
*Agenda-initiatief inzake
'Plan alternatief' verbeter leefbaarheid Zaanstad Noord'*



**Christen
Unie**
Zaanstad



Zaanstad, 08-04-2023

Aanleiding

Zaanstad Noord kampt al langere tijd met enorme verkeersdrukke. De afgelopen 2 decennia zijn er veel woningen toegevoegd aan de van oorsprong rustige dorpen. En de drukke neemt alleen maar verder toe met het op stapel staande woningbouwprogramma in Zaanstad en de regio Alkmaar. Alleen al in Saendelft zijn de afgelopen 20 jaar al bijna 17.000 inwoners toegevoegd aan het dorp Assendelft dat zelf nog geen 7000 inwoners groot was en aan de infrastructuur is nagenoeg niets gewijzigd.

Maar het grootste probleem in Zaanstad Noord is niet de eigen groei van inwoners. De N203, de N246 en de dorpswegen slibben dicht door met name het regionale verkeer dat bij het ontbreken van een verbinding van de A8-A9 dwars door de haarvaten van de gemeente Zaanstad reist.

Er wordt al jaren gesproken over de A8-A9 verbinding. Veel woningbouw plannen en ook het Zaans Mobiliteitsplan zijn opgehangen aan de deze verbinding, die daarmee voor veel ontwikkelingen als randvoorwaardelijk wordt gezien. We weten echter inmiddels dat ondanks alle inspanningen en het maken van mooie plannen de A8-A9 verbinding op korte termijn niet komt. Zowel vanwege (het ontbreken van) de benodigde financiering als vanwege het doorsnijden van de Stelling van Amsterdam.

Omdat de afgelopen 20 jaar woningen zijn toegevoegd, er nog meer woningen toegevoegd gaan worden en een oplossing op enige zichtbare termijn niet in beeld is, vinden wij het voor de gezondheid en leefbaarheid van onze inwoners cruciaal dat er heel serieus werk gemaakt gaat worden van een maatregelen die op de kortere termijn letterlijk lucht gaan bieden.

Doel

Open gesprek met de raad over de verkenning van mogelijke oplossingsrichtingen voor de verkeersdrukke in Zaanstad Noord. Met als doel deze oplossingsrichtingen mee te geven aan het college in een opdracht om deze oplossingsrichtingen te onderzoeken op uitvoerbaarheid en met adviezen te komen over eventuele andere mogelijke oplossingen.

In de bijlage van dit agenda initiatief vind u ter inspiratie een schot voor de boeg voor oplossingsrichtingen.

Reeds ingezet:

*Door het uitblijven van de A8-A9 verbindingen heeft De Provincie Noord Holland in 2019 11 miljoen beschikbaar gesteld voor leefbaarheidsmaatregelen in Zaanstad Noord in de omgeving Station Krommenie/Assendelft. Daaruit zijn goede ontwikkelingen in gang gezet/afgerond, waaronder een rondweg in Assendelft tbv de ontsluiting van Saendelft, maatregelen om het stationsgebied te verbeteren, inzet Ov coaches etc. zie de kaart met projecten: [Infographic Maatregelen KrommenieAssendelft.pdf](#)
Veel van deze projecten zijn gelabeld en worden of zijn reeds uitgevoerd. Dit agenda- initiatief bouwt aanvullend door meer/aanvullende maatregelen.*

Vragen aan de fracties

1. Welke ideeën leven er bij uw fractie om de leefbaarheid in Zaanstad-noord te verbeteren dat meegenomen zou kunnen(mogelijk in een combinatie van meerdere maatregelen) worden in een verkenning naar oplossingen?
2. Wat vindt u van het idee om de genoemde oplossingen mee te geven aan het college om deze uit te laten werken in een verkenning om er vervolgens als raad verder over te kunnen spreken?
3. Sommige maatregelen kosten veel geld, andere zijn eenvoudiger (en goedkoper) te realiseren. Wat mag het kosten?

