

Zienswijze op het concept Zaaans Verkeers en Vervoersplan (ZVVP, 29 april 2008)

In het ZVVP geeft de gemeente haar visie op het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Belangrijke doelstelling is het afremmen van het autoverkeer met al zijn negatieve effecten en het aantrekkelijk maken van alternatieve vervoermiddelen als openbaar vervoer en de fiets.

Het rapport is een direct gevolg van het Masterplan Inverdan (17 april 2003), waarin de Raad het College heeft gevraagd een integraal verkeersplan voor het centrum van Zaanstad op te stellen (p. 9)

In het rapport worden een aantal uitgangspunten genoemd om de leefbaarheid en het milieu te verbeteren, zoals: (p. 6):

- Vermijden van doorgaand verkeer in verblijfsgebieden en over dorpslinten
- Reduceren van verkeerslawaaï
- Stimuleren gebruik van de fiets op korte (<7,5 km) ritten (Fietsnota)

Met name de ruimtelijke ontwikkeling rond het centrum van Zaanstad speelt een grote rol. Het centrum van Zaanstad ondergaat de komende tien tot vijftien jaar een metamorfose. Er worden nieuwe woningen, winkels, en voorzieningen (waaronder het stadhuis) gerealiseerd. Inverdan zal zonder ingrijpende maatregelen een grote aanslag op het milieu met zich meebrengen. Daarom wordt het centrumgebied verkeersluw (vrij van doorgaand verkeer).

De luchtkwaliteit van Zaanstad staat onder druk. Een pas verschenen rapport van het CBS (28 mei 2008) stelt Zaanstad op de vierde plaats waar bewoners het meest met overschrijdingen van de fijnstofnorm te maken hebben. In Zaanstad hebben 26.200 (19%) inwoners te maken met het overschrijden van deze norm (2006).

In het Zaaans rapport wordt aangegeven dat stikstofdioxide en fijnstof knelpunten opleveren en een blokkade vormen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (p. 39). Grote vervuilers zijn: IJmond en de haven van Amsterdam, Rijksweg A8 en de Provinciale weg N203, die dwars door de gemeente lopen. Zie ook Nota Ruimte (Rijk) en Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 (p. 13). De gevolgen van deze ontwikkelingen worden onvoldoende uitgewerkt in het plan. Voor een goede beoordeling dient een kaart gemaakt te worden met de exacte gegevens van de plaatsen waar de normoverschrijding plaatsvindt. Daarnaast een prognosekaart met de verwachtingen conform de uitvoering van het plan.

Naast de luchtkwaliteit speelt ook de geluidhinder een grote rol. Het wegverkeer is hierbij de grootste lawaaibron (p. 17). Het doel van de gemeente is om een maximale geluidsbelasting van 65 dB(A) langs de hoofdverkeerswegen vast te stellen. Het Provinciaal beleid spreekt van een voorkeurswaarde van 50 dB(A). De rondweg in Westerkoog kent momenteel al waarden van 65 dB(A).

In het rapport wordt vliegtuiglawaai niet als geluidsbron opgenomen. Gezien de uitbreidingen en verbrede aan- en afvliegroutes over Zaanstad zal dit zeker moeten worden opgenomen.

Het rapport spreekt over het ontlasten van de Provinciale weg van Noord naar Zuid door Zaanstad, de N203. De overbelasting van deze weg zorgt voor verminderde verkeersveiligheid, maar ook voor geluid- en stankoverlast en sluipverkeer (p. 18). Tevens vermeldt het rapport dat de westelijke Zaanroute (o.a. de Westzijde) ontlast dient te worden en er een knip in deze route wordt voorgesteld, bijvoorbeeld ter hoogte van de Vincent van Goghweg, waardoor de N203 dit verkeer krijgt te verwerken, omdat deze weg daartoe is uitgerust. In het plan wordt de Provinciale weg ter hoogte van Inverdan als stadsstraat ingericht. Het doorgaande verkeer zal beperkt worden tot 5%.

Het rapport geeft aan dat er geïnvesteerd dient te worden in de infrastructuur, met name het hoofdwegennet.

