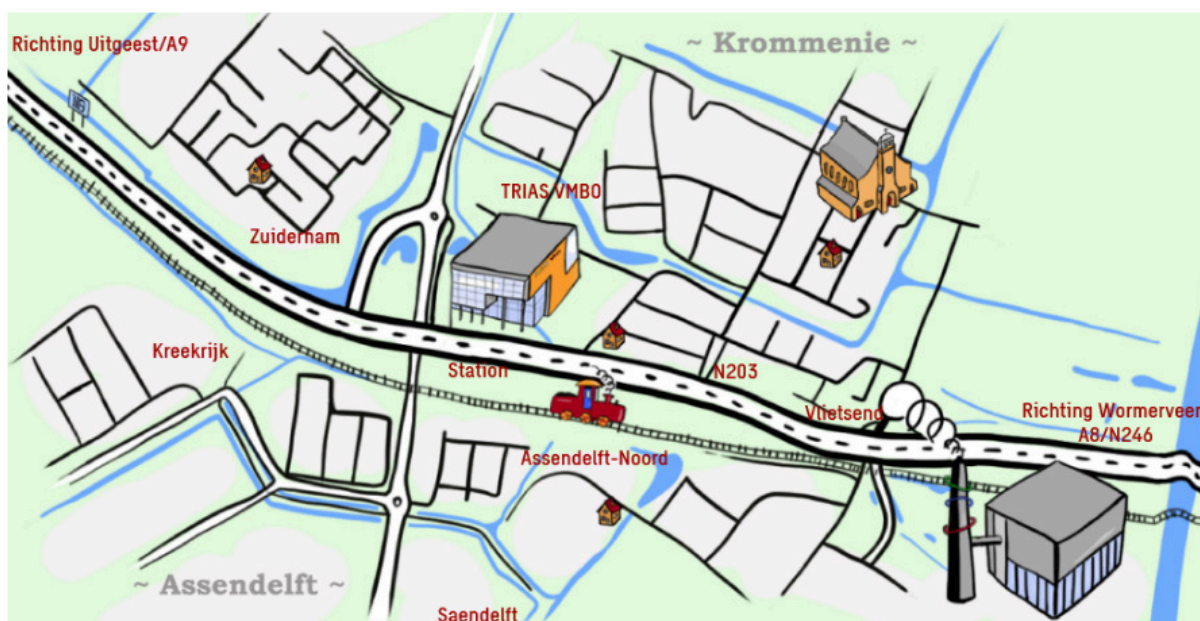
### 2.1 Jarenlange overlast

De N203 in Krommenie en Assendelft loopt door de bebouwde kom van deze kernen. Woningen, bedrijven en scholen staan op korte afstand van de weg. In 2019 maakten ruim 40.000 auto's, motoren en vrachtauto's dagelijks gebruik van de N203. Fietsers en voetgangers tussen Assendelft en Krommenie kunnen op een aantal plaatsen gelijkvloers oversteken en gebruik maken van de Jan Brassertunnel.

Het verkeer op de N203 leidt al jarenlang tot overlast voor omwonenden. De overlast bestaat uit verslechterde luchtkwaliteit, verkeerslawaai (geluid), verkeersonveiligheid, sluipverkeer en barrièrewerking. Deze thema's zijn benoemd en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Verbinding A8-A9. De NRD vormde hiermee de basis van de milieueffect onderzoeken (MER) naar de Verbinding A8-A9.

### 2.2 Hoeveelheid verkeer maatgevend

De vraag is of met korte termijn leefbaarheidsmaatregelen (verder: korte termijn maatregelen) en aanvullende OV/Fiets maatregelen de overlast van het verkeer op de N203 wordt verminderd. Het antwoord op deze vraag is dat de overlast van het verkeer alleen minder wordt als de grote hoeveelheid verkeer op de N203 flink afneemt. Zowel het realiseren van leefbaarheidsmaatregelen als het nemen van maatregelen om het OV te verbeteren en het gebruik van de fiets te stimuleren verbeteren de leefbaarheid wel iets maar leiden niet tot een substantiële daling van het verkeer op de N203 en daarmee de overlast. Alleen met een nieuwe Verbinding A8-A9 kunnen de geluidsoverlast, de barrièrewerking en het sluipverkeer worden verminderd, en de verkeersveiligheid en (in mindere mate) de luchtkwaliteit worden verbeterd. Desalniettemin is een aantal maatregelen denkbaar dat op de korte termijn de overlast kan verminderen en bijdraagt aan verbetering van de leefbaarheid.



Afbeelding 1: Illustratie van de N203 in Krommenie

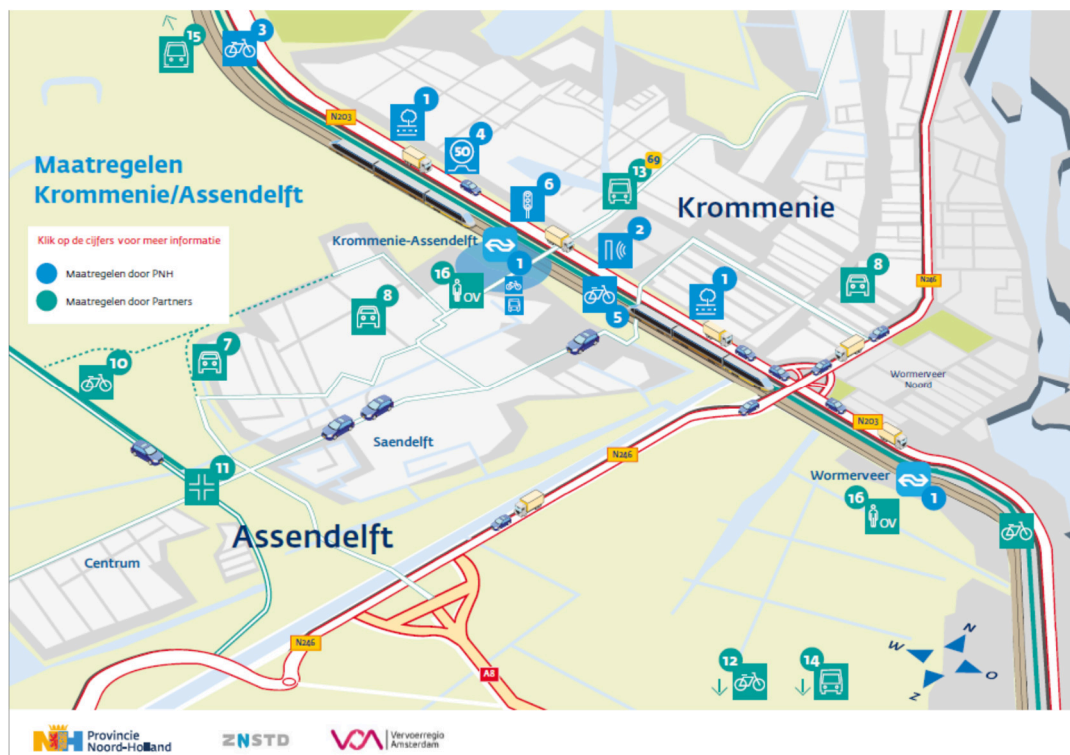
## 2.3 Verbinding A8-A9

Uit het participatietraject van mogelijke maatregelen om de overlast van het verkeer op de N203 blijkt dat gebruikers en bewoners overlast ervaren van de weg. Geluidshinder, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zijn daarbij veel genoemde items waarover respondenten zich zorgen maken. Het wegnemen van het verkeer (aanpak aan de bron) is een maatregel die de overlast van het verkeer in Krommenie en Assendelft echt aanpakt. De realisatie van de Verbinding A8-A9 wordt dan ook door veel respondenten ingebracht als oplossing voor de problemen. Uit de planMER van de Verbinding A8-A9 blijkt ook dat de nieuwe verbinding ca. 75% van het verkeer wegneemt van de N203.

De resultaten van het onderzoek naar de kortetermijnmaatregelen leefbaarheid Krommenie laten zien dat er maatregelen zijn die iets doen aan de beleving van de overlast van het verkeer op de N203. Het aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets laat zien dat er mogelijkheden zijn om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets van, naar en in Krommenie en Assendelft te verbeteren. De effecten van de maatregelen zijn klein. Voor een structurele aanpak van de problemen is meer nodig dan de hier voorgestelde maatregelen.