Namens Democratisch Zaanstad, Partij voor de Dieren en de ChristenUnie
Marianne Doves-de Boer, Melchior Mattens en Hanneke Veurink Malda

Mogelijke oplossingsrichtingen 'plan alternatief'

1. Idee: Invoeren van venstertijden

Een groot deel van het verkeer dat de wegen door Zaanstad gebruikt is regionaal verkeer. Verkeer dat bijv vanuit Heemskerk, Beverwijk en regio Alkmaar, naar Amsterdam wil reizen. Door de wegen door Zaanstad alleen te laten gebruiken door lokaal verkeer, wordt veel van de druk weggenomen. Dat kan bijvoorbeeld door het invoeren van bestemmingsverkeer of Venstertijden.

Voorbeelden elders

Dicht bij huis zijn er goede voorbeelden: In bijvoorbeeld de gemeente Oostzaan en de gemeente Wormerland (Neckerstraat). Als handhaving er scherp is dan kan het zeer succesvol zijn.

Concreet:

Het zou dan concreet kunnen gaan om het invoeren van venstertijden op de N203, de communicatie weg Oost en West en evt Genieweg en de N246.

Wat lost het op?

Het houdt het regionale verkeer, dat Zaanstad alleen gebruikt als doorvoer, voor een deel weg uit Zaanstad. Dat zorgt voor aanzienlijk minder verkeer en daarmee een beduidend schonere lucht, met name langs kwetsbare plakken als scholen.

Wat lost het niet op?

De regionale doorstroming. Het kan reizigers wel stimuleren meer met de trein te reizen als de kortere routes door Zaanstad niet meer mogelijk zijn. Daarnaast kan het de druk opvoeren bij Amsterdam en Alkmaar om verkeersoplossingen binnen Zaanstad mede mogelijk te maken.

Kosten

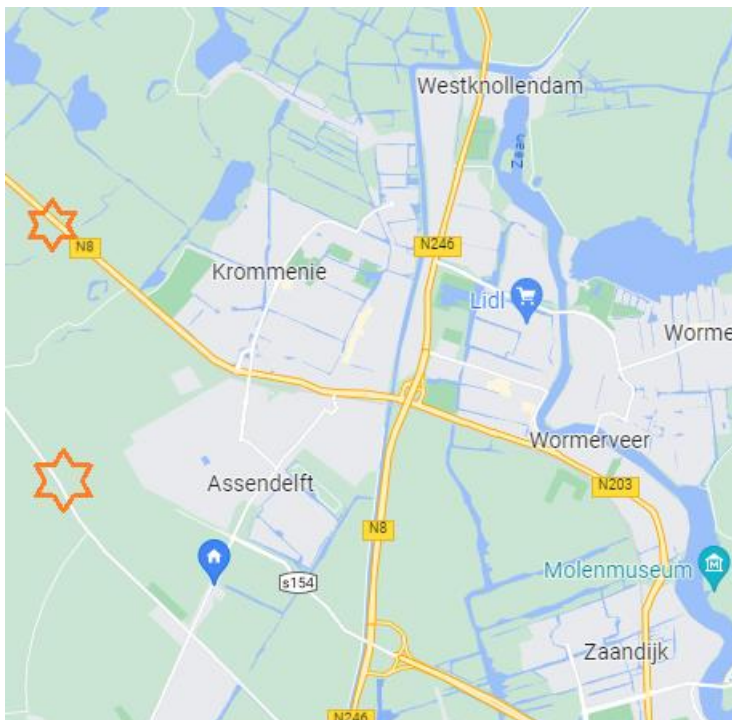
Het invoeren van venstertijden is niet duur en relatief eenvoudig uit te voeren. Borden, registratie en handhaving zijn nodig.

Toelichting

Al vaker is aangetoond dat er een grote hoeveelheid sluipverkeer door Zaanstad raast. Het gaat om vele miljoenen verkeersbewegingen per jaar. We kunnen dat voor een deel oplossen door tijdens de ochtend en avondspits venstertijden in te voeren. Een inrijverbod waarbij een uitzondering bestaat voor bestemmingsverkeer.

In Oostzaan en Wormerland wordt dit volgens de indieners al jaren succesvol toegepast. We willen onderzoeken of het invoeren van venstertijden op korte termijn mogelijk is. Om te voorkomen dat het sluipverkeer zich verplaatst naar het Smeekveen of de Genieweg zouden ook daar venstertijden ingevoerd moeten worden.

Kaart



Een voorbeeld waar venstertijden zouden kunnen worden ingevoerd.