Als er echter te beperkt wordt geïnvesteerd in het hoofdwegennet en de alternatieven niet voldoende aantrekkelijk zijn, leidt dit eveneens tot problemen op het gebied van bereikbaarheid, economisch functioneren, leefbaarheid en imago. Er ontstaat extra uitstoot door stilstaand (vracht)verkeer, er komt meer sluipverkeer door de woonwijken en het economische verkeer staat vast tussen het overige verkeer (p. 21).

Het rapport gaat uitgebreid in op de barrièrewerking van het spoor dat door Zaanstad loopt.

Het rapport stelt terecht: het verminderen van barrières voor het autoverkeer kan juist in strijd komen met de doelstellingen van het plan. Immers het opheffen van barrières maakt het autogebruik aantrekkelijker dan het gebruik van de fiets of openbaar vervoer. Deze ontwikkeling zal zich voordoen aan de westkant van het spoor in de wijken Westerwatering en Westerkoog. Met het openstellen van busbrug de Binding voor alle verkeer (exclusief vrachtverkeer) wordt de barrièrewerking voor autoverkeer opgeheven. Een logisch gevolg zal zijn, dat een groot deel van het 95% autoverkeer dat uit het centrum wordt geweerd, nu als sluipverkeer over deze alternatieve route ten Westen van het spoor gaat rijden. Voor de woonwijken Westerwatering en Westerkoog betekent dit een grote belasting met veel sluipverkeer dat overlast geeft in de vorm van verkeersonveiligheid, luchtkwaliteit en lawaai. Beide woonwijken hebben uitstekende fietsvoorzieningen en zijn in alle richtingen in het fietsnetwerk opgenomen (Zie figuur 9 op p. 52 – op dit kaartje ontbreekt echter de fietsverbinding Doktersland – Eesveen, een fietsroute die veel wordt gebruikt door scholieren en voor het gebruik van het NS-station Koog Bloemwijk en winkelcentrum Westerkoog). In praktijk zal de auto de fiets verdringen en veel mensen kiezen voor het gebruik van de auto. Hier vindt dan ook een omgekeerd proces plaats dan waar het plan op doelt, namelijk het stimuleren van autoverkeer en tegelijkertijd ontmoedigen van fietsverkeer met naast de genoemde nadelige gevolgen voor het milieu en verkeersveiligheid ook ruimtelijke gevolgen zoals het parkeren bij de te bezoeken voorzieningen.

Het rapport geeft keer op keer aan het belang van de bescherming van verblijfsgebieden tegen de toename van autoverkeer.

Woonwijk Westerkoog is een verblijfsgebied met scholen, winkels en dienstencentra in het centrum van de wijk op een afstand van minder dan 500 meter van de gebiedsontsluitingswegen De Glazenmaker en De Wildeman. Alle afstanden zijn

uitstekend te voet of met de fiets te doen. Het autoverkeer in de wijk is bestemmingsverkeer. De wijk kent verder een treinstation met treinen die vier maal per uur in elke richting rijden en verschillende lijnen van Connexxion (vier maal per uur in elke richting) rijden door de wijk. Het openbaar vervoer is hiermee ruim aanwezig. De noodzaak van doorgaand autoverkeer naar de woonwijk Westerwatering is daarom niet voldoende aangetoond, omdat alle alternatieven voor handen zijn, die naast milieuvriendelijk ook nog eens zorgen voor een beter sociaal contact tussen beide woonwijken, ook onderweg.

De rondweg bestaande uit De Glazenmaker en De Wildeman (Gebiedsontsluitingsweg type C) hebben slechts een beperkte capaciteit. Het rapport spreekt van een bovengrens van 8.000 mvt/etmaal. Deze grens is nu al bijna bereikt, waardoor extra verkeersaanbod ongewenste effecten heeft. In de structuurvisie 'Dansen op het Veen' (vastgesteld in 2005) wordt de hoofdverkeersverbinding ten westen van de spoorlijn Alkmaar – Zaandam door de woonwijken Westerwatering en Westerkoog nergens genoemd en is ook niet opgenomen in de bijbehorende kaarten.

De naam Westerkoog in relatie met de busbrug komt in het hele rapport niet voor. Westerwatering wordt verschillende malen genoemd, maar staat eigenlijk voor Inverdan. De vraag is daarom, kan duidelijk aangegeven worden welk gebied Inverdan omvat? En waar de grens met bijvoorbeeld Westerwatering begint? Nu wordt bijvoorbeeld gesproken over de ontsluiting van Westerwatering, terwijl het eigenlijk de ontsluiting van Inverdan is.

