

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 3 oktober 2018
Datum GS-besluit: : 30 oktober 2018

Vragen nr. 112

Vragen van mevrouw **J.M.E. de Groot** en de heer **W. Hoogervorst** (SP) over de AVANT- studie over de N516/Thorbeckeweg in de gemeente Zaanstad.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 3 oktober 2018 door de leden van Provinciale Staten, mevrouw **J.M.E. de Groot** en de heer **W. Hoogervorst** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Aan de gemeenteraad van Zaanstad zal binnenkort worden gevraagd akkoord te gaan met een brief aan de Vervoerregio waarin wordt ingestemd met het uitvoeren van een Planstudie naar alternatief B van de AVANT-studie. De AVANT-studie werd uitgevoerd omdat er verbetering nodig is van de verkeersdruk en het openbaar vervoer op de Thorbeckeweg – N516. Op de kruispunten zijn regelmatig knelpunten en deze knelpunten nemen, naar verwachting, in de komende jaren flink toe. Het huidig aantal voertuigbewegingen van circa 43.000 per dag groeit naar 53.000 in 2030. De groei is het gevolg van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen zoals MAAK.Zaanstad, Hoogtij, Hembrugterrein en Achtersluispolder die in de omgeving van de Thorbeckeweg-N516 gepland staan. Daarnaast zijn er ambities en budgetten om het busvervoer van R-netlijnen 391, 392 en 398 binnen dit gebied te versnellen en betrouwbaarder te maken. Het alternatief B gaat – kort gezegd – om het volgende: “Medio 2017 is onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam, in samenwerking met de gemeente Zaanstad, de gemeente Oostzaan en de provincie Noord-Holland, een verkenning gestart naar maatregelen om het openbaar vervoer en autoverkeer op de Thorbeckeweg– N516 beter te laten doorstromen. Uit de probleemanalyse blijkt dat de kruispunten Vijfhoek en Ambacht/Westkolkdijk-N516 vanaf 2021 overbelast zullen zijn. Voor de doorstroming van openbaar vervoer en autoverkeer is aanpak van de kruispunten noodzakelijk. Er zijn drie kansrijke alternatieven aangewezen en uitgewerkt, waaruit Alternatief B de voorlopige voorkeur krijgt. In dit alternatief wordt het kruispunt bij de Vijfhoek ongelijkvloers, de aansluiting van de Westkolkdijk verplaatst naar de Vlinderbrug en worden busbanen tussen De Vlinder en de Wibautstraat aangelegd. Dit alternatief biedt de meeste voordelen, heeft een positieve kosten-batenverhouding, geniet een breed draagvlak onder de omgevingspartijen en is het enige alternatief dat een robuuste oplossing voor de Vijfhoek biedt. Daarmee is dit alternatief het meest kansrijk. Gemeente Zaanstad kan daarmee instemmen met de door het DB van de Vervoerregio gekozen voorkeur voor alternatief B.”

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

In het verleden zijn er discussies geweest om de N516 eventueel over te dragen aan de gemeente Zaanstad. De weg blijft echter een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, 80 km/u. Onzes inziens betekent dit dat de provincie Noord-Holland wegbeheerder blijft en tevens de effecten van deze weg dient te onderzoeken. Is dit een juiste veronderstelling?

Antwoord 1:

Ja, de N516 is een provinciale weg die loopt vanaf de op- en afritten van de A8 tot halverwege het Vijfhoekpark. Ter hoogte van de waterpartij in het park naar het westen toe is de weg in beheer en onderhoud bij de gemeente Zaanstad. Er zijn geen concrete plannen voor wijzigingen in de eigendoms- en beheerssituatie. De AVANT-studie is geïnitieerd door de Vervoerregio Amsterdam; de provincie maakt deel uit van de projectorganisatie.