2. Idee: aanpassen routeborden snelwegen

Al vaker is het voorstel besproken in de raad om goed onderzoek te laten doen naar alle verkeersborden die routes aangeven vanaf de snelwegen. Vaak wordt een route aangeduid via de blauwe borden die het verkeer naar Haarlem, Amsterdam of Alkmaar dwars door Zaanstad geleiden. Vanaf de A9 bijvoorbeeld wordt het verkeer via de N203 naar de A8 gestuurd in de richting van Amsterdam.

Voorbeelden elders

Niet bekend

Concreet:

Beginnen om in beeld te brengen welke routes er worden aangegeven die dwars door Zaanstad gaan, vervolgens nagaan hoe het verkeer ook zou kunnen rijden en vervolgens deze routes aan te laten passen.

Wat lost het op?

Het zorgt er voor dat er wellicht wat minder regionaal verkeer de route dwars door Zaanstad zal gebruiken.

Wat lost het niet op?

Het is een oplossing die niet zal helpen voor het dagelijkse verkeer dat de route door Zaanstad als vaste sluiproute kiest, maar dit idee is een no-regret maatregelen in het kader van alle-beetjes-helpen.

Kosten

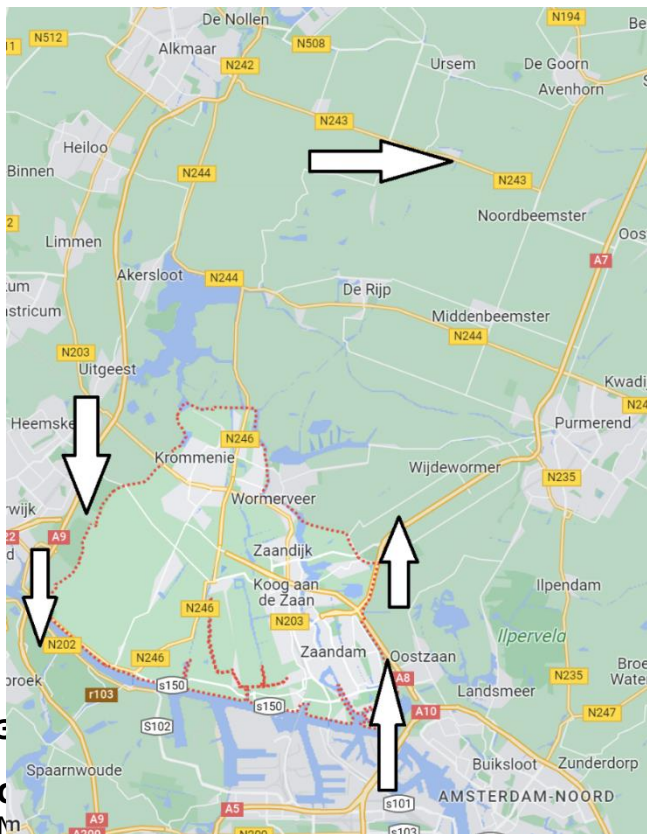
Er zal geld vrijgemaakt moeten worden om hier een project(je) van te maken. Geen hoge kosten. Dit is het zogenaamde laaghangende fruit.

Toelichting

We constateren dat verwijzingen van borden op (snel)wegen vaak de route aanduiden als ware er een verbinding A8-A9. Nu worden de N203 en de dorpswegen in Assendelft gebruikt als alternatief voor de A8-A9. De routes zouden via de A9 verder geleid kunnen worden langs het noordzeekanaal of al bij Alkmaar via de A7 naar Amsterdam.

Combinatie van idee 1 en 2 geeft een breder resultaat: Het verkeer op de A9 verplicht rechtdoor laten rijden richting Amsterdam. Het verkeer kan dan doorrijden tot knooppunt Rottepolderplein of het iets verder gelegen knooppunt Raasdorp. Daarna via Halfweg of via de A5 terug in de richting van de Coentunnel. Deze maatregel werkt alleen indien venstertijden op alle doorgaande routes in Zaanstad worden ingesteld. Kost het minste en sorteert het gewenste resultaat. Wel zal dan goed nagedacht moeten worden hoe de omgekeerde route ingericht zou moeten worden zodat het verkeer niet op de A8 terecht kan komen vanuit oostelijke en zuidelijke rijrichting.

