

Toelichting selectieproces maatregelen

Van ideeën uit het belevingsonderzoek via expertbeoordeling naar maatregelen voor de Maatregelenmarkt.

Doel van het onderzoek

In het onderzoek 'Leefbaarheidsmaatregelen N203 Krommenie' wordt verkend hoe de leefbaarheid rondom de N203 in Krommenie en Assendelft *op korte termijn* verbeterd kan worden. Deze leefbaarheid staat onder druk door de grote hoeveelheid verkeer die over de N203 rijdt. Een sterke reductie van het verkeer op de N203, en daarmee een sterke verbetering van de leefbaarheid, is alleen mogelijk bij de beoogde aanleg van een nieuwe snelwegverbinding tussen de A8 en de A9. Deze is pas op de langere termijn te realiseren en behoort daarmee niet tot het huidige onderzoek, dat focust op maatregelen die in de tussentijd (binnen 3 à 4 jaar) te realiseren zijn. Voor de kortetermijnmaatregelen heeft de provincie een budget van € 11 miljoen gereserveerd.

Opzet onderzoek: drie fasen, twee sporen

Het onderzoek kent drie fasen:

- 1) Inventarisatie & analyse
- 2) Selectie en toetsing mogelijke maatregelen
- 3) Rapportage & advies.

Het onderzoek is opgezet in twee parallelle sporen: een belevingsspoor en een expertspoor. Tijdens het onderzoek is er een continue wisselwerking tussen enerzijds de ervaringsdeskundigheid van de bewoners van de wijken rond de N203 en anderzijds de bevindingen van het expertpanel. Deze aanpak leidt tot maatregelen die gedragen worden door de omgeving en beoordeeld door deskundigen.

De bevindingen en resultaten van het onderzoek komen terecht in een rapportage voor besluitvorming door de provincie. De rapportage bevat een beschrijving van de input, waaronder de in het belevingsspoor opgehaalde ideeën en reacties, en de uitwerking van het onderzoek in de drie fasen langs de twee sporen.

Fase 1: inventarisatie en analyse

In fase 1 is gekeken naar de huidige situatie. Hoe beleven bewoners de leefbaarheid? Welke oplossingen zien ze? Waar zitten de knelpunten? Wat is verder bekend over knelpunten en oplossingen?

Om te beginnen is in mei 2020 een online belevingsonderzoek uitgevoerd met behulp van de participatietool Maptionnaire. Hierin hebben deelnemers plekken aangegeven die zij als onprettig (of juist als prettig) ervaren langs de N203. Ook hebben ze gebruik gemaakt van de mogelijkheid om ideeën in te brengen voor het aanpakken van de ervaren overlast.

Daarnaast zijn vijftien verdiepende belevingsinterviews gehouden met bewoners uit verschillende wijken rondom de N203. De interviews zijn uitgewerkt tot *Het Verhaal van Krommenie-Assendelft*, waarin het leven van een aantal bewoners en de rol van de N203 daarin in beeld is gebracht. Vanuit het expertspoor is in fase 1 een expertbeschouwing uitgevoerd aan de hand van de leefbaarheidsthema's geluidhinder, luchtkwaliteit, sluipverkeer, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Dit aan de hand van bestaande documenten, zoals de eerdere analyses voor de Verbinding A8-A9 inclusief de milieueffectrapportage. Ook is gebruik gemaakt van actuele tellingen en bestaande verkeersmodellen, aangevuld met actuele vakkennis over de thema's.

Tijdens de analyse zijn de resultaten en inzichten uit het belevingsonderzoek en het exportspoor samengebracht. Het belevingsonderzoek heeft ruwweg 900 ideeën opgeleverd. Veel daarvan bleken vergelijkbaar of van ongeveer dezelfde strekking. De ideeën zijn allemaal bekeken en vervolgens gerubriceerd naar 'soort maatregel' wat betreft effecten en doelen.

