

Verbinding A8-A9

Korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie

Plan van Aanpak

Versie 3.4 (Definitief)

December 2019

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Doel en scope.....	4
	2.1 Achtergrond.....	4
	2.2 Doel.....	4
	2.3 Scope.....	5
3.	Aanpak.....	6
4.	Participatie en communicatie.....	7
	4.1 Participatie.....	7
	4.2 Omgevingstafel.....	7
	4.3 Communicatie.....	8
5.	Organisatie.....	9
	5.1 Projectorganisatie.....	9
	5.2 Planning.....	9

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. Daarnaast is voor Krommenie specifiek het volgende genoemd in het coalitieakkoord: *"Om op korte termijn iets te doen aan de grote overlast voor de omwonenden van de N203 bij Krommenie investeren we in de leefbaarheid, bijvoorbeeld in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren."*

In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe het onderzoek naar de korte termijn maatregelen gedaan wordt.

Het onderzoek naar de korte termijn maatregelen wordt parallel uitgevoerd aan het al lopende proces om tot het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 te komen. Ook wordt nader onderzoek gedaan naar de aansluiting van Krommenie en Assendelft op het openbaar vervoer. 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. Per saldo dient de leefbaarheid in en rondom de woonkernen in het plangebied te verbeteren. In de onderstaande tabel zijn de doelen geoperationaliseerd.

Tabel 2.1: Doelstellingen t.a.v. Leefbaarheid		
Onderwerp	Indicator	Doel
Geluidhinder	Gezondheid, uitgedrukt in Disability-adjusted life-years (DALY's)	Afname DALY's voor het studiegebied (per saldo) Voor het deelgebied Krommenie en Assendelft een afname DALY's van minstens 10 tot 20%
Luchtkwaliteit	Gezondheid, uitgedrukt in Disability-adjusted life-years (DALY's)	Afname DALY's voor het studiegebied (per saldo) Voor het deelgebied Krommenie en Assendelft een afname DALY's van minstens 10 tot 20%
Sluipverkeer	Intensiteit doorgaand verkeer op de Communicatieweg en Dorpsstraat	Afname van 75% van de intensiteit tijdens de spitsperiode
Barrièrewerking	Fysieke infrastructuur Verkeersdruk Oversteekbaarheid	Beperking fysieke infrastructuur N203 en N246 Afname verkeersdruk N203 en N246 Verbetering oversteekbaarheid N203 en N246
Verkeersveiligheid	Ongevalskans Aantal verkeersslachtoffers	Ongevalskans op bestaande wegen verlagen Aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van de huidige situatie (2014) te verminderen

Naast bovenstaande doelstellingen worden de (mogelijke) maatregelen getoetst aan de wettelijke normen.

2.2 Doel

Het doel van voorliggend onderzoek is om vast te stellen of de leefbaarheid voor de omwonenden van de N203 bij Krommenie op korte termijn (tot 2025) te verbeteren is zodat invulling gegeven wordt aan de projectdoelstellingen t.a.v. leefbaarheid. Zo ja, met welk pakket aan maatregelen dit bereikt kan worden. Voor het onderzoek en de maatregelen is in het coalitieakkoord een budget gereserveerd van € 11 miljoen. Bij het onderzoek worden tenminste experts, bewoners en bestuurders betrokken. Resultaten uit eerdere onderzoeken (MONA, MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn) worden meegenomen. Het begrip leefbaarheid omvat de onderwerpen die in tabel 2.1 zijn genoemd. Het onderzoek resulteert in een rapportage waarin inzichtelijk is gemaakt welke maatregelen mogelijk zijn met het bijbehorende effect, draagvlak en kosten.

2.3 Scope

In afbeelding 2.1 is de scope van het onderzoek weergegeven. Binnen de blauwe lijn wordt gekeken wat de effecten zijn van de N203 op de leefbaarheid in de directe omgeving van de weg en worden mogelijke oplossingen in kaart gebracht. De oplossingen kunnen ook buiten dit gebied vallen, mits zij positieve effecten hebben op het gebied binnen de blauwe lijn.



Afbeelding 2.1: Scope van het onderzoek naar de korte termijn maatregelen leefbaarheid

3. Aanpak

In de planstudie van de Verbinding A8-A9 is door middel van een planMER inzichtelijk gemaakt wat de leefbaarheidssituatie in het gebied is. Deze onderzoeken uit de planMER vormen het uitgangspunt. In kaart wordt gebracht waar de leefbaarheid tekort schiet op de onderwerpen lucht, geluid, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Daarbij wordt gekeken naar de wettelijke normen. Het is niet mogelijk om op korte termijn metingen te doen en de resultaten te gebruiken voor het onderzoek. Metingen moeten immers over een lange periode (tenminste 1 jaar) gedaan worden.

Naast de berekende waarden uit de onderzoeken wordt de beleving van de bewoners (en gebruikers) in kaart gebracht. Dit levert een beeld op van de locaties waar men een verslechterde leefbaarheid ervaart. Door dit beeld te leggen naast de resultaten van de berekeningen, ontstaat een indicatie van de plekken waar of voldaan wordt aan de wettelijke normen maar de beleving slecht is, of waar niet voldaan wordt aan de normen maar de beleving goed is.

Vervolgens wordt samen met de omgeving (omwonenden, bedrijven, lokale bestuurders en experts, zie ook hoofdstuk 4) een inventarisatie gemaakt van de mogelijke maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren. De meest kansrijke maatregelen worden onderzocht op het effect op de leefbaarheid (lucht, geluid, verkeersveiligheid, barrièrewerking en sluipverkeer), het draagvlak voor en de kosten van de maatregel. Een belangrijk aandachtspunt is het effect op de reeds bestaande sluiproutes via de Dorpsstraat en Communicatieweg in Assendelft en de Padlaan in Krommenie. De effecten van de maatregelen worden getoetst aan de wettelijke normen. Zo wordt eveneens inzichtelijk waar eventueel maatregelen mogelijk zijn. Vervolgens is kan bekeken worden in hoeverre draagvlak is voor het nemen van deze maatregelen.

Dit resulteert in een overzicht van de mogelijke maatregelen voor de korte termijn (uitvoering binnen circa 3 jaar tot 2025) en wellicht ook voor de lange termijn. De oplossingsrichtingen worden geïnventariseerd bij zowel de omgeving als bij experts op het gebied van leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeersveiligheid). Zie verder ook hoofdstuk 4 Participatie en communicatie.

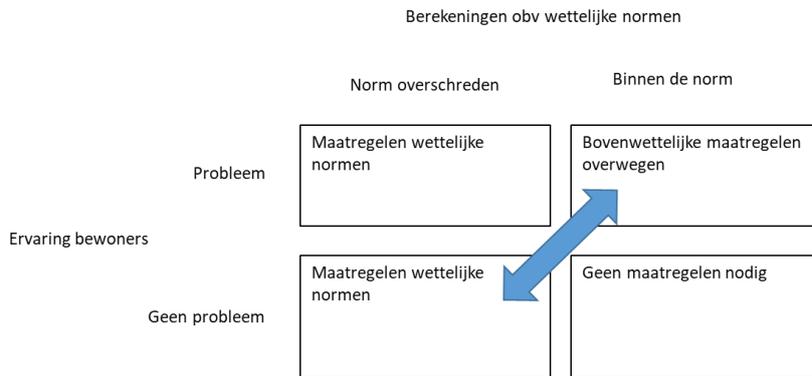
4. Participatie en communicatie

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 Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten van de Verbinding A8-A9 betrokken bij de begeleiding van het onderzoek. Het betreft de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Zaanstad.

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

4.1 Participatie

Omdat het om de leefbaarheid van de inwoners van (delen van) Krommenie, Assendelft en Wormerveer gaat, is het van belang om de omgeving, bestaande uit vertegenwoordigers van omwonenden, bedrijven en lokale bestuurders, goed te betrekken bij het onderzoek. Daarom is gekozen om de omgeving mee te laten denken over de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Ze worden daarbij ondersteund door het onderzoeksbureau en een team van experts op het gebied van luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeersveiligheid. Vanaf het begin wordt de omgeving betrokken. Zo zal bij de start van het onderzoek de omgeving geïnformeerd worden over het onderzoek en de aanpak daarvan. En wordt de omgeving 'opgeleid' over de onderwerpen luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeersveiligheid.



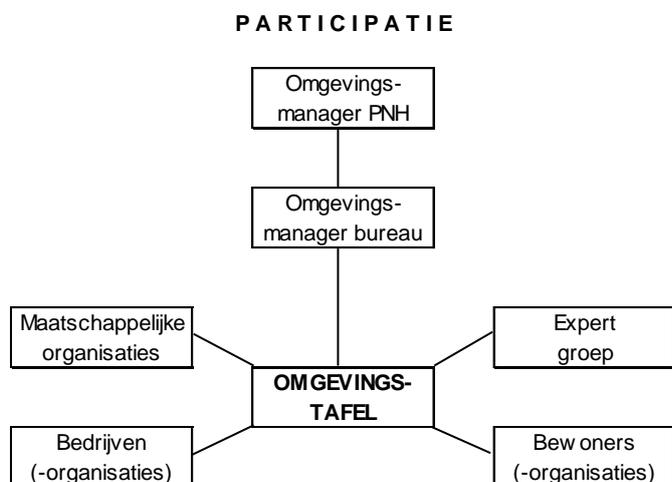
De ervaring van bewoners wijkt regelmatig af van de berekeningen afgezet tegen de wettelijke normen. Zie ook het schema hiernaast. Juist op die punten waar beiden uit elkaar lopen besteden we in de participatie aandacht (blauwe diagonaal).

De omgeving kan aangeven wat zij ervaren als knelpunten in de leefbaarheid. Denk daarbij aan de ervaren geluidsoverlast, en het gevoel van onveiligheid in het verkeer. Na het definiëren van de knelpunten wordt aan de omgeving gevraagd om mee te helpen oplossingsrichtingen te bedenken. Ze worden daarbij ondersteund door experts. Het in te huren bureau wordt gestimuleerd om de creativiteit van de omgeving en experts te gebruiken om tot oplossingsrichtingen te komen. Het bureau kan aangeven wat de effecten zijn van de oplossingsrichtingen. De uitkomsten van de oplossingsrichtingen worden vervolgens gepresenteerd aan de omgeving. Zij kunnen aangeven wat zij zien als de beste manier om de leefbaarheid van hun omgeving te verbeteren. Het bureau zorgt ervoor dat de stem van de omgeving in hun advies is meegenomen zodat men ook kan zien wat er met de input uit de omgeving is gebeurd.

4.2 Omgevingstafel

De participatie wordt vormgegeven door het instellen van een omgevingstafel. Aan deze tafel zitten bewoners en bedrijven uit het gebied, maatschappelijke organisaties en een groep van experts. Deze

omgevingstafel wordt vanaf het begin betrokken. Dat begint met een kick-off waarbij de aanpak wordt gepresenteerd. Vervolgens wordt de omgevingstafel in elke fase van het onderzoek betrokken. In onderstaand schema is de omgevingstafel weergegeven.



Afbeelding 4.1: Schematische weergave omgevingstafel

4.3 Communicatie

De communicatie wordt uitgevoerd door de provincie. Het bureau dat de onderzoeken uitvoert zorgt voor de inhoud van bijeenkomsten. De uitnodigingen voor bijeenkomsten wordt verzorgd door de provincie. Hiermee is duidelijk dat het om een provinciaal project gaat met een eenduidige communicatie, in lijn met het project Verbinding A8-A9. Daarnaast zal aandacht worden besteed aan het onderzoek in de nieuwsbrief van de Verbinding A8-A9.

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. Daarnaast is extra capaciteit voor omgevingsmanagement nodig. 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 planMER onderzoeken en belevingsonderzoek	3 maanden
3.	Inventarisatie mogelijke maatregelen	3 maanden
4.	Opstellen rapportage en advies	3 maanden
	Totale doorlooptijd	12 maanden

Aanbestedingsfase

Voor de aanbesteding van het onderzoek wordt een bureau, of een combinatie van bureaus, aangetrokken met ervaring op het gebied van verkeer, lucht, geluid en omgevings- / procesmanagement. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het raamcontract voor beleidsadviesdiensten en worden deze partijen gestimuleerd om de creativiteit optimaal te benutten. Voor het aanbestedingstraject wordt drie maanden doorlooptijd uitgetrokken.

Analysefase

De analysefase start met een kick-off met de omgeving. Tijdens deze kick-off wordt de omgeving geïnformeerd over de aanpak van het onderzoek en worden de onderwerpen, die onder het thema leefbaarheid vallen, verder toegelicht. Dit is om iedereen dezelfde basisinformatie mee te geven. Daarnaast gaat het bureau aan de slag met het analyseren van de leefbaarheidssituatie door middel van de onderzoeken uit de planMER. Om de beleving van de omwonenden in kaart te brengen worden vertegenwoordigers benaderd om hun beleving van de leefbaarheid te schetsen.

Inventarisatie mogelijke maatregelen

In deze fase wordt in samenwerking met de omgeving gezocht naar mogelijke maatregelen om de leefbaarheid rond de N203 in Krommenie te verbeteren. Deze maatregelen worden getoetst op effect, draagvlak en kosten. Dit resulteert in een overzicht van mogelijke maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren.

Opstellen rapportage en advies

In de laatste onderzoeksfase wordt de opgehaalde informatie uit de vorige fasen gebundeld en voorzien van een eindadvies. Welk pakket aan maatregelen levert een bijdrage aan de doelstellingen en kan op

draagvlak en financiering rekenen? De uitkomsten van het onderzoek worden teruggekoppeld naar de omgeving zodat zij zien wat er met de inbreng is gedaan.