Vraag 2:

De N516 loopt langs een aantal groene gebieden, waaronder het Vijfhoekpark. De groei van het aantal voertuigen per dag tot 53.000 in 2030 heeft gevolgen. De stikstofdepositie op het Vijfhoekpark zal toenemen en er zal meer fijnstof neerdalen. Het doel van het Vijfhoekpark is de natuur weer terug te brengen in de stad door de flora en fauna meer de ruimte te geven. Doordat er zo min mogelijk wordt ingegrepen door de mens krijgt het park zijn natuurlijke uitstraling. Schotse Hooglanders zorgen voor het maaien van het gras en het wegwerken van de natuurlijke opslag van ongewenste bomen of struiken. In 2004 riep de provincie Noord-Holland het park tot monumentaal park uit. Bent u van mening dat het Vijfhoekpark voldoet aan de provinciale doelstellingen met betrekking tot de biodiversiteit? Vindt u dat de groei van het aantal verkeersbewegingen de biodiversiteit in het Vijfhoekpark nadelig beïnvloedt? Voldoet het Vijfhoekpark aan de voorwaarden om opgenomen te worden in het NNN? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2:

Ja, parken in stedelijk gebied zoals het Vijfhoekpark in Zaanstad kunnen bijdragen aan de biodiversiteit. De provincie inspireert de gemeente en Zaanse Natuur en Milieu organisaties door via het netwerkplatform 'Groen Kapitaal' hiervoor beleid te maken en stimuleert initiatieven die de biodiversiteit vergroten.

De biodiversiteit van het Vijfhoekpark is beperkt; het park heeft momenteel vooral een recreatieve functie. Of de groei van het verkeer de biodiversiteit nadelig beïnvloedt kunnen wij zonder nader onderzoek niet vaststellen.

Nee, het Vijfhoekpark voldoet niet aan de voorwaarden opgenomen te worden in het NNN, omdat het in stedelijk gebied ligt.

Nb.: Alleen de waterpartij van het Vijfhoekpark valt binnen de bescherming van het provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijk (gelegen op ca. 300 m afstand van de N516).

Vraag 3:

Er is haast om de verkeersdruk op de Thorbeckeweg-N516 aan te pakken. Het project valt onder de paraplu van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH), die overigens nog niet aan Provinciale Staten werd voorgelegd. In 2011 werd door het ministerie van I&W 18,2 miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld vanuit het AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer). Er geldt een strakke subsidiedeadline van uitvoering in 2020. Natuurlijk is het mooi dat het openbaar vervoer wordt verbeterd. Bent u van mening dat de AROV- gelden ook moeten worden gebruikt voor het verbeteren van de doorstroming van ander verkeer dan het openbaar vervoer? Zo ja, waarom?

Antwoord 3:

Nee, AROV-gelden worden primair gebruikt voor het verbeteren van doorstroming van het openbaar vervoer. Op dit moment rijdt het openbaar vervoer op de Thorbeckeweg-N516 (deels) mee met het autoverkeer. Door inzet van AROV- gelden wordt het mogelijk het openbaar vervoer te ontvlechten van het autoverkeer. In de praktijk profiteert alle verkeer van de ontvlechting.

Vraag 4:

In een robuustheidstoets werd gekeken naar het effect van een toename van het verkeer als gevolg van het wél doorgaan van de A8-A9. Kunt u ons meedelen wat het resultaat van deze robuustheidstoets was?

Antwoord 4:

Uit de robuustheidstoets blijkt dat het (voorlopige voorkeurs)alternatief B robuust is, ook na bijvoorbeeld de realisatie van de verbinding A8-A9.

Vraag 5:

In het alternatief B wordt het kruispunt Vijfhoek ongelijkvloers, waarbij de oost-west stroom (N516/Thorbeckeweg) onder de Wibautstraat doorgaat. Met op- en afritten wordt de Wibautstraat aangesloten op de N516. De Wibautstraat blijft op maaiveld liggen, de N516 gaat er in een tunnelbak onderdoor. In hoeverre bent u bereid bij te dragen aan de kosten voor deze operatie? Kunt u een bedrag noemen en opnemen in PMI en begroting?

Antwoord 5:

Het kruispunt N516 - Wibautstraat is in eigendom en beheer bij de gemeente Zaanstad. De AVANT-studie vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam. Omdat deze studie ook het provinciaal deel van de N516 regardeert hebben wij in beginsel de bereidheid hieraan een bijdrage te verlenen. Op dit moment vindt overleg plaats over de financiële paragraaf. Derhalve is nog niet sprake van een concreet bedrag van de provincie.