Soorten maatregelen	Aantal keer genoemd in belevingsonderzoek
Geluidswerende maatregelen	50-100
Snelheidsreducerende maatregelen	50-100
Verkeerwerende maatregelen	50-100
Doorstromingsmaatregelen	50-100
Extra/betere oversteekmogelijkheden langzaam verkeer	50-100
Beleving verbeteren	0-50
Aanleg A8-A9 (incl. alternatieve routes)	200-250

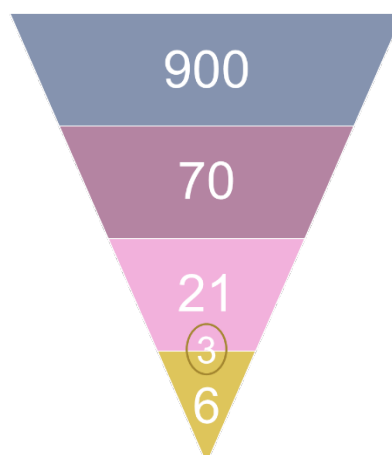
Soorten maatregelen en hoe vaak deze genoemd zijn in het belevingsonderzoek

Fase 2: selectie en toetsing van de maatregelen

In fase 2 zijn de ideeën en soorten maatregelen beoordeeld en is een proces uitgevoerd om van daaruit tot kansrijke maatregelen te komen.

De ingebrachte 900 ideeën zijn in een eerste stap geclusterd en vertaald naar ruim 70 ruwe maatregelen. Een nadere beoordeling van deze maatregelen heeft geleid tot 21 concrete *mogelijke* maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan de leefbaarheidsdoelstellingen. In de laatste stap is beoordeeld in hoeverre die maatregelen ook daadwerkelijk effect hebben én realiseerbaar zijn binnen de randvoorwaarden (o.a. tijd en geld) van het onderzoek. Op basis hiervan zijn 6 maatregelen geformuleerd die kansrijk zijn om voor draagvlaktoetsing aan de omwonenden voor te leggen.

De onderstaande figuur geeft dit proces schematisch weer. Daaronder volgt een verdere toelichting van de processtappen.



Verbeelding selectieproces: van ongeveer 900 ingebrachte ideeën naar ongeveer 70 ruwe maatregelen naar 21 concrete maatregelen naar 6 kansrijke maatregelen en 3 optionele.

Van 900 ideeën naar 70 ruwe maatregelen

In de ideeën uit de participatie is sprake van enige overlap: vergelijkbare ideeën zijn in verschillende bewoordingen of mate van concreetheid ingebracht. Daarom konden de 900 ideeën worden vertaald naar ongeveer 70 ruwe maatregelen binnen de kaders van dit onderzoek. De beoordeling verliep van een grove naar een steeds fijnere analyse.

Van een aantal ingebrachte ideeën is geoordeeld dat ze niet in de doelstelling van dit onderzoek passen. Deze informatie is wel gedeeld met provincie en gemeente. Denk hierbij aan zaken die bij regulier beheer en onderhoud horen (b.v. stil asfalt) of al onderdeel zijn van voorgenomen aanleg (b.v. geluidsscherm Kreekrijk). Ook valt hieronder het vliegverkeer van Schiphol, overlast door zwerfafval, parkeeroverlast bij halen en brengen bij scholen in de wijken en het gebrek aan groen in de wijken dat bewoners ervaren. Deze opmerkingen zijn ook gemaakt in het *Verhaal van Krommenie-Assendelft* en de informatie wordt daarmee doorgegeven aan de gemeente Zaanstad.

In de 900 ideeën over mogelijke oplossingen is de A8-A9-verbinding ruim 230 keer genoemd. Naar de aanleg hiervan voert de provincie een separaat onderzoek uit, maar deze verbinding zal niet op korte termijn gerealiseerd kunnen zijn. De aanleg van de A8-A9-verbinding valt daarom ook buiten dit onderzoek, dat zich richt op maatregelen die in de tussentijd iets kunnen betekenen. Een feit is dat de aanleg van deze verbinding in de inventarisatie heel vaak genoemd is door de bewoners als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen.

Van 70 ruwe naar 21 concrete maatregelen

De lijst met ongeveer 70 ruwe maatregelen is vertaald naar een beperkter aantal concrete maatregelen die de gedachten van die 70 weerspiegelen. Een deel van deze reductie betreft het samenvoegen van de ideeën over aanpassingen in straten in de kernen van Krommenie en Assendelft tot de meer generieke maatregel 'aanpassen verkeerssituatie'.

In de analyse in deze stap is vooral gekeken naar de voordelen en kansen waar de maatregelen zich op richten, nog niet zozeer naar de nadelen, kanttekeningen en eventuele bezwaren. Het resultaat van deze stap is een lijst met 21 concrete maatregelen die voor nadere beschouwing in aanmerking kwamen.