## 2.4 Voorstel uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft

De maatregelen uit beide deelonderzoeken hebben raakvlakken met elkaar. Ze kunnen elkaar versterken of zitten in elkaars werkgebied. Voorgesteld wordt de uitkomsten van de beide onderzoeken te bundelen tot één compact uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft. Het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft heeft twee categorieën: op te pakken door de provincie Noord-Holland en op te pakken door derden. De provincie treedt bij de eerste categorie op als initiatiefnemer, bij de tweede categorie zijn andere initiatiefnemers. De provincie Noord-Holland zal als geheel het uitvoeringsprogramma monitoren.



Afbeelding 2: Ligging van de maatregelen

### Op te pakken door de provincie Noord-Holland

De maatregelen die betrekking hebben op de N203 kunnen door de provincie Noord-Holland worden opgepakt, omdat de provincie daarover zeggenschap heeft, of omdat de provincie een coördinerende rol kan vervullen. Dat geldt ook voor een aantal maatregelen met betrekking tot OV en fiets. Deze maatregelen zijn opgenomen in de categorie 'op te pakken door de provincie Noord-Holland'. In onderstaande tabel zijn de maatregelen weergegeven.

Tabel 2.1: Maatregelen die de provincie Noord-Holland oppakt				
Nr.	Maatregel	Kosten	Termijn	Betrokken partijen
1	<p>Aanpak stationsgebieden Krommenie-Assendelft en Wormerveer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer bomen en groen langs de N203 bij Krommenie;</li> <li>• Herinrichting van het oude busstationsgebied van Krommenie-Assendelft;</li> <li>• Verbeteren sociale veiligheid door bijv., verlichting en verbeteren zichtlijnen op en bij beide stations;</li> <li>• Realiseren van een Kiosk op station Wormerveer en het verruimen van de openingstijden van de Kiosk op station Krommenie-Assendelft;</li> <li>• Een grotere fietsenstalling op station Krommenie-Assendelft;</li> <li>• Verbeteren van de aansluiting en overstapmogelijkheden op de bus en trein op station Krommenie-Assendelft.</li> </ul>	c.a. € 3.500.000	2021-2025	Vervoerregio, Zaanstad, NS, ProRail, Connexxion
2	Aanleg van geluidwerende vangrails langs de N203	€ 500.000	2021-2022	Vervoerregio
3	Inrichten van een doorfietsroute langs N203 tussen Uitgeest en Krommenie	€ 3.600.000	2025-2030	Vervoerregio
4	<p>Onderzoek naar de werking van verkeersplateaus (geschikt voor 50 km/h) op de N203</p> <p><i>Evt. realisatie</i></p>	€ 500.000	2023-2024	Vervoerregio
5	<p>Onderzoek naar verbetermogelijkheden van de fietsoversteek over de N203 bij het Vlietsend</p> <p><i>Evt. realisatie</i></p>	€ 100.000	2023-2024	Vervoerregio, Zaanstad
6	<p>Onderzoek naar de verkeersdoorstroming op de N203 met inzet van intelligente verkeerslichten</p> <p><i>Evt. realisatie</i></p>	€ 500.000	2023-2025	Vervoerregio

### Op te pakken door derden

De overige maatregelen vallen onder de bevoegdheid van andere partijen, bijvoorbeeld de gemeente Zaanstad (wegbeheerder), Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener of BDU-verantwoordelijke) of vervoerder (concessiehouder). Deze maatregelen zijn opgenomen in de categorie 'projecten op te pakken door derden.'

Tabel 2.2: Maatregelen die door derden worden opgepakt				
Nr	Maatregel	Kosten	Termijn	Betrokken partijen
7	Aanleg rondweg Assendelft (de provincie Noord-Holland levert een bijdrage)	€ 1.300.000	2021-2022	
8	Lokale verkeersmaatregelen in Krommenie en Assendelft	PM	n.t.b.	Vervoerregio
9	Herinrichten van het fietspad langs de Wandelweg in Wormerveer	€ 1.100.000	2025-2030	Vervoerregio
10	Verbeteren van de verharding van het fietspad op de Communicatieweg in Assendelft	€ 1.900.000	2022-2025	Vervoerregio, HHNK, Heemskerk
11	Herinrichten van de kruising Dorpsstraat/Communicatieweg in Assendelft	€ 50.000	2022-2025	Vervoerregio
12	Uitwerken van een fietsroute door Westerkoog	€ 50.000	2021-2023	Vervoerregio
13	Aanpassen dienstregeling buslijn 69 inclusief aanpassen infrastructuur	€ 570.000	n.t.b.	Vervoerregio
14	Verwijzing aanbrengen op station Zaandam naar de bus naar Assendelft	€ 15.000	n.t.b.	
15	Verbetering van OV-aansluitingen op station Uitgeest	€ 0	n.t.b.	
16	Inzet OV-coaches voor een laagdrempeliger gebruik van het OV	n.t.b.	2021-2025	Zaanstad, NS, Connexxion

In hoofdstuk 3 en 4 wordt inzicht gegeven hoe tot bovenstaande maatregelen is gekomen. Hoofdstuk 5 geeft een onderbouwing van de financiering.

## 3. Aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets

### 3.1 Aanpak en opzet

Het doel van het aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets is het in beeld brengen van mogelijkheden om Krommenie en Assendelft beter te laten aansluiten op het openbaar vervoer. Daarbij is ook gekeken naar de rol van de fiets op korte verplaatsingen en als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Het aanvullende onderzoek is uitgevoerd door een extern bureau. Het onderzoek is als bijlage 1 bij deze memo toegevoegd. Het onderzoek bestaat uit twee sporen:

- 1) Een expertonderzoek op basis van literatuurstudie en het analyseren van data en eerdere resultaten uit, bijvoorbeeld, het planMER Verbinding A8A9, het VENOM verkeersmodel, het OV Toekomstbeeld en het Zaan Mobiliteitsplan.
- 2) Gesprekken met stakeholders, waaronder Vervoerregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, ProRail, NS, Connexxion, ROVER en Fietsersbond.