Voor een goede toetsing van deze trend zijn absolute cijfers nodig, gespecificeerd over de verschillende wegen vanaf 2000 tot de trend in 2015. In de bijlagen staan slechts percentages. Zo zou de verkeersbelasting voor de Westerkoogweg met 15% toenemen. Belangrijk zijn de cijfers voor de N203 op verschillende plaatsen, op de rondweg in Westerkoog en op busbrug De Binding.

Het rapport gaat uit van een totale openstelling van De Binding, ook in de spits. Dit in tegenstelling tot de procedure die in november 2007 is gestart met een beperkte openstelling buiten de spits. Om de gevolgen van dit plan te kunnen toetsen zijn cijfers nodig.

Voor de Noordelijke en Oostelijke ontsluiting van Westerwatering (=Inverdan) worden vier varianten aangegeven (p. 61).

1. Busbrug De Binding ook tijdens de spitsuren openstellen
2. Een rechtstreekse verbinding tussen De Binding en de Westerkoogweg
3. Het doortrekken van de Houtveldweg langs het spoor naar de Guisweg
4. Een verbinding naar de Vincent van Goghweg

Het rapport spreekt over de verkeersbelasting voor woonomgeving in variant 1. Variant 2 en 3 geven moeilijkheden door de bestaande bebouwing. De oplossing wordt gezocht in variant 2 en 3.

Op dit moment lopen verschillende procedures om De Binding buiten de spits open te stellen. De keuze is daarom al lang gemaakt door de gemeente. De op zich goed geformuleerde argumenten in het ZVVP gelden klaarblijkelijk niet voor Westerkoog. Opvallend is, dat het rapport bij één van de knelpunten de Thorbeckeweg veel aandacht besteed aan het voorkomen van sluipverkeer door de woonwijken via de Wibautstraat en Poelenburg. In het rapport staat: 'er mag geen doorgaand verkeer door de wijk ontstaan als parallelle route van de Provinciale weg en/of de Wibastraat'. (p. 61).

Conclusie

Wanneer men de enige Noord-Zuidverbinding van Zaanstad de N203 ter hoogte van Inverdan zo goed als afsluit voor doorgaand verkeer (reductie tot 5%), dan zal het verkeer een andere weg zoeken en daarom aan de Westkant van het spoor door de woonwijken Westerwatering en Westerkoog een sluiproute zoeken naar en van de Zuidelijke Randweg en naar het Noorden van Zaanstad naar Assendelft, Krommenie, Wormerveer en ook richting Alkmaar.

Naast het creëren van extra verkeer tussen de woonwijken ontstaat een enorme aanzuigende werking voor verkeer uit de omliggende gebieden op lokaal en regionaal niveau.

De conclusie is dan ook, dat het ZVVP geen oplossing biedt voor het mobiliteitsprobleem, maar de problemen alleen verschuift van het nieuw in te richten centrumgebied Inverdan naar de omliggende woonwijken.

Alleen infrastructurele werken als het bouwen van tunnels en nieuwe wegen bieden een echte oplossing. Zoals variant 4 – een tunnel tussen de Houtveldweg en Van Goghweg - voor het ontsluiten van Westerwatering (= Inverdan) naar de Oostzijde.

Het openstellen van verblijfsgebieden voor doorgaand verkeer draagt op geen enkele wijze bij aan het mobiliteitsprobleem en is slechts een aanslag op het woon- en leefklimaat van de woonwijk. Westerkoog wordt in het plan een onderdeel van het hoofdverkeersnetwerk met alle nadelige gevolgen van dien. Dit kan en mag niet het uitgangspunt van het ZVVP zijn. Hoewel we nog wachten op een cijfermatige onderbouwing, kunnen we ons niet onttrekken aan de indruk dat de gemeente de grenzen van het toelaatbare zoekt wat betreft verkeersdruk, luchtkwaliteit en geluidsbelasting.

Het plan lijkt nu meer op luchtfietserij met futuristische oplossingen als een waterbus en light rail. De werkelijke problemen die nu al bestaan, worden slechts opgelost door het uitsmeren van de luchtvervuiling en geluidsoverlast over een groter gebied, zonder noodzakelijke infrastructurele werken uit te voeren.

Stichting Rondom De Binding