Kaart



is voort te zetten.

Wat lost het op?

Het houdt wat verkeer tegen dat dwars door Zaanstad met de auto haar route vervolgt.

Wat lost het niet op?

Het zal als losse maatregelen een druppel op de gloeiende plaat zijn, maar kan in combinatie met bijvoorbeeld idee 1 en 2 wel aanvullend een bijdrage leveren.

Kosten?

nmb

Toelichting

Parkeerterrein OV Krommenie/Assendelft inrichten met laadpalen, solar carports met PV-panelen (incl. batterij opslag), automobilisten verleiden verder te reizen met het OV (hierbij helpt het ook als venstertijden ingevoerd worden). Deelfietsen aanbieden is een andere optie om verder te reizen binnen Zaanstad Noord. De BAM heeft plannen voor het bouwen van een aantal fietservicepunten rondom Amsterdam. Ook daar kan plaats voor zijn in dit gebied.

Kaart



4. Idee: Minder aantrekkelijk maken van wegen

Door de wegen door Zaanstad minder aantrekkelijk te maken, kiezen weggebruikers een andere route die sneller is.

Concreet:

Een aantal wegen zo inrichten dat ze onaantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer.

Wat lost het op?

Het kost het verkeer meer tijd om op de plaats van bestemming te komen en tijd kan een factor zijn waarop mensen een andere route zullen kiezen.

Wat lost het niet op?

Het zal een onderdeel moeten zijn van een pakket van maatregelen, zoals venstertijden, anders is de kans aanwezig dat er onveilige situaties ontstaan.

Kosten

Hangt sterk af van de hoeveelheid wegen die anders ingericht moeten worden.

Toelichting

Bijvoorbeeld het inrichten van de N203 als een 2-baans dorpsweg. Bij dit voorstel hoort wel ook een andere maatregel zoals het invoeren van venstertijden, omdat we bijvoorbeeld kunnen zien in Assendelft dat er veel verkeer blijft gaan over dorpswegen ondanks dat de weg is aangepast met heuvels en versmallingen.

Kaart

nvt

5. Idee: [milieuzone instellen](#)

Concreet:

Het tracé N203 heeft twee wegbeheerders: de provincie Noord-Holland en de gemeente Zaanstad. De gemeente Zaanstad is wegbeheerder op de N203 tussen de brug t.h.v. het Karnemelkspad in Wormerveer en de Hempont. Tussen Wormerveer en de A9 is de provincie de wegbeheerder. Beide wegbeheerders kunnen onafhankelijk van elkaar via een verkeersbesluit een milieuzone instellen op het wegdeel in hun beheer conform landelijke normen. De inwoners van Krommenie en Assendelft hebben er het meeste baat bij wanneer de provincie een milieuzone instelt op de N203 tussen de gemeentegrens bij Krommenie en de N246. Hierdoor gaat de milieuzonering gelden voor al het doorgaand verkeer vanuit Kennemerland dat door de Zaanstreek rijdt. Een andere mogelijke plek is de Wandelweg.

Wat lost het op?

Maatregel die op een relatief snelle wijze de luchtkwaliteit verbetert. Blijkens onderzoek in Amsterdam en Den Haag leidt een goed ingestelde milieuzone tot 2-3% minder stikstof en fijnstof, ruim 10% minder ultrafijnstof en 25-33% minder roetuitstoot. Bijkomend voordeel is dat een verlaging van de stikstofemissie mogelijk ruimte geeft voor projectontwikkeling in Zaanstad Noord.

Wat lost het niet op?

Er zal nog steeds veel (sluip)verkeer rijden door Zaanstad-Noord. Naar schatting zal slechts 5% van het autoverkeer (o.b.v. verkeer in 2020) worden geweerd op basis van emissieklasse 4 en eerder onderzoek heeft laten zien dat veel van de dieselveertuigen die een zone niet meer in mogen snel worden vervangen door (schonere) benzineauto's. Mogelijk heeft een deel van de inwoners die niet langer in een oude dieselauto kunnen rijden (financiële) ondersteuning nodig om qua mobiliteitsopties voldoende keuze te houden. Op basis van een milieuzone die ingesteld wordt ter hoogte van Krommenie op de N203 is de inschatting dat het sluipverkeer vanuit Kennemerland dat op een creatieve manier omrijdt binnen Zaanstad om de milieuzone te ontwijken beperkt zal zijn, maar dit zal nader moeten worden onderzocht. Er kan ook een combinatie met Venstertijden worden overwogen.