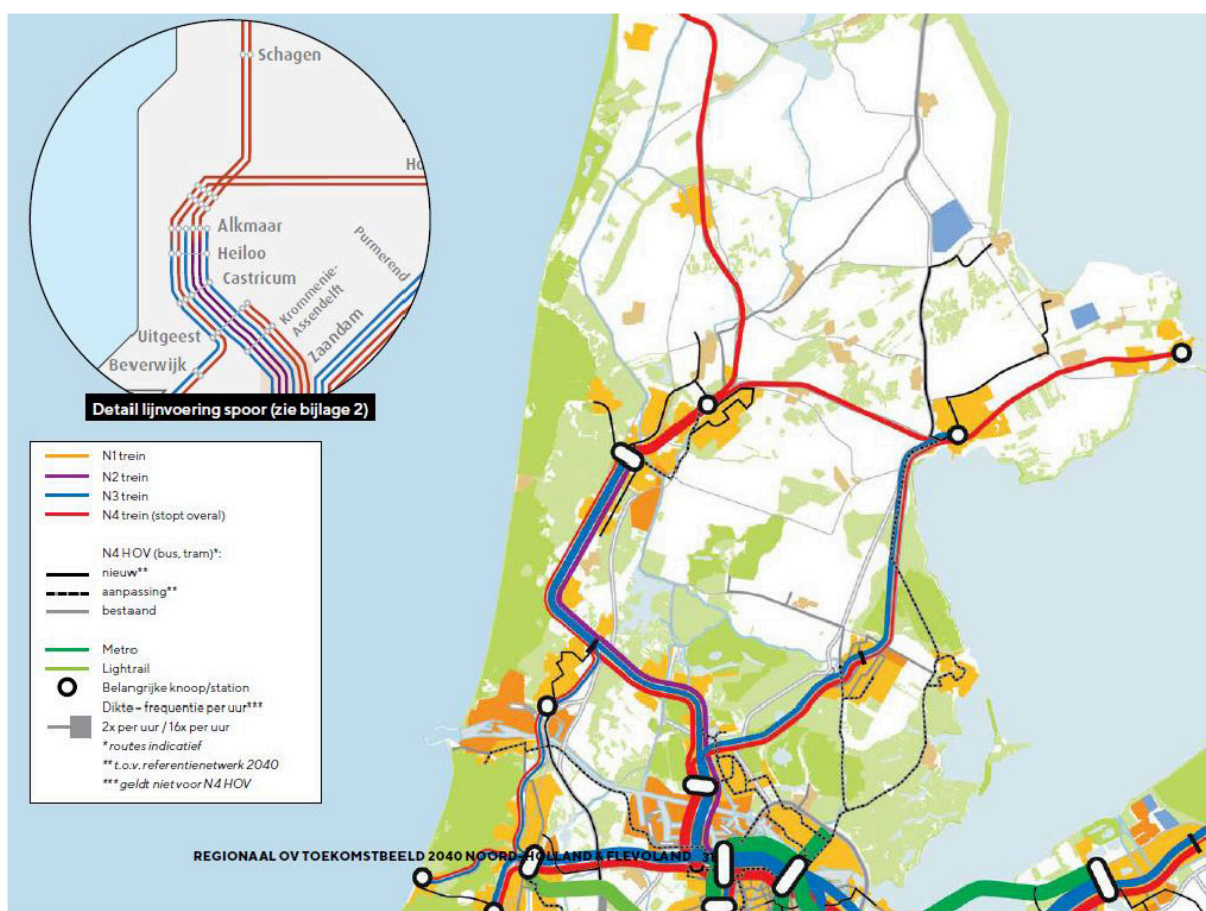
### 3.2 Analyse

Uit de analyse blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer in het studiegebied redelijk op orde is. Er is op korte termijn geen sprake van grote knelpunten die het gebruik van openbaar vervoer of fiets belemmeren. Wel is er een aantal mogelijkheden om het gemak en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en de fiets te vergroten. Daarnaast wordt naar de toekomst toe wel verwacht dat knelpunten gaan ontstaan in het openbaar vervoernetwerk. Daarvoor is, in navolging van het landelijk OV Toekomstbeeld, het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgesteld, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland. Hierin is de problematiek en het referentienetwerk van de toekomst geschetst. De maatregelen uit het aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets zijn getoetst aan dit toekomstbeeld.

#### **Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT)**

Het kader uit het ROVT laat de volgende ontwikkelingen zien die van invloed zijn op Krommenie en Assendelft. Voor het spoornetwerk is de ambitie om tussen Alkmaar en Amsterdam een 3-treinen systeem te realiseren, bestaande uit de producten Intercity+ (IC+), Intercity en Sprinter (SPR). Dit systeem biedt per saldo een kwaliteitsverbetering in reistijd en bereikbaarheid voor deze corridor. Voor het studiegebied is van belang dat station Krommenie-Assendelft in dit systeem een intercitystation (2030) wordt, waar naast 4x per uur een sprinter ook 2x per uur een intercity stopt. Voor het HOV-netwerk zijn in het studiegebied geen plannen binnen het ROVT.





Afbeelding 3: Kaart uit het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

### Kaders vanuit fiets

Voor de fiets is gekeken naar kaders vanuit de provincie (Perspectief Fiets), MRA (MRA hoofdfietsroutes) en gemeenten. Daaruit blijkt dat de fietsroute langs de N203, waaronder tussen Uitgeest en Zaandam, een MRA-hoofdfietsroute en Doorfietsroute vanuit het Perspectief Fiets is. Op deze hoofdfietsroute zijn in de documenten twee knelpunten gedefinieerd. Het aanvullende onderzoek laat een aantal (aanvullende) knelpunten en kansen op deze en andere fietsroutes zien.

### Opgaven vergroten aantrekkelijkheid en gemak openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer is een aantal knelpunten gedefinieerd in de aantrekkelijkheid en gemak. Het gaat om de (sociale) veiligheid op station Krommenie-Assendelft, de betrouwbaarheid en snelheid van de bus en de aansluiting van bus op trein. Daarnaast is sprake van enkele drukke treinen in de spits en kan de bushalte aan de Houtveldweg bij het station Zaandam beter benut worden.

### Opgaven vergroten aantrekkelijkheid en gemak fiets

Er zijn verschillende knelpunten in de oost-west relaties tussen de IJmond en Zaanstad, waar de kenmerken van het (door)fietsnetwerk verbeterd kunnen worden. De N203 en het spoor worden ervaren als barrières voor het noord-zuid fietsverkeer, met name bij de kruising N203 met Vlietsend. Daarnaast kan op een aantal plaatsen de veiligheid en doorstroming voor de fietsers verbeterd worden, waaronder op de Wandelweg in Wormerveer.

### Opgaven ketenverplaatsingen

Voor de ketenverplaatsingen (verplaatsing van deur tot deur waarbij meerdere vervoerwijzen worden gebruikt zoals fiets in combinatie met OV) zijn meerdere opgaven geïdentificeerd. Het gaat om de volgende punten:

- Voldoende (sociaal) veilige en overkapte stallingsmogelijkheden voor de fiets;
- Verbeteren van de P+R locaties;
- Goede informatievoorziening tijdens de reis over de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en het openbaar vervoer.

### 3.3 Effecten van maatregelen

Na analyse van de twee opgaven is een lijst gemaakt met mogelijke maatregelen die bijdragen aan de opgaven. Uit de lijst met vele maatregelen is aan de hand van een beoordeling een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen. De verkeerskundige effecten van het pakket aan kansrijke maatregelen als geheel zijn bescheiden. De maatregelen dragen wel bij aan het verbeteren van de aansluiting van Krommenie en Assendelft op het openbaar vervoer en de fiets. In paragraaf 3.4 worden de twaalf kansrijke maatregelen beschreven.

#### Lichte verbetering openbaar vervoer

De effecten van de samenhangende maatregelen voor het openbaar vervoer levert een lichte verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer aanbod in de regio. Het effect op het gebruik van het openbaar vervoer zal daarom bescheiden zijn.

#### Effect op fietsgemak en aantrekkelijkheid verbeterd

De voorgestelde fietsmaatregelen aan de Wandelweg en aan de N203 tussen Krommenie en de A9 dragen sterk bij aan het verminderen van de knelpunten voor de fiets, zoals die door de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Zaanstad zijn aangegeven. Ook de maatregelen aan de Communicatieweg leiden tot een grotere aantrekkelijkheid van de fietsroute. Al gedurende de looptijd van het aanvullende onderzoek zijn knelpunten opgelost, door het weghalen van de zonnepanelen van het Solaroad wegdek in de N203 in Krommenie en het feit dat de renovatie van de fietsbrug over de Delft bij Assendelft is aanbesteed en uitvoering dus zal starten

De fiets heeft een klein aandeel in het totaal van regionale verplaatsingen; van de maatregelen mag niet verwacht worden dat die er toe leiden dat dit aandeel substantieel hoger wordt. De verwachting is wel dat de infrastructurele maatregelen, in combinatie met de groeiende interesse om langere fietsverplaatsingen te maken met de e-bike en specifiek op de doelgroep afgestemde stimuleringsmaatregelen, leiden tot een merkbare toename van het regionale fietsverkeer.

### 3.4 Voorgestelde maatregelen

Het aanvullend onderzoek laat zien dat er een aantal maatregelen is die bijdraagt aan het aantrekkelijker maken van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Een groot aantal van deze maatregelen valt onder de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam of de gemeente Zaanstad. Met deze partijen is gesproken over de haalbaarheid van deze maatregelen en is gevraagd om dit op te pakken. Zij hebben aangegeven dat voor een aantal maatregelen te gaan doen. Hieronder volgt een beschrijving van de door het adviesbureau voorgestelde maatregelen.

#### Maatregelen, op te pakken door de provincie

##### Aanpak stationsgebieden Krommenie-Assendelft en Wormerveer

Uit het onderzoek komt naar voren dat het gevoel van veiligheid bij stations Krommenie-Assendelft en Wormerveer te wensen over laat. De reeks van vervelende gebeurtenissen met groepen jongeren het afgelopen jaar heeft daar een grote invloed op. De gemeente werkt aan het verbeteren van de sociale veiligheid rondom de jongeren. Ter ondersteuning daarvan kan de sociale veiligheid en verblijfskwaliteit op en rond de stations worden verbeterd door bijvoorbeeld

het installeren van camera's en verlichting, het verbeteren van zichtlijnen, het plaatsen van een kiosk op station Wormerveer en het vergroten van de openingstijden van de kiosk op station Krommenie-Assendelft.

Bij station Krommenie-Assendelft kan het gebruik van de P+R functie gestimuleerd worden door het aantrekkelijker maken van het stationsgebied. Eveneens met het oog op de status van intercitystation in het Regionaal OV Toekomstbeeld. Samen met de betrokken partijen (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, ProRail, NS en Connexxion) wordt de aanpak van de beide stationsgebieden verder vormgegeven.

