

## Toelichting op de niet haalbare maatregelen

Dit document geeft een toelichting op de 'niet haalbare' maatregelen uit het onderzoek *Kortetermijnmaatregelen leefbaarheid N203 Krommenie*.

Het document *Toelichting selectieproces maatregelen* schetst een algemene toelichting op het onderzoek en het selectieproces van de maatregelen. Dat document noemt de maatregelen die in de Maatregelenmarkt voorgelegd worden aan de bewoners: 6 kansrijke en 3 optionele maatregelen. Deze 6 plus 3 maatregelen (totaal 9) komen voort uit de analyse van een set van 21 zogenoemde *concrete* maatregelen. De 12 overige maatregelen zijn in het selectieproces beoordeeld als 'niet haalbaar' met betrekking tot dit onderzoek. Hiervoor zijn per maatregel een of meerdere redenen aan te geven, die in dit document voor elk van deze 12 maatregelen kort worden toegelicht.

- **Verkeerscirculatie- en verkeersveiligheidsmaatregelen Krommenie**

De maatregel betreft diverse ideeën om verkeersonveiligheid en sluipverkeer terug te dringen, dan wel de verkeersafwikkeling te verbeteren in Krommenie. Het gaat om maatregelen, verspreid over de bebouwde kom van Krommenie, dus verder weg van de N203. Voorbeelden zijn: uitbreiding 30 km/u-zones, snelheidsdrempels / plateaus, aanpassingen Rosariumlaan en Padlaan. Voor de verkeerscirculatie kan gedacht worden aan het aanpassen van de inrichting en rijrichting van wegen om verkeer gewenste (veiliger) routes te laten volgen.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld in het kader van dit onderzoek omdat de maatregelen geen of nauwelijks invloed hebben op de situatie rond de N203. De ingebrachte ideeën en nadere beschouwingen worden overgedragen aan de gemeente Zaanstad voor verdere analyse in relatie tot lokale verkeersplannen.

- **Verkeerscirculatie- en verkeersveiligheidsmaatregelen Assendelft**

De maatregel betreft diverse ideeën om verkeersonveiligheid en sluipverkeer terug te dringen, dan wel de verkeersafwikkeling te verbeteren in Assendelft. Het gaat om maatregelen, verspreid over de bebouwde kom van Assendelft, dus verder weg van de N203. Voorbeelden zijn: uitbreiding 30 km/u-zones, snelheidsdrempels / plateaus, aanpassingen rotondes Saendelverlaan en Noorderveenweg-Dorpsstraat, Ambachtslaan. Voor de verkeerscirculatie kan gedacht worden aan het aanpassen van de inrichting en rijrichting van wegen om verkeer gewenste (veiliger) routes te laten volgen. Denk hierbij ook aan aanleg en/of opwaardering van wegen, zoals verbinding van de Noorderweg naar de Communicatieweg, een rondweg rondom Assendelft naar/langs Kreekrijk.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld in het kader van dit onderzoek omdat de maatregelen geen of nauwelijks invloed hebben op de situatie rond de N203. De ingebrachte ideeën en nadere beschouwingen worden overgedragen aan de gemeente Zaanstad voor verdere analyse in relatie tot lokale verkeersplannen.

- **Spreiding schooltijden**

De maatregel betreft het spreiden van de schooltijden van scholen rondom de N203, in overleg met de scholen, om de ochtendspits te kunnen spreiden.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat dit een aanpassing betreft die niet direct met de N203 te maken heeft. Ook dit wordt als optie doorgegeven aan de gemeente Zaanstad.

- **Geluidsscherm bij Sporting Krommenie**

Deze maatregel betreft het plaatsen van een geluidsscherm tussen de Marslaan en Busch (Krokodil), een verlenging van het huidige geluidsscherm.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat het effect op geluidsoverlast in Zuiderham te beperkt blijkt en ook op basis van wettelijke normen niet nodig/doelmatig is.

- **Geluidwerende vangrail met transparante opzet**

Deze maatregel betreft het maken van een hogere geluidwerende vangrail tussen de N203 en de parallelweg (Provincialeweg), met een transparant opzetscherm. Het opzet scherm zorgt voor een

verdere reductie van het geluid en de transparantie voorkomt dat uitzicht en licht weggenomen wordt.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat er nog geen opzetschermen zijn ontwikkeld die aan de veiligheidseisen voldoen.

- **Snelheidslimiet 50 km/u N203 tussen Busch en Dam en Trias VMBO**

Deze maatregel betreft het verlagen van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 50 km/u tussen Busch en Dam en de Saendelverlaan / Trias VMBO. Om deze maatregel te realiseren is tevens een aanpassing van de weg noodzakelijk. Het wegbeeld dient namelijk te passen bij de gevraagde snelheid, zodat deze snelheid voor weggebruikers 'logisch' past bij hun beleving. Alleen dan is de gevraagde snelheid ook 'juridisch handhaafbaar'.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat niet aan bovenstaande kan worden voldaan. Dit gedeelte van de weg ligt niet binnen de bebouwde kom en is ook niet zodanig aan te passen dat de weg de uitstraling krijgt van een bebouwde kom. De bebouwing ligt ver van de weg en is (door het geluidsscherm) zelfs niet zichtbaar. Samen met de lange zogeheten 'rechtstand' van dit weggedeelte betekent dit dat 50 km/u hier niet geloofwaardig te maken is.

- **Fietstunnel Vlietsend**

Deze maatregel betreft de realisatie van een fiets- en voetgangerstunnel onder de N203 en het spoor, ter hoogte van het kruispunt N203/Vlietsend/Korte Industrieweg. Voor fietsers/voetgangers is dit aantrekkelijker dan een brug: de hellingen zijn prettiger, want minder hoog en daarmee korter.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat deze niet binnen het beschikbare budget te realiseren is en ook niet op korte termijn. Het ruimtebeslag van een tunnel is groot en het aansluiten op het oost-west-fietspad levert aanvullende (dure) inpassingsuitdagingen op. De realisatiefase zou gepaard gaan met veel verkeershinder. Ook levert een tunnel niet voor alle fietsers een veilige situatie op. In de optionele maatregelen is wel een fiets- en voetgangersbrug opgenomen. Aanleg van een tunnel *onder* het spoor is aanzienlijk lastiger dan een brug eroverheen.

- **Aanpassen routeverwijzing vanaf A9**

Deze maatregel betreft het aanpassen van de bewegwijzering op de A9 bij Uitgeest. Momenteel verwijst deze voor 'Amsterdam' via N8/N203. Een bedachte aanpassing is om alleen 'Amsterdam-Noord' via N8/N203 te sturen en 'Amsterdam-overig' via de A9.<sup>1</sup>

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat deze naar verwachting nauwelijks effect heeft. De reguliere gebruiker laat zich niet verleiden door dit soort informatie en ook de ter plaatse minder bekende (incidentele) passant rijdt op zijn navigatie. Men kiest de snelste route.

- **Rotonde op de N203**

Deze maatregel betreft de aanleg van een rotonde op de N203, in plaats van het kruispunt met de lepenstraat. Hierbij wordt ook een deel van het voormalige stationsgebied gebruikt voor de inpassing van de rotonde.

Deze maatregel wordt als niet haalbaar beoordeeld omdat de N203 deels verlegd zou moeten worden om goed op de rotonde uit te komen. Daarmee is de maatregel niet binnen het budget en de korte termijn van dit onderzoek te realiseren. Daarnaast zou de realisatiefase gepaard gaan met veel extra verkeershinder.

- **Verbod vrachtverkeer N203 (tussen Busch en Dam en A9)**

Deze maatregel betreft een verbod voor vrachtverkeer op de N203 tussen Busch en Dam en de A9. Dit dient dan aangevuld te worden met een vrachtverbod op Communicatieweg West. Dit verbod is nodig om te voorkomen dat het vrachtverkeer uitwijkt naar deze route. Er blijft met deze

---

<sup>1</sup> De dynamische verwijzing (de DRIP) op de A9 geeft overigens informatie over twee 'logische ingangen naar Amsterdam: zowel via knooppunt Coenplein als via Knooppunt Badhoevedorp. Hiermee worden weggebruikers dus geïnformeerd over de geadviseerde en meest snelle route.

maatregel wel vrachtverkeer rijden op de N203, dat b.v. nodig is voor de bevoorrading van Krommenie en Assendelft.

Deze maatregel is om meerdere redenen als niet haalbaar beoordeeld. Het weren van vrachtverkeer op een doorgaande provinciale weg is wettelijk onmogelijk of erg lastig en in ieder geval nauwelijks af te dwingen en te handhaven. Uit een verkennende berekening blijkt bovendien dat de maatregel leidt tot veel extra vrachtverkeer (economisch dure en vervuilende vrachtkilometers) op het Noord-Hollandse wegennet, zij het op een aantal andere wegen, met de leefbaarheidsnadelen die daarmee gepaard gaan.

- **N203 naar 2x1 plus spitsafsluiting Communicatieweg**

Deze maatregel betreft het versmallen van de N203 van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Combinatie is nodig met het tijdens de spits afsluiten van de Communicatieweg voor doorgaand verkeer, om te voorkomen dat het verkeer massaal uitwijkt naar deze weg, die daarvoor niet geschikt is. Een verkennende berekening wijst uit dat deze maatregel veel verkeersoverlast op andere routes in Noord-Holland veroorzaakt en dus de regionale bereikbaarheid benadeelt. Deze verkeerwerende maatregel zou de dagelijkse hoeveelheid verkeer over de N203 slechts beperkt verlagen, omdat voor veel verkeer dit ook na de versmalling de meest logische route is.

- **Aanleg oostelijke deel nieuwe verbinding A8-A9 plus ontsluiting hierop**

Deze maatregel betreft het ('alvast') aanleggen van het oostelijke deel van de nieuwe Verbinding A8-A9, inclusief de aansluiting Saendelft.

Deze maatregel is als niet haalbaar beoordeeld omdat deze niet op korte termijn en niet binnen het beschikbare budget te realiseren is. Daarnaast betekent het een verplaatsing van de verkeersoverlast naar andere plekken binnen Assendelft, zo is eerder geanalyseerd door de gemeente Zaanstad.