Van 21 concrete maatregelen naar 6 kansrijke maatregelen voor de Maatregelenmarkt

In de laatste stap is elk van de 21 concrete maatregelen verder beschouwd, waarbij ook is bekeken of er negatieve neveneffecten en nadelen zijn en zo ja of die 'gerepareerd' konden worden. Ook is getoetst op praktische en eventuele wettelijke mogelijkheden en belemmeringen. Verder is in deze slag de focus gelegd op maatregelen die direct invloed hebben op de N203 en de leefbaarheid direct langs deze weg.

Kansrijke maatregelen zijn hier maatregelen die positief bijdragen aan de leefbaarheid en een goede kans hebben op draagvlak bij de omgeving. Deze maatregelen kunnen voor uitvoering aan een nadere uitwerking onderworpen worden. In de verdere uitwerking kan nog blijken dat er voor uitvoering aanpassing van de maatregel nodig is.

De 21 maatregelen zijn daarbij als volgt uitgesplitst:

- **Kansrijke maatregelen** (voor te leggen in de Maatregelenmarkt): maatregelen langs de N203 die een gunstig effect hebben, op korte termijn realiseerbaar zijn en die passen binnen het beschikbaar gestelde budget.
- **Optionele maatregelen**: maatregelen die wel genoemd zijn maar beperkt effect hebben, kanttekeningen kennen dan wel lastig zijn uit te voeren. In de maatregelenmarkt wordt gepeild of bij de bewoners daadwerkelijk behoefte is aan deze maatregelen.

- **Niet haalbare maatregelen:** maatregelen die op basis van de nadere analyse afvielen omdat ze niet passen binnen de randvoorwaarden van dit onderzoek 'Kortetermijnmaatregelen Leefbaarheid N203'.

Maatregelen vielen af als sprake was van een of meer van onderstaande sterk uiteenlopende redenen:

- **Locatie:** maatregelen die niet direct een effect hebben langs de N203. Het gaat hierbij b.v. om maatregelen binnen de kernen (op het gebied van verkeersveiligheid en verkeerscirculatie). De informatie ten aanzien van deze 'Zaanse maatregelen' wordt meegegeven aan de gemeente Zaanstad.
- **Te hoge kosten of niet realiseerbaar op korte termijn:** maatregelen die niet passen binnen budget en tijd of anderszins te ingrijpend zijn. Denk hier aan een tunnel onder het spoor, maar ook de aanleg van een deel van de A8-A9-verbinding.
- **Te beperkte voordelen of evenveel voor- als nadelen:** maatregelen waarvan de investeringen niet opwegen tegen de voordelen, of die evenveel voor- als nadelen hebben of die per saldo negatieve effecten blijken te hebben (b.v. op regionale bereikbaarheid)
- **Belemmering vanwege wettelijke uitvoeringsbeperkingen:** maatregelen waarvan de uitvoering niet haalbaar wordt geacht door wet- en regelgeving (die overigens vaak op inhoudelijke bezwaren gestoeld zijn) of zwaarwegende bezwaren vanwege beheer en uitvoering.

Sommige maatregelen vallen vanwege meerdere van deze redenen af.

Deze afwegingen hebben, na bestuurlijke toetsing, uiteindelijk geleid tot een definitieve lijst van 6 kansrijke maatregelen die op draagvlak zijn getoetst en 3 maatregelen waarvan de behoefte gepeild is.

De 6 kansrijke maatregelen

De kansrijke maatregelen zijn:

- Geluidwerende vangrail, op basis van innovatieve oplossingen;
- Snelheidsverlaging op de kruispunten bij Busch en Dam;
- Doorstroming beïnvloeden, door de toepassing van slim verkeersmanagement;
- 50 km/u-plateaus op de N203 in Krommenie, om de gewenste snelheid af te dwingen;
- Aanpak van het stationsgebied, om de beleving van dit gebied te verbeteren;
- Meer bomen en groen langs de N203, om de beleving te verbeteren.

De 3 optionele maatregelen

Van een drietal maatregelen is besloten om ze nog niet definitief als kansrijk te bestempelen, maar eerst de behoefte hieraan te peilen bij de omgeving. Dit betreft

- een voetgangersbrug over de N203, ongeveer ter hoogte van de Iepenstraat of Popelstraat;
- een fiets- en voetgangersbrug bij het Vlietsend;
- meer snelheidscontroles op de N203.

De 12 niet haalbare maatregelen

In een apart document kunt u meer informatie vinden over de 12 **niet haalbare maatregelen**.