In het BO-MIRT overleg van het najaar 2020 is vastgelegd dat de fietsenstallingsruimte bij station Krommenie-Assendelft wordt vergroot. Dit kan worden meegenomen in de aanpak van het stationsgebied. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor het maken van een inpandige fietsenstalling voor het stallen van de duurdere e-bikes.

#### Onderzoek verbeteren fietsoversteek N203 / Vlietsend

Fietsers vanuit het Vlietsend in Krommenie richting de Dorpsstraat in Assendelft moeten twee tot drie keer het kruispunt met de N203 oversteken. Door het aantal oversteken te verminderen wordt de veiligheid voor de fietser groter (een overstek minder zorgt voor minder risico) en wordt de reistijd voor de fietser kleiner. Om te bepalen of het aanpassen van de fietsoversteken mogelijk is, worden eerst fietstellingen uitgevoerd en wordt berekend wat de effecten zijn op de doorstroming op het kruispunt. Bij een positieve uitkomst wordt de overstek mogelijk aangepast.

#### Inrichten fietspad N203 als doorfietsroute

Het fietspad langs de N203 tussen Uitgeest en Krommenie is onderdeel van het doorfietsroutenetwerk uit het Perspectief Fiets. Daarnaast is het onderdeel van het MRA-hoofd fietsroutenetwerk. Er is geconstateerd dat het gedeelte tussen Uitgeest en Krommenie nog niet volledig voldoet aan de eisen en wensen van een doorfietsroute. Door het verbeteren van de verharding wordt het comfort vergroot. Daarnaast is het toepassen van beplanting gunstig ter afscherming van de wind. Dit laatste wordt meegenomen in het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9.

#### **Maatregelen, op te pakken door gemeente Zaanstad i.s.m. Vervoerregio**

Onderstaande maatregelen hebben betrekking op het areaal van de gemeente Zaanstad. Het is dan ook aan de gemeente om deze maatregelen verder te initiëren. Het is denkbaar dat andere partijen een (financiële) bijdrage leveren aan deze maatregelen.

#### Herinrichting Wandelweg Wormerveer

De Wandelweg in Wormerveer is benoemd als één van de knelpunten in de MRA-hoofd fietsroutes. Voor het vergroten van de veiligheid en de aantrekkelijkheid van de fietsroute tussen Krommenie en Zaandam is het herinrichten van de Wandelweg aangedragen als maatregel. Ten noorden en ten zuiden van de Wandelweg ligt een tweerichtingenfietspad aan de spoorzijde van de weg. Op de Wandelweg zelf is aan beide zijden een fietspad in één richting. Door het tweerichtingenfietspad over de Wandelweg door te trekken, wordt de fietsroute eenduidiger en veiliger. Daarvoor moet de Wandelweg heringericht worden.

#### Aanpak verharding fietspad Communicatieweg

De verharding van het fietspad langs de Communicatieweg tussen Heemskerk en Assendelft is niet overal meer in goede staat. Voor het verhogen van het comfort voor de fietser is het nodig om de verharding op het fietspad langs de Communicatieweg te verbeteren en eenduidig te maken. Het fietspad is deels in beheer bij het Hoogheemraadschap en deels bij de gemeente Zaanstad. Het is aan de gemeente om samen met het Hoogheemraadschap hier afspraken over te maken.

### Herinrichting kruising Communicatieweg/Dorpsstraat

Voor de fietsers vanuit het noorden (Dorpsstraat) richting het westen (Communicatieweg) ontbreekt een goede voorziening om op de parallelweg (Oranjeboomkade) te komen. Deze parallelle route is veiliger dan het gebruik van de Communicatieweg zelf en sluit aan op het fietspad langs de Communicatieweg buiten de bebouwde kom. Door een (kleine) herinrichting van het kruispunt, worden fietsers richting de Oranjeboomkade geleid.

### Verbeteren fietsroute door Westerkoog

Fietsers vanuit Westzaan richting Zaandam worden nu verwezen via de Guisweg en de Provincialeweg, ten oosten van het spoor. Ten westen van het spoor ligt een fietsroute door de wijken Westerkoog en Westerwatering. Door fietsers via deze route te verwijzen ontstaat een snellere en aantrekkelijkere fietsroute naar het station van Zaandam. De inrichting van het fietspad kan eveneens aangepakt worden (asfalt i.p.v. tegels). Het is aan de gemeente Zaanstad om dit verder uit te werken.

### Inzetten van OV-coaches

Voor de ongeoefende reizigers is voorgesteld om OV-buddy's in te zetten. Deze buddy's begeleiden de ongeoefende reizigers op het station of tijdens hun reis. Hierdoor kan het gebruik van het OV sneller 'eigen' gemaakt worden. De Vervoerregio Amsterdam werkt reeds aan het project 'OV-coaches' wat hetzelfde inhoudt. De OV-coaches kunnen ingezet worden voor reizigers in Krommenie en Assendelft.

### **Voorstellen, op te pakken door vervoerders**

Sommige maatregelen hebben effect op de exploitatie van het openbaar vervoer. Onderstaande maatregelen hebben betrekking op de dienstregeling van Connexxion of NS. Het is aan deze vervoerders om te onderzoeken of het mogelijk is om dit op te nemen in het vervoerplan.

### Aanpassen buslijn 69 in Krommenie

De aantrekkelijkheid van buslijn 69 als voor- en natransport voor de trein is niet hoog. Dit komt door de overheersend ontsluitende functie van de buslijn. Door de frequentie van de huidige buslijn te verlagen (dat past binnen de eisen van de huidige en toekomstige concessie), ontstaat ruimte voor een extra directere buslijn die Krommenie en Wormerveer sneller ontsluit met de stations Wormerveer en Krommenie-Assendelft. De Vervoerregio heeft deze mogelijkheid facultatief opgenomen in het programma van eisen voor de nieuwe concessie van het busvervoer.

Het is aan de (nieuwe) vervoerder om dit verder uit te werken en al dan niet op te nemen in het Vervoerplan. Vervolgens is, om de route van de directere buslijn mogelijk te maken, een aantal aanpassingen aan de weg noodzakelijk, zoals bijvoorbeeld een keerlus bij station Wormerveer. De infrastructurele maatregelen kunnen opgepakt worden door de gemeente Zaanstad.

### Verbeteren aansluiting bus op trein

In combinatie met bovenstaande maatregel kan gezocht worden naar een optimale aansluiting tussen bus en trein op de stations Wormerveer en Krommenie-Assendelft. In een bestaand gezamenlijk overleg tussen vervoerders worden afspraken gemaakt over de aansluitingen tussen bus en trein. Wanneer de busdienst van lijn 69 verandert kunnen nieuwe afspraken gemaakt worden over de aansluiting van bus op trein.

### Goede verwijzing op station Zaandam

Op station Zaandam worden busreizigers richting het westen (Westerwatering, Westerkoog, Westzaan en Assendelft) naar het busstation aan de oostzijde van het spoor verwezen. Echter, de bussen rijden ook via de westzijde van het station. Door de busreizigers voor deze bestemmingen te verwijzen naar de westzijde van het station, kan de reistijd versneld worden en een hindernis geslecht worden.

### Maatregelen die niet in dit programma worden opgepakt

Een aantal door het adviesbureau voorgestelde maatregelen wordt niet opgepakt. Hieronder een overzicht:

#### Verbeteren aansluitingen op station Uitgeest

Op dit moment zijn de aansluitingen tussen de treinen op station Uitgeest niet optimaal. De wachttijd loopt op tot 10 tot 15 minuten. Door de wachttijd te verkorten wordt de reis per trein sneller en het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker. De NS heeft laten weten de aansluitingen op station Uitgeest te willen verbeteren, maar zijn mede afhankelijk van de capaciteitstoedeling op het spoor door ProRail. Waar mogelijk worden de aansluitingen verbeterd.

#### Andere maatregelen rondom station Uitgeest

- Een intercitystop op station Uitgeest;
- Uitbreiding P+R terrein Uitgeest;
- Dynamische bewegwijzering langs A9 richting het P+R terrein Uitgeest

Een intercitystop op station Uitgeest past niet binnen de kaders van het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT). In het proces van het ROVT is reeds naar de mogelijkheden op de Zaanlijn en Kennemerlijn gekeken. Daarnaast loopt een aparte studie naar de ontwikkeling van de Kennemerlijn. In dat kader wordt reeds naar de functie van station Uitgeest gekeken. Eventuele uitbreiding van de bediening van Uitgeest of de P+R functie van Uitgeest en dynamische bewegwijzering er naartoe zou uit die studie moeten volgen.

