



Vijftien
ontwerpen voor
**Transit Oriented
Development (TOD)**
aan de Zaan-
corridor

ONDER WEG!

2014 | 2020 | 2035 | 2065



BNAonderzoek

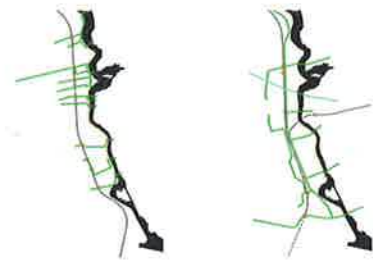


De ZaanZapper

METROBUS VERVANGT DE SPRINTER EN DE AUTO

KOOG-ZAANDIJK ONTWERPTEAM #2

M3H Architecten • HOSPER landschapsarchitectuur en stedenbouw
 • Carmela Bogman vormgeving in de openbare ruimte • Remco Rolvink Spatial Strategies



Lineair systeem 1894 (links) en in 2014 (rechts)

De ZaanZapper is een systeem van metrobussen ter vervanging van de sprintertreinen. Zowel het aantal haltes als de frequentie van het openbaar vervoer stijgt daardoor sterk, de toegankelijkheid van de wijken verbetert. Het autoverkeer wordt teruggedrongen en de huidige provinciale weg wordt getransformeerd tot een stedelijke boulevard, die als drager van de stedelijke intensivering gaat functioneren. In een straal van 250 meter rond de haltes van De ZaanZapper is namelijk ruimte voor twaalfduizend woningen. Doordat de sprintertreinen wegvallen, kan de gewenste frequentieverhoging van de intercitytreinen worden gerealiseerd op het bestaande spoor. Het ongelijkvloers maken van de kruisingen van de provinciale weg met de spoorbaan is dankzij De ZaanZapper niet meer nodig.

Verstedelijkingsopgave De ambitie van onder andere de provincie Noord-Holland is om in 2050 circa vijftigduizend nieuwe woningen te ontwikkelen op ongeveer 2.300 hectare grond. Dit staat gelijk aan een stad ter grootte van Haarlem. Deze ontwikkeling heeft grote gevolgen voor het landschap rondom de Zaancorridor. Vanwege de kwetsbaarheid van het landschap pleiten wij ervoor om de nieuwe woningbouw niet in het landschap te situeren, maar om te kiezen voor verdichting. Intensivering van het openbaar vervoer is noodzakelijk om te voorzien in de mobiliteit van alle inwoners in de Zaancorridor.

Aansluiting vervoerssystemen Honderd jaar geleden telde het lineaire systeem van rivier, wegen en spoor veel dwarsverbindingen. Tegenwoordig is dat aantal dwarsverbindingen sterk verminderd. Om ervoor te zorgen dat het lokale netwerk voor fietsers en voetgangers aansluit op de overstappunten van

het openbaar vervoer, moet dit systeem van dwarsverbindingen worden verbeterd:

