



## Geachte leden van de commissie Mobiliteit en Financiën,

Op 31 augustus heeft u een bezoek gebracht aan de Zaanstreek om daar te zien hoe de verbinding A8 - A9 hier gestalte kan krijgen. Graag willen wij u op de hoogte brengen van onze visie op dit project en op deze verbinding.

Milieufederatie Noord-Holland komt al 46 jaar op voor natuur, milieu, landschap en duurzaamheid. Wij vertegenwoordigen diverse natuur, milieu en landschapsorganisaties in Noord-Holland. Een twintigtal uit de Zaanstreek. Bereikbaarheid heeft grote invloed op de economie en op leefbaarheid. Maar een weg, een verbinding als de A8-A9 raakt aan aspecten als gezondheid, landschappelijke kwaliteit, de unieke veenweiden, rust en stilte, biodiversiteit - waarmee het slecht gesteld is in Noord-Holland -, aan recreatie en zelfs aan cultuurhistorie van internationale allure.

Duurzaamheid is een balans tussen belangen voor mensen, voor de planeet en voor de economie. Wij denken dat in het zoeken naar evenwicht nieuwe doorsnijdingen niet noodzakelijk zijn. Het wegennetwerk is de afgelopen decennia voldoende gegroeid en fijnmazig geworden. Nieuwe verbindingen en doorsnijdingen van waardevol landschap en open ruimte zijn niet meer van deze tijd. Hieronder onderbouw ik ons standpunt.

### Onderscheid verkeer

Volgens de ARKO methodiek van TNO zijn in het verkeer drie stromen te onderscheiden

- 1 doorgaand en extern verkeer: verkeer met herkomst en/of bestemming buiten de Amsterdamse regio; het gaat dus zowel om extern verkeer van en naar de Amsterdamse regio, als om verkeer door de Amsterdamse regio heen;
- 2 regionaal verkeer: verkeer over een afstand van ca. 10 tot 40 km dat zowel zijn herkomst als zijn bestemming binnen de regio heeft;
- 3 lokaal verkeer: verkeer binnen kernen of wijken, of korte-afstandsverkeer (< 10 km) tussen naburige kernen of wijken.

Deze drie typen verkeer stellen verschillende eisen aan de weginfrastructuur:

- 1 Doorgaand en extern verkeer beweegt zich over relatief lange afstanden en bestaat voor een relatief groot deel uit zakelijk verkeer en goederenverkeer. Voor langeafstandsverkeer zijn vooral de robuustheid, snelheid, betrouwbaarheid en een rustig verkeersbeeld belangrijk. Veel op- en afritten op korte afstand staan hiermee op gespannen voet. Het Rijk voelt zich verantwoordelijk voor het doorgaande verkeer.
- 2 Regionaal verkeer vindt plaats over kortere afstanden en is zowel qua motieven als qua geografische patronen veel diffuser van aard. Het meeste woonwerk verkeer valt binnen deze klasse, waardoor de spitsgevoeligheid groot is. Voor regionaal verkeer is **doorstroming** belangrijker dan snelheid. Ook is fijnmazigheid belangrijk: het wegennet moet goed aansluiten op de **herkomsten en bestemmingen** in het gebied.
- 3 Voor lokaal verkeer is vooral een zeer fijnmazige structuur van belang; op lokaal niveau gaat ook parkeren een belangrijke rol spelen.

Laat ik met u afpellen op welke schaalniveaus de verbinding A8-A9 effecten heeft.

## Doorgaand verkeer

Levert de A8-A9 een bijdrage aan de robuustheid en betrouwbaarheid van het verkeerssysteem die noodzakelijk is voor het doorgaande externe verkeer? Levert deze weg een bijdrage aan de doorstroming van vrachtwagens die vanuit Alkmaar en Den Helder richting Duitsland en België rijden?

Het verkeer dat vanuit Den Helder en de Regio Alkmaar naar het zuiden moet gaan in principe via Rijksweg 9. Aanpassingen die het verkeerssysteem robuuster en betrouwbaarder maken zijn:

- De Wijkertunnel is in 1996 in gebruik genomen om een alternatieve route te vormen voor de Velsertunnel.
- De tweede Coentunnel is in 2013 gereed gekomen.
- De Westrandweg is in 2012 geopend voor verkeer.

Ook de route naar Duitsland is in de afgelopen onder handen genomen om het verkeer een betrouwbare route te bieden. De ontwikkeling van de Westfrisiaweg is de belangrijkste voor het verkeer uit het noordelijke Noord-Holland. Straks rijdt het verkeer ongehinderd over de Houtribdijk richting Zwolle en om het congestiegevoelige Amsterdam heen.

Het effect dat de aanleg van de A8 –A9 op het doorgaande externe verkeer heeft wordt door het Rijk in het MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) beschreven. Het rijk concludeert hierin dat de doortrekking van de A8-A9 geen positieve effecten heeft op de reistijden van de doorgaande routes over de snelwegen. Men stelt dat er alleen effecten te verwachten zijn op het middengebied omdat de herkomst en bestemming van het verkeer regionaal van aard is. Het betreft dus een regionale verbinding, waarmee een regionaal belang is gediend. In het onderzoek van DHV uit 2007 concludeert men dat de aanleg van de A8-A9 een verkeer aantrekkende werking heeft. Ook het MONA beschrijft dat een toename van het verkeer via de A8-A9 effecten heeft op de Ring A10 West. Op de ring zal de reistijd vervolgens weer toenemen.



In Januari 2014 oordeelde de rechter dat het besluit van de minister om 100 km/uur toe te staan op de Ring A10 West moest worden teruggedraaid naar 80 km/u. Uit onderzoek bleek dat de luchtkwaliteit op deze snelweg (stikstofoxide) drie tot vijf maal slechter is dan het rekenmodellen van het Rijk suggereert. Het is te verwachten dat de ontwikkeling van de verbinding A8-A9 het leefbaarheidsprobleem in Assendelft – Krommenie verzacht, maar in Oud Koog in Zaanstad en in Amsterdam West de leefbaarheid juist verder onder druk zet.

## Regionaal verkeer

Zoals uit het MIRT onderzoek al bleek, is de A8-A9 vooral een regionale verbinding. Verschillende stakeholders in het gebied zijn daarom naar verwachting voorstander van de doortrekking van de A8-A9. APPM heeft in 2006 een stakeholderanalyse uitgevoerd. Hierin is af te lezen dat de Kamer van Koophandel en de Regio IJmond nut en noodzaak inzien van de verbinding. In hetzelfde onderzoek meldt Bouwend Nederland dat nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. (Dit standpunt leidt er bij Bouwend Nederland overigens niet toe niet meer mee te willen denken over de aanbesteding van de verbindingsweg.)

Omdat het regionaal woon-werk verkeer betreft dat zijn weg moet vinden in het gebied, verbaast het dan ook niet dat in de klankbordgroep de zgn. nul-plus variant ook toereikend kan zijn voor de Ondernemersvereniging IJmond (OVIJ) en de Kamer van Koophandel Alkmaar (KvK Alkmaar). Voor regionaal verkeer geldt immers dat doorstroming en fijnmazigheid van het grootste belang zijn. De OVIJ ziet het verbeteren van de aansluiting en doorstroming op de N246 – S150 langs het Noordzeekanaal als plausibel alternatief voor het regionale woon-werkverkeer. De KvK Alkmaar ziet een verbetering van de onlangs verbreedde N244, over de Kogerpolderbrug, via de N246 naar de woon-werk gebieden in Zaanstreek. Het komende jaar staat groot onderhoud aan deze weg gepland. Van verbreding is geen sprake. De Kogerpolderbrug moet worden gedimensioneerd voor de regionale verkeersfunctie. In 2016 wordt de Kogerpolderbrug gerenoveerd maar van verbreding is geen sprake. Dat is volgens ons een gemiste kans.

## Lokaal verkeer: Leefbaarheid

De huidige N203 door Assendelft – Krommenie heeft ook een lokale functie. Als de ladder van Verdaas (een breed geaccepteerde meetsystematiek voor het beoordelen van vervoersproblemen) wijs was gehanteerd, zou de woonwijk Saendelft niet verder worden uitgebreid. Immers, de ontsluiting van dit woongebied kan alleen over de N203. De realiteit is echter anders. Er ligt zelfs al een bestemmingsplan voor de uitbreiding van de wijk Kreekrijk. De bewoners van dit woongebied persen zich iedere dag over dezelfde route als het doorgaande verkeer dat vanuit Alkmaar, IJmuiden en de Zaanstreek zowel lokaal als regionaal en zelfs in doorgaand verkeer dat zich houdt aan de bewegwijzering van de ANWB en de TomTom. Dit zet de leefbaarheid sterk onder druk. De A8-A9 lijkt daarmee vooral een oplossing te bieden voor een lokaal probleem.

Zeker is dat dat er iets gedaan moet worden om de leefbaarheid in Assendelft-Krommenie te verbeteren. De oplossing lijkt het doortrekken van de A8-A9. Maar de vraag is of het leefbaarheidsvraagstuk het beste wordt gediend met deze “alles in één” verkeerskundige oplossing. De toegang tot de wijken is geregeld via de N203. De opgave voor de verbinding A8-A9 heeft in de huidige context geen doelstellingen om als ontsluitingsweg voor de woonwijk Saendelft – Kreekrijk te worden ontwikkeld. Als er op de A8-A9 wél aansluiting moet worden gezocht om de ontsluiting van Saendelft– Kreekrijk te verbeteren, dan zouden de oplossingsrichtingen tot een ander voorkeursnelheid, wegprofiel en voorkeursroute leiden.

Het vermengen van ontsluitingsverkeer, regionaal verkeer en doorgaand verkeer leidt tot problemen in het gebied. Immers, lokale ontsluitingswegen zijn gebaat bij een lage snelheid en voldoende zijwegen. De doorgaande wegen zijn juist gebaat bij zo min mogelijk afslagen die het verkeersbeeld verstoren. Op de huidige N203 wordt al het verkeer gemengd en gereguleerd met stoplichten. Dit leidt tot veel noodzakelijke opstelstroken, tot een chaotisch verkeersbeeld, tot stilstaan en optrekken en veel fijn stof en geluid. De ruimte voor maatregels langs de weg is daardoor beperkt.

De verkeerssituatie in Krommenie-Assendelft is niet uniek. De maatregels die men op de Graafseweg heeft genomen in het Gelderse dorp Alverna hebben ertoe geleid dat de leefomgevingskwaliteit aanzienlijk verbeterde en dit als voorbeeld werd gesteld door de European Environment Agency. Men heeft het leefbaarheidsprobleem opgelost door het doorgaande verkeer en het lokale verkeer fysiek te scheiden. Doorgaand verkeer rijdt in een halve meter verdiepte goot tussen twee geluidswallen. Bestemmingsverkeer rijdt over de ventweg. Daarnaast werden er maatregels genomen zoals stil asfalt en het verlagen van de snelheid.

Uit onderzoek blijkt dat ook planten en bomen positieve effecten hebben op de reductie van de fijnstof concentraties. Door groene omzoming van de weg, neemt de leefbaarheid verder toe.

### *Gescheiden verkeer in Alverna*



Wanneer het bestaande wegennetwerk langs het Noordzeekanaal en de Kogerpolderbrug wordt geoptimaliseerd voor het regionale verkeer, kan de regionale en doorgaande functie op de N203 worden afgewaardeerd. De N203 krijgt dan met name een functie voor lokale ontsluiting en kan geoptimaliseerd worden voor dit doel. Met extra maatregels om de leefbaarheid te verbeteren op het gebied van geluid, doorstroming en fijn stof, is dan veel te bereiken.

## UNESCO

Werelderfgoederen zijn monumenten die zo belangrijk zijn voor de wereldgemeenschap dat we ze veilig aan toekomstige generaties willen doorgeven. Een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 wordt op dit moment in verschillende varianten onderzocht. De Golfbaanvariant, de Heemskerkvariant en zelfs variaties op de doorgetrokken route langs Kreekrijk doorsnijden het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam staat op de werelderfgoedlijst vanwege:

- De ongeschonden ring van inundatievelden
- De vrije schootvelden van de forten
- De forten, dijken, sluizen en waterwerken.

Op dit moment wordt vanwege de kosten onderzocht welke effecten een weg op maaiveldniveau heeft door het werelderfgoed. In de praktijk betekent dat een weg op maaiveldniveau in het veen op een talud wordt aangelegd. Deze talud krijgt een hoogte van anderhalve meter. Een weg door de stelling zal naar verwachting impact hebben op het werelderfgoed. De impact is te rechtvaardigen volgens de Provinciale ruimtelijke verordening indien er een groot maatschappelijk belang mee is gediend en er geen alternatieven mogelijk zijn. Bedenkt u echter wel dat ook Unesco een aantal regels hanteert om te bepalen of de werelderfgoed status behouden blijft bij de ingreep. Deze regels zullen conflicteren en dat brengt problemen met zich mee.

In het Duitse Dresden is de werelderfgoed status ontnomen vanwege de komst van een brug (*foto: de ingepaste waldschlößchenbrücke*) die de verkeerssituatie van de stad verbeterd. Lokale motieven en universele waarden stonden daar ook op gespannen voet!



## Euro

In verschillende onderzoeken wordt telkens gekeken naar de kosten en de opbrengsten van de weg. In de kosten wordt de investering van de weg meegenomen. De kosten voor de inpassing in het werelderfgoed zijn hierin niet meegenomen. De inpassingskosten voor de weg – waarvan de financiering nog niet rond is – zullen de sluitpost zijn.

Evenmin worden risico's ingecalculleerd van de inpassing in het veenweidegebied. Immers, grote werken in het slappe veen komen altijd voor verrassingen te staan. Wegen in het veen hebben de neiging weg te zakken wat tot onveilige situaties kan leiden. Ze zijn duur in onderhoud. De A4 bij Roelofarendsveen is bijvoorbeeld al jarenlang een zorgenkindje.

## Omgevingswet

Met de Omgevingswet vereenvoudigt en bundelt de overheid de regels voor ruimtelijke projecten. Zo wordt het makkelijker om ruimtelijke projecten te starten. Door in een regio samen met lokale overheden en belangenorganisaties een samenhangende visie te ontwikkelen op de gewenste ontwikkeling kunnen de opgaven op het gebied van economie, leefbaarheid, bereikbaarheid, robuustheid in andere beleidsvelden dan verkeer worden opgelost. Voorwaarde is dan wel het ontwikkelen van een gezamenlijke visie met lokale organisaties. Dat gaat veel verder dan het vertrouwde meepraten in de plaatselijke uitspanningen en het indienen van een zienswijze.

## Conclusie

Aan de leefbaarheid van Krommenie – Assendelft moet iets gedaan worden. De doortrekking van de A8-A9 is geen oplossing voor het leefbaarheidsprobleem. De robuustheid van het verkeerssysteem wordt door maatregelen op de A9 en de A7 aangepakt. Door bestaande infrastructuur te verbeteren kan het regionale woon-werk verkeer zijn weg beter vinden. Door de doorgaande verkeersfunctie te scheiden van de ontsluitingsfunctie kan de doorstroming worden verbeterd. Door de toegang en ontsluiting van Assendelft te verbeteren verbeterd de doorstroming. Extra maatregelen, waaronder groene beplanting zijn nodig om geluidsoverlast en fijn stof verder te reduceren. De openheid van het internationaal erfgoed kan daardoor ongeschonden behouden blijven.