#### Stimuleren van het gebruik van de fiets door campagnes, uitprobeeracties en gerichte doelgroepen aanpak, bijvoorbeeld werkgeversaankpak

Bovenstaande maatregel wordt in een bredere context al opgepakt in het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid (SBaB).

#### Verlagen snelheid N246 tussen A8 en Westzaan

Bij de rotonde van de N246 met de N515 in Westzaan, komt het verkeer vanuit het noorden met hoge snelheid aanrijden (maximumsnelheid is daar 100 km/h). Bij de rotonde steken de fietsers dit wegvak over. Door het verlagen van de maximumsnelheid wordt de aanrijdsnelheid lager, waardoor de veiligheid wordt vergroot. In het kader van de aanpak van de stikstofdepositie, wordt al onderzoek gedaan naar het verlagen van de snelheid op dit stukje van de N246.

## 4. Uitkomsten onderzoek korte termijn maatregelen Krommenie

### 4.1 Aanpak en opzet

Het onderzoek naar de korte termijn maatregelen is uitgevoerd door een extern bureau. Voor het onderzoek is een aanpak gevolgd met twee verschillende sporen. Het onderzoek is als bijlage 2 bij deze memo toegevoegd. Daarnaast is door de projectorganisatie een omgevingstafel ingesteld waarin, bewonersvereniging, ondernemersvereniging, scholen, werkgroep verkeer, belangenorganisaties voor vervoer, transport en verkeer hebben plaatsgenomen. De omgevingstafel is drie maal bij elkaar gekomen, doel van de tafel was het geven van feedback op het participatieproces en de maatregelen.

Als uitgangspunt voor het onderzoek geldt dat de maatregelen aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- langs de N203
- uitvoerbaar op korte termijn (1 tot 3 jaar)
- realiseerbaar binnen het beschikbare budget van € 11 miljoen
- de situatie elders mag er niet door verslechteren
- positief effect op één of meerdere van de leefbaarheidsthema's verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, sluipverkeer, barrièrewerking
- gebleken draagvlak vanuit de omgeving (door de zogenaamde digitale maatregelenmarkt)

### 4.2 Analyse: Participatie- en expertspoor

De analyse van het onderzoek naar de korte termijn maatregelen bestaat uit twee sporen: (1) een participatiespoor waarbij bewoners uitgebreid werden betrokken in twee rondes en (2) het expertspoor waarin deskundigen van het bureau analyses uitvoerden op de situatie rondom de N203 en op de inbreng van bewoners.

#### **Participatiespoor**

Het oorspronkelijke participatiespoor is door de coronamaatregelen omgevormd tot een volledige online-aanpak. Deze bestond uit een twee rondes: het belevingsonderzoek en de maatregelenmarkt.

#### Belevingsonderzoek

In het belevingsonderzoek konden bewoners en overige geïnteresseerden via het platform Maptionnaire aan de hand van een enquête aangeven en toelichten wat ze prettige en minder prettige locaties vonden. De Maptionnaire werd ondersteund met korte toegankelijke 'kennis'- filmpjes over vijf leefbaarheidsthema's verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, sluipverkeer, barrièrewerking. Deze digitale ronde werd aangevuld met informatie uit vijftien interviews met bewoners uit verschillende wijken, leeftijd en doelgroep (ondernemers, forenzen etc.). Hierbij stonden de vijf leefbaarheidsthema's steeds centraal. De interviews zijn opgetekend in "het verhaal van Krommenie en Assendelft".

#### Digitale maatregelenmarkt

De tweede ronde van het participatiespoor was een digitale maatregelenmarkt. Via het online platform Maptionnaire zijn – na het doorlopen van het selectieproces in het expertspoor – negen maatregelen voorgelegd aan de omgeving. Hier kon men beargumenteerd aangeven of men wel of geen behoefte had aan de maatregel.



## Expertspoor

Het expertspoor bestond ook uit twee stappen: een analyse van de huidige situatie rond de N203 op het punt van leefbaarheid en de analyse en beoordeling van de voorgestelde maatregelen.

### Analyse van de huidige situatie

De eerste stap in het expertspoor was een grondige analyse van de huidige situatie door experts op het wegennet en verkeer, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en barrièrewerking. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van de reeds uitgevoerde milieu effect onderzoeken, aangevuld met recente inzichten. Ook de expert kennis van de gemeente Zaanstad is hierin gebruikt. Uit de beschouwing blijkt dat er nu dagelijks meer verkeer rijdt dan in het MER is berekend voor 2030. Dit leidt tot sluipverkeer, hoge geluidsbelastingen en hinder voor bewoners. Het verkeer en de hoge achtergrondconcentratie van luchtverontreiniging zorgen samen voor een slechte luchtkwaliteit. Uit ongevalanalyses blijkt dat zich in het gebied niet bijzonder veel ongevallen voordoen en er is geen specifieke ongevalsoorzaak aan te wijzen. De bundel van spoor en N203 zorgt op meerdere plekken voor een barrièrewerking.

### Analyse en beoordeling voorgestelde maatregelen

De tweede stap bestond uit een uitgebreide expertanalyse op de uitkomsten van het belevingsonderzoek en de beoordeling van de ideeën voor maatregelen. Deze ideeën zijn vervolgens beoordeeld en vertaald naar een selectie van kansrijke maatregelen.

## 4.3 Uitkomsten participatie

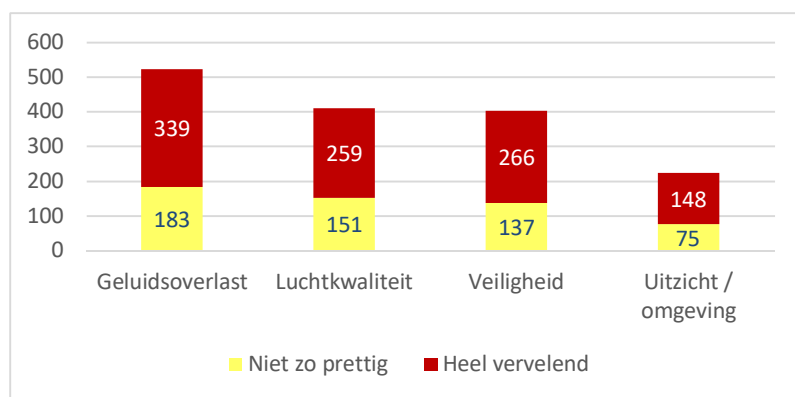
De respons van de eerste ronde was zeer groot. In het belevingsonderzoek zijn door 1152 individuele respondenten in totaal 1535 reacties op de kaart ingegeven. De meeste respondenten kwamen uit Krommenie en Assendelft. Bij de tweede ronde, de maatregelenmarkt, is door ruim 550 respondenten een bruikbare reactie ingevuld. De betrokkenheid bij het onderwerp leefbaarheid is groot.

### **Veel lokale problemen**

Tijdens de eerste participatieronde zijn vaak lokale problemen genoemd die wel op korte termijn uitvoerbaar zijn, maar die echt in de kernen Krommenie en Assendelft-Noord spelen. Deze knelpunten en ideeën voor maatregelen zijn in goed overleg overgedragen aan de gemeente Zaanstad.

### **Geluidsoverlast het vaakst genoemd**

Uit de belevingsinterviews en de enquêtes komt naar voren dat de inwoners van Krommenie en Assendelft gehecht zijn aan hun woning en woonomgeving, maar dat de nabijheid van de provinciale weg N203 grote negatieve impact op de leefbaarheid heeft en dat verder weg van de N203 de omgeving vaker als prettig wordt ervaren. Geluidsoverlast wordt het vaakst genoemd (in totaal 522 keer) en ook het vaakst als 'heel vervelend' (339 keer). Na geluidsoverlast volgen luchtkwaliteit (totaal 410 keer) en verkeersveiligheid (totaal 403 keer). Uitzicht en omgeving wordt het minst vaak genoemd maar toch nog 223 keer (14% van het totaal).



Afbeelding 4: Grafiek met benoemde leefbaarheidsthema's

Een ander negatief aspect wat duidelijk blijkt uit de 1<sup>e</sup> participatieronde is het sluipverkeer op de Ambachtslaan en de Dorpstraat in Assendelft.

### Aanleg Verbinding A8-A9 vaak genoemd als oplossing

De actieve participatie in dit onderzoek onderstreept dat de problematiek onverminderd en volop leeft. De voorgestelde maatregelen hebben effect, maar niet zo veel als de aanleg van de A8-A9 zal hebben. Dit wordt ook door deelnemers aan het onderzoek ruimschoot aangegeven. In het belevingsonderzoek is de aanleg van de A8-A9 als maatregel door bewoners het vaakst (meer dan 200 keer) genoemd omdat deze, zoals bewoners het zien, 'de problemen pas echt zou oplossen'.

### Maatregelmarkt toont voorkeur drie maatregelen

Op basis van het belevingsonderzoek en de expertbeschuwing zijn maatregelen voorgesteld op de digitale maatregelenmarkt. Deze maatregelen zijn tot stand gekomen door een zorgvuldige selectie van een ruime set aan ideeën tot 70 ruwe maatregelen. Vervolgens zijn deze door experts geanalyseerd. Daarbij is beoordeeld in hoeverre die maatregelen ook daadwerkelijk effect hebben én realiseerbaar zijn binnen de randvoorwaarden van het onderzoek (o.a. op korte termijn realiseerbaar en budget). Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in 6 kansrijke maatregelen en 3 optionele maatregelen.

Van deze in totaal negen maatregelen die op de maatregelenmarkt zijn voorgelegd, geven de respondenten aan dat drie maatregelen de meeste voorkeur hebben: geluidwerende vangrails tussen Vlietsend en Trias, meer bomen en groen langs de N203 en het verbeteren van de doorstroming. Dit draagvlak is als onderdeel meegenomen in de integrale beoordeling van de maatregelen in het expertspoor, zie de volgende paragraaf.

## 4.4 Beoordeling effecten en draagvlak

De negen maatregelen zijn beoordeeld op de vijf criteria van leefbaarheid en op haalbaarheid (waaronder draagvlak). Het resultaat van deze beoordeling is weergegeven in onderstaande matrix. Zie bijlage 2 voor een grotere, beter leesbare, matrix.



Afwegingsmatrix		Kansrijke maatregelen						Optionele maatregelen		
		Geluidwerende vangrails tussen Vlietsend en Trias	Snelheid 50 km/h bij kruispunten Busch en Dam	Aanpak Stationsgebied	Meer bomen en groen rondom de N203	Doorstroming beïnvloeden	50 km/h plateaus op de N203 in Krommenie	Voetgangersbrug N203 Stationsgebied	Fiets- en voetgangersbrug Vlietsend	Meer snelheidscontroles N203
<b>Effecten op leefbaarheidsthema's</b>										
1	Geluidhinder	2	0	0	0	1	1	0	0	1
2	Luchtkwaliteit	1	0	0	1	1	1	0	0	1
3	Sluipverkeer	0	0	0	0	1	0	0	0	0
4	Barrièrewerking	0	0	0	0	0	0	1	1	0
5	Verkeersveiligheid	0	1	1	0	0	0	1	1	1
<b>Totaal effecten leefbaarheid</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Haalbaarheid</b>										
6	Draagvlak omgeving	Groot	Geen draagvlak	Redelijk	Groot	Groot	Klein	Geen draagvlak	Klein	Klein
7	Kosten	Laag	Laag	Gemiddeld	Laag	Laag	Laag	Gemiddeld	Hoog	Laag
8	Doorlooptijd	Binnen 1 jaar	Binnen 1 à 2 jaar	Binnen 2 à 3 jaar	Binnen 1 jaar	Binnen 1 à 2 jaar	Binnen 1 à 2 jaar	Binnen 2 à 3 jaar	Lange termijn/buiten scope	Binnen 1 à 2 jaar
9	Technische haalbaarheid	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Redelijk	Gering	Groot
10	Juridische & procesmatige haalbaarheid	Groot	Gering	Redelijk	Groot	Groot	Groot	Groot	Redelijk	Gering
<b>Conclusie haalbaarheid</b>		<b>Groot</b>	<b>Klein</b>	<b>Gemiddeld</b>	<b>Groot</b>	<b>Groot</b>	<b>Gemiddeld</b>	<b>Klein</b>	<b>Klein</b>	<b>Klein</b>

Afbeelding 5: Afwegingsmatrix kortetermijnmaatregelen N203 Krommenie

Uit de beoordeling van de maatregelen en de effecten blijkt dat een beperkt aantal voldoet aan de gestelde randvoorwaarden van het onderzoek (realiseerbaar op korte termijn, binnen budget van € 11 mln, bij N203 en geen negatief effect elders) en op draagvlak van de omgeving kunnen rekenen. Maatregelen om bijvoorbeeld de hoeveelheid verkeer op de N203 te verminderen leiden tot ongewenste effecten op andere routes. De effectiviteit van de verkeersmaatregelen is beperkt. De inrichtingsmaatregelen dragen vooral bij aan het welbevinden van bewoners en de perceptie van leefbaarheid.

## Beschouwing per leefbaarheidsthema

### Geluid

Overlast door geluid wordt met name ervaren langs de N203 in Krommenie en op enkele erf- en wijkontsluitingswegen. Het effect van de maatregelen op geluid is beperkt. De geluidwerende vangrails leveren een bijdrage aan de geluidsreductie (1-3 dB). Het geluidsniveau blijft echter nog boven de streefwaarde van 63 dB.

### Lucht

Ten aanzien van lucht is te zien dat een vermindering van luchtkwaliteit langs de N203 alleen realiseerbaar is wanneer de hoeveelheid verkeer substantieel wordt verlaagd. Zelfs dan blijft de luchtkwaliteit slecht door de hoge achtergrondconcentratie. De maatregelen meer bomen en groen, beïnvloeden doorstroming en groene geluidwerende vangrails zorgen voor een geringe verbetering.

### Sluipverkeer

Het verbeteren van de doorstroming kan een licht positief effect hebben op het verminderen van sluipverkeer elders.

### Barrièrewerking

De N203 en spoorbundel vormen een barrière. Op verschillende punten is de bundel oversteekbaar. Er is geen duidelijke roep is om nieuwe oversteek mogelijkheden te realiseren. Bruggen voor langzaam verkeer hebben een positieve bijdrage op het verminderen van de barrièrewerking.

### Verkeersveiligheid

Voor verkeer zijn verschillende maatregelen de revue gepasseerd. Hierbij geldt dat wijzigingen in het verkeersnetwerk op de N203 leiden tot negatieve effecten op het onderliggende wegennet. Wanneer de verkeersaantallen niet veranderen is een lichte verbetering mogelijk.

## 4.5 Voorgestelde maatregelen

### **Korte termijnmaatregelen, op te pakken door de provincie**

#### Geluidwerende vangrails tussen Vlietsend en Trias

Er is veel draagvlak voor de toepassing van geluidwerende vangrails en ze leveren een objectief duidelijk meetbaar effect. Ook de mogelijkheid van begroeiing van de vangrails is goed ontvangen.

#### Meer bomen en groen rondom de N203

Deze maatregel draagt bij aan het woongenot en aan de gezondheidsbeleving, zo blijkt uit het belevingsonderzoek en heeft veel draagvlak.

#### Herinrichting oude busstationsgebied

Deze maatregel heeft een gemiddeld draagvlak en draagt met name bij aan het gevoel van veiligheid en het woongenot. Het advies is om een proces te starten om samen met de betrokken stakeholders een kleinschalige herinrichting van het (voormalige) stationsgebied te realiseren die eventuele herontwikkeling op langere termijn niet in de weg zit.

#### Snelheidsmetingen N203 Saendelverlaan - Vlietsend

Het aanbrengen van 50 km/h plateaus heeft een klein draagvlak maar kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, geluidsreductie en luchtkwaliteit. Er zijn ook nadelen zoals trillingen, verminderd rijcomfort en slechtere doorstroming. Om meer zicht te krijgen op de daadwerkelijk gereden snelheden zijn snelheidsmetingen nodig. Aan de hand van de resultaten kan in een nadere uitwerking worden bepaald of en hoe snelheidsplateaus effectief zijn zonder nadelen.

#### Ontwikkelingen iVRI's volgen om doorstroming te verbeteren.

Doorstroming verbeteren heeft groot draagvlak in de omgeving. De huidige verkeersregelingen zijn echter reeds verregaand geoptimaliseerd op het verbeteren van de doorstroming (groene golf). Een netwerkbrede verkeersmanagementaanpak, ondersteund door iVRI's (intelligente VRI's) biedt misschien aanvullende mogelijkheden. Proeven op dit gebied worden gevolgd om verdere stappen te nemen als deze kansrijk blijken.

Bovenstaande maatregelen leveren een reductie van de geluidhinder op en een lichte verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Tegelijkertijd verbetert het uitzicht van direct aanwonenden en weggebruikers. Ook dragen deze maatregelen bij aan de perceptie van een gezondere woonomgeving. De maatregelen kennen een korte of gemiddelde doorlooptijd, korter dan drie jaar, en zijn zowel technisch als juridisch en procesmatig haalbaar. Deze maatregelen verlichten de ervaren overlast langs de N203 en geeft gehoor aan de wensen en ideeën van de direct aanwonenden en wijdere omgeving.

Verder onderzoek of uitwerking van alle andere maatregelen genoemd in het onderzoek en voorgesteld op de digitale maatregelenmarkt is niet nodig: er is geen draagvlak voor deze maatregelen, de effectiviteit is nihil tot negatief of de haalbaarheid is twijfelachtig.

### **Korte termijn maatregelen, op te pakken door de gemeente Zaanstad**

#### Lokale problemen Zaanstad

Tijdens de eerste participatieronde zijn vaak lokale problemen genoemd die wel op korte termijn uitvoerbaar zijn, maar die echt in de kernen Krommenie en Assendelft-Noord spelen. In Krommenie is een aantal punten mogelijk te verbeteren op het aspect verkeersveiligheid. In Assendelft Noord zijn vooral aanknopingspunten wat betreft verkeerscirculatie. Deze knelpunten en ideeën voor maatregelen zijn in goed overleg overgedragen aan de gemeente Zaanstad.

### Rondweg Assendelft

De gemeente Zaanstad heeft het verzoek ingediend aan provincie Noord-Holland om bij te dragen aan de aanleg van de rondweg in Assendelft Noord, inclusief de opwaardering van de Noorderweg vanaf de rondweg tot aan de Communicatieweg West (zie onderstaande afbeelding). Het gaat om het permanent maken van de bestaande bouwweg voor de ontwikkeling van Kreekrijk.



*Afbeelding 6: Beoogde nieuwe route tussen Noorderveenweg en Communicatieweg*

Met deze maatregel vermindert de belasting van de Dorpsstraat in Assendelft Noord met sluipverkeer. Deze maatregel is afgefallen in het onderzoek naar kortetermijnmaatregelen omdat deze niet bijdraagt aan de verbetering op en rond de N203. De rondweg is wel een effectieve maatregel die bijdraagt aan de vermindering van het sluipverkeer over de Dorpsstraat, tussen de Noorderveenweg en de Communicatieweg, en over de Communicatieweg, tussen de Dorpsstraat en de Noorderweg, totdat de Verbinding A8-A9 wordt aangelegd.

Geadviseerd wordt een bijdrage van maximaal € 1,3 miljoen te reserveren uit het budget van € 11 miljoen voor deze maatregel. Voorwaarde voor een financiële bijdrage is dat het project door de drie betrokken partijen (gemeente Zaanstad, PNH en Vervoerregio) in gelijke delen gezamenlijk wordt gedragen en dat de verantwoordelijkheid voor verdere uitwerking en uitvoering bij de gemeente Zaanstad ligt.

## 5. Conclusies en vervolgaanpak

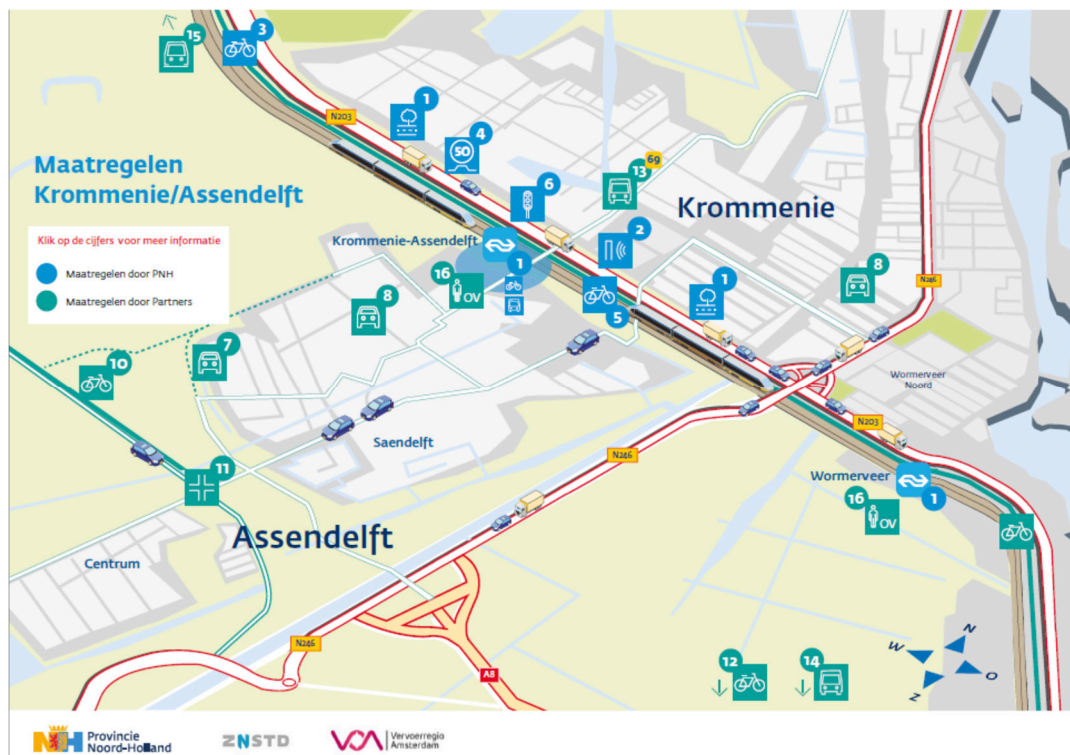
### 5.1 Verbinding A8-A9

Uit het participatietraject van mogelijke maatregelen om de overlast van het verkeer op de N203 blijkt dat gebruikers en bewoners overlast ervaren van de weg. Geluidshinder, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zijn daarbij veel genoemde items waarover respondenten zich zorgen maken. Het wegnemen van het verkeer (aanpak aan de bron) is een maatregel die de overlast van het verkeer in Krommenie en Assendelft echt aanpakt. De Verbinding A8-A9 wordt dan ook door veel respondenten ingebracht als oplossing voor de problemen. Uit de planMER van de Verbinding A8-A9 blijkt ook dat de nieuwe verbinding ca. 75% van het verkeer wegneemt van de N203.

De resultaten van het onderzoek naar de kortetermijnmaatregelen leefbaarheid Krommenie laten zien dat er maatregelen zijn die iets doen aan de beleving van de overlast van het verkeer op de N203. Het aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets laat zien dat er mogelijkheden zijn om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets van, naar en in Krommenie en Assendelft te verbeteren. De effecten van de maatregelen zijn klein. Voor een structurele aanpak van de problemen is meer nodig dan de hier voorgestelde maatregelen.

### 5.2 Voorstel uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft

Voorgesteld wordt de uitkomsten van de beide onderzoeken te bundelen tot één compact uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft. Het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft heeft twee categorieën: op te pakken door de provincie Noord-Holland en op te pakken door derden. De provincie treedt bij de eerste categorie op als initiatiefnemer, bij de tweede categorie zijn andere initiatiefnemers. De provincie Noord-Holland zal als geheel het uitvoeringsprogramma monitoren.



Afbeelding 7: Ligging van de maatregelen

### Op te pakken door de provincie Noord-Holland

De maatregelen die betrekking hebben op de N203 kunnen door de provincie Noord-Holland worden opgepakt, omdat de provincie daarover zeggenschap heeft, of omdat de provincie een coördinerende rol kan vervullen. Dat geldt ook voor een aantal maatregelen met betrekking tot OV en fiets. Deze maatregelen zijn opgenomen in de categorie 'op te pakken door de provincie Noord-Holland'. In onderstaande tabel zijn de maatregelen weergegeven. Maatregel 1 omvat meerdere maatregelen om de samenhang te behouden, waarbij zowel vanuit de kortetermijnmaatregelen leefbaarheid als vanuit het onderzoek naar openbaar vervoer- en fietsmaatregelen, een aanpak van het stationsgebied wordt geadviseerd. De volgende maatregelen vallen hieronder:

- Meer bomen en groen N203;
- Herinrichting oude busstationsgebied;
- Verbeteren sociale veiligheid door oa verlichting en verbeteren zichtlijnen;
- Kiosk Wormerveer en verruimen openingstijden Kiosk Krommenie-Assendelft;
- Fietsenstalling Krommenie-Assendelft;
- Verbeteren aansluiting bus-trein.

Nr.	Maatregel	Kosten	Termijn	Betrokken partijen
1	<p>Aanpak stationsgebieden Krommenie-Assendelft en Wormerveer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer bomen en groen langs de N203 bij Krommenie;</li> <li>• Herinrichting van het oude busstationsgebied van Krommenie-Assendelft;</li> <li>• Verbeteren sociale veiligheid door bijv., verlichting en verbeteren zichtlijnen op en bij beide stations;</li> <li>• Realiseren van een Kiosk op station Wormerveer en het verruimen van de openingstijden van de Kiosk op station Krommenie-Assendelft;</li> <li>• Een grotere fietsenstalling op station Krommenie-Assendelft;</li> <li>• Verbeteren van de aansluiting en overstapmogelijkheden op de bus en trein op station Krommenie-Assendelft.</li> </ul>	c.a. € 3.500.000	2021-2025	Vervoerregio, Zaanstad, NS, ProRail, Connexxion
2	Aanleg van geluidwerende vangrails langs de N203	€ 500.000	2021-2022	Vervoerregio
3	Inrichten van een doorfietsroute langs N203 tussen Uitgeest en Krommenie	€ 3.600.000	2025-2030	Vervoerregio
4	<p>Onderzoek naar de werking van verkeersplateaus (geschikt voor 50 km/h) op de N203</p> <p><i>Evt. realisatie</i></p>	€ 500.000	2023-2024	Vervoerregio
5	<p>Onderzoek naar verbetermogelijkheden van de fietsoversteek over de N203 bij het Vlietsend</p> <p><i>Evt. realisatie</i></p>	€ 100.000	2023-2024	Vervoerregio, Zaanstad



6	Onderzoek naar de verkeersdoorstroming op de N203 met inzet van intelligente verkeerslichten  <i>Evt. realisatie</i>	€ 500.000	2023-2025	Vervoerregio
---	--	-----------	-----------	--------------

### Op te pakken door derden

De overige maatregelen vallen onder de bevoegdheid van andere partijen, bijvoorbeeld de gemeente Zaanstad (wegbeheerder), Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener of BDU-verantwoordelijke) of vervoerder (concessiehouder). Deze maatregelen zijn opgenomen in de categorie 'projecten op te pakken door derden.'

Nr	Maatregel	Kosten	Termijn	Betrokken partijen
7	Aanleg rondweg Assendelft (de provincie Noord-Holland levert een bijdrage)	€ 1.300.000	2021-2022	
8	Lokale verkeersmaatregelen in Krommenie en Assendelft	PM	n.t.b.	Vervoerregio
9	Herinrichten van het fietspad langs de Wandelweg in Wormerveer	€ 1.100.000	2025-2030	Vervoerregio
10	Verbeteren van de verharding van het fietspad op de Communicatieweg in Assendelft	€ 1.900.000	2022-2025	Vervoerregio, HHNK, Heemskerk
11	Herinrichten van de kruising Dorpsstraat/Communicatieweg in Assendelft	€ 50.000	2022-2025	Vervoerregio
12	Uitwerken van een fietsroute door Westerkoog	€ 50.000	2021-2023	Vervoerregio
13	Aanpassen dienstregeling buslijn 69 inclusief aanpassen infrastructuur	€ 570.000	n.t.b.	Vervoerregio
14	Verwijzing aanbrengen op station Zaandam naar de bus naar Assendelft	€ 15.000	n.t.b.	
15	Verbetering van OV-aansluitingen op station Uitgeest	€ 0	n.t.b.	
16	Inzet OV-coaches voor een laagdrempeliger gebruik van het OV	n.t.b.	2021-2025	Zaanstad, NS, Connexxion

## 5.3 Financiën

Bij de financiering van de projecten wordt de lijn gehanteerd dat de projectverantwoordelijke de financiering van het project op zich neemt. Dat houdt in dat de provincie Noord-Holland verantwoordelijk is voor de dekking van de projecten die zij zelf oppakt. Voor de projecten van derden wordt er vanuit gegaan dat geen financiële bijdrage vanuit de provincie Noord-Holland nodig is. Wel zijn er mogelijkheden in het kader van subsidies voor een bijdrage uit de Brede Doeluitkering (BDU-gelden). De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitkering van de BDU-gelden in deze regio. Zowel de gemeente Zaanstad als de provincie Noord-Holland kunnen gebruik maken van deze subsidieregeling.

In de begroting is € 11 miljoen gereserveerd voor de verbetering van de leefbaarheid langs de N203. De maatregelen waar de provincie voor verantwoordelijk is, voortvloeiend uit beide onderzoeken, zijn begroot op € 10.225.000. Het betreft hier een eerste inschatting van de kosten, exclusief eventuele bijdragen van derden. Een nadere detaillering van de projecten leidt

tot een scherpere kostenindicatie. De hiergenoemde bedragen kennen een onzekerheidsmarge van +/- 50%. Daarnaast is € 500.000 benodigd voor de verder uitwerking en begeleiding van de maatregelen. Het voorstel is deze kosten te dekken uit het budget voor de leefbaarheidsmaatregelen A8-A9.

## 5.4 Vervolgstappen en planning maatregelen

Binnen het uitvoeringsprogramma zijn twee categorieën benoemd. In deze paragraaf volgt een overzicht van de stappen die binnen de categorieën.

### **Categorie 'Projecten op te pakken door de provincie Noord-Holland.'**

#### Inrichtingsplan

De maatregelen uit deze categorie kunnen niet allen zomaar worden uitgevoerd. Voor de geluidwerende voorzieningen, meer bomen en groen rondom de N203 en het herinrichten van het oude busstationsgebied geldt dat het voorstel is dit in overleg met aanwonenden en belanghebbenden te gaan doen. Vanuit het openbaar vervoer gaat het om het verbeteren van de veiligheid (met camera's en openingstijden van de kiosk), het P&R terrein en uitbreiding van de fietsenstalling. Voor deze maatregelen tezamen wordt een inrichtingsplan opgesteld. Het streven is dit plan eind 2021 beschikbaar te hebben en op basis daarvan de uitvoering te starten.

#### Verder onderzoek

Daarnaast zijn er maatregelen waarvan nog niet helder is of de maatregelen tot een verbetering leiden: de plateaus, fietsoversteek Vlietsend en het verbeteren van de doorstroming door middel van iVRI's.

Plateaus in de N203 hebben alleen nut indien duidelijk is dat veel van het verkeer ter plaatse te hard rijdt. Is dat niet het geval dan heeft de realisatie van plateaus geen nut. Er zullen eerst snelheidsmetingen gedaan worden. Daarnaast moet bekeken worden in hoeverre eventuele plateaus tot trillingsoverlast van zwaar verkeer leiden.

Ook voor de fietsoversteek Vlietsend geldt dat eerst inzichtelijk moet zijn hoe de fietsstromen verlopen en wat de effecten zijn op de doorstroming op het kruispunt, alvorens met voorstellen te komen voor een herinrichting van het kruispunt.

Voor het verbeteren van de doorstroming geldt dat scherp moet worden of de ruimte tot een verbeterde doorstroming er daadwerkelijk is. Mogelijk dat iVRI's daar een bijdrage aan kunnen leveren. Het vervangen van alle VRI's op de N203 is kostbaar (ruim 2 miljoen euro). Het is op dit moment onvoldoende duidelijk of een dergelijk investering ook leidt tot een betere doorstroming op de N203. Binnen de bestaande VRI-regelingen is geen ruimte voor verdere optimalisatie.

#### Rondweg Assendelft

De rondweg Assendelft is een project van de gemeente Zaanstad. Afsproken is dat de gemeente de uitvoering op zich neemt en de provincie een financiële bijdrage levert, onder de voorwaarde dat de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Zaanstad beiden hetzelfde bedrag bijdragen.

### **Categorie 'Op te pakken door derden'**

Voor de projecten benoemd in het categorie 'Op te pakken door derden' geldt dat de provincie geen bevoegd gezag is en niet kan besluiten deze projecten te initiëren. De provincie gaat met de genoemde partijen verder in overleg om te kijken of derden bereid zijn deze maatregelen ten uitvoer te brengen.

**Tot slot**

Het voorstel is om de uitvoering en ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft te monitoren en halfjaarlijks te rapporteren richting PS.



## 6. Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets (MuConsult)

Bijlage 2: Leefbaarheid N203 Krommenie, Onderzoek naar kortetermijnmaatregelen (Sweco)