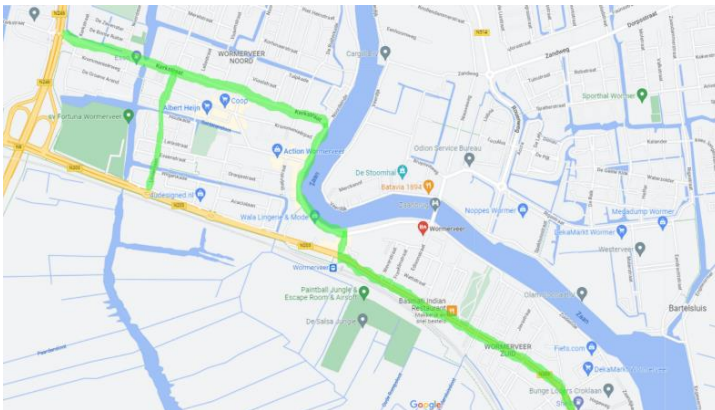
Kosten

Het invoeren van een milieuzone is niet duur en relatief eenvoudig uit te voeren. Borden, registratie en handhaving zijn nodig.

Toelichting

Eerder heeft de PvdD een agenda initiatief hiertoe geschreven, zie Document Zaanstad - Agenda-initiatief Milieuzone ten behoeve leefbaarheid Noord.docx - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

Kaart



Ideeën die minder binnen de invloedssfeer van Zaanstad liggen

6. Idee: [opnieuw kijken naar eerdere varianten](#)

Er wordt al lang gesproken over de verbinding A8-A9. Er liggen reeds veel onderzoeken. Het meest recente plan is het landschapsplan. Een landschappelijk ingepast plan dat alleen erg duur is. Minstens 3 keer zo duur als de eerdere varianten die bedacht waren om de A8 met de A9 te verbinden.

Concreet:

Het kan de moeite lonen om eerdere varianten opnieuw tegen het licht te houden en in de huidige context te bezien welke elementen er wel kunnen.

Wat lost het op?

Oplossende vermogen van de A8-A9 verbinding.

Wat lost het niet op?

nvt

Kosten

300-400 miljoen

Toelichting

Deze oplossing ligt maar voor een klein deel binnen de invloedssfeer van de gemeente zelf en is daarbij dus afhankelijk van andere partners.

Kaart**7. Idee: Realisatie verbinding langs Noordzeekanaal**

Er wordt al jaren gesproken over de verbinding van de A8 naar de A9, maar het is niet voor niets dat deze verbinding nog steeds niet tot stand is gekomen. Het doorsnijdt natuur, landbouwgrond, gaat dicht langs bebouwing en doorkruist de Stelling van Amsterdam. De verbinding verleggen richting het zuiden langs het Noordzeekanaal gebied, zou eenzelfde effect kunnen hebben als de A8-A9 verbinding, zonder de nadelen die eraan kleven.

Concreet:

Een extra tunnel onder het Noordzeekanaal. Verbinding via de A9 en het Noordzeekanaal, naar Amsterdam.

Wat lost het op?

Het natura 2000 gebied wordt zo veel mogelijk vermeden. Doorgaand verkeer vermijdt het Zaanse bewoonde gebied. De route om het industriegebied van Amsterdam te bereiken is een logische verbinding.

Wat lost het niet op?

Te onderzoeken. De route komt aan de westkant van Amsterdam uit op de A5. Het zal dan een A9-A5 verbinding worden.

Kosten

Kosten voor een tunnel onder het noordzeekanaal gebied zullen aanzienlijk zijn.

Toelichting

Waarom moet een automobilist uit Alkmaar of Uitgeest via de drukke bebouwing in Zaanstad naar Amsterdam rijden? Nagedacht zou moeten worden dat geld uit te geven aan een extra tunnel onder het Noordzeekanaal. De onderstaande schets geeft de route daarvoor aan.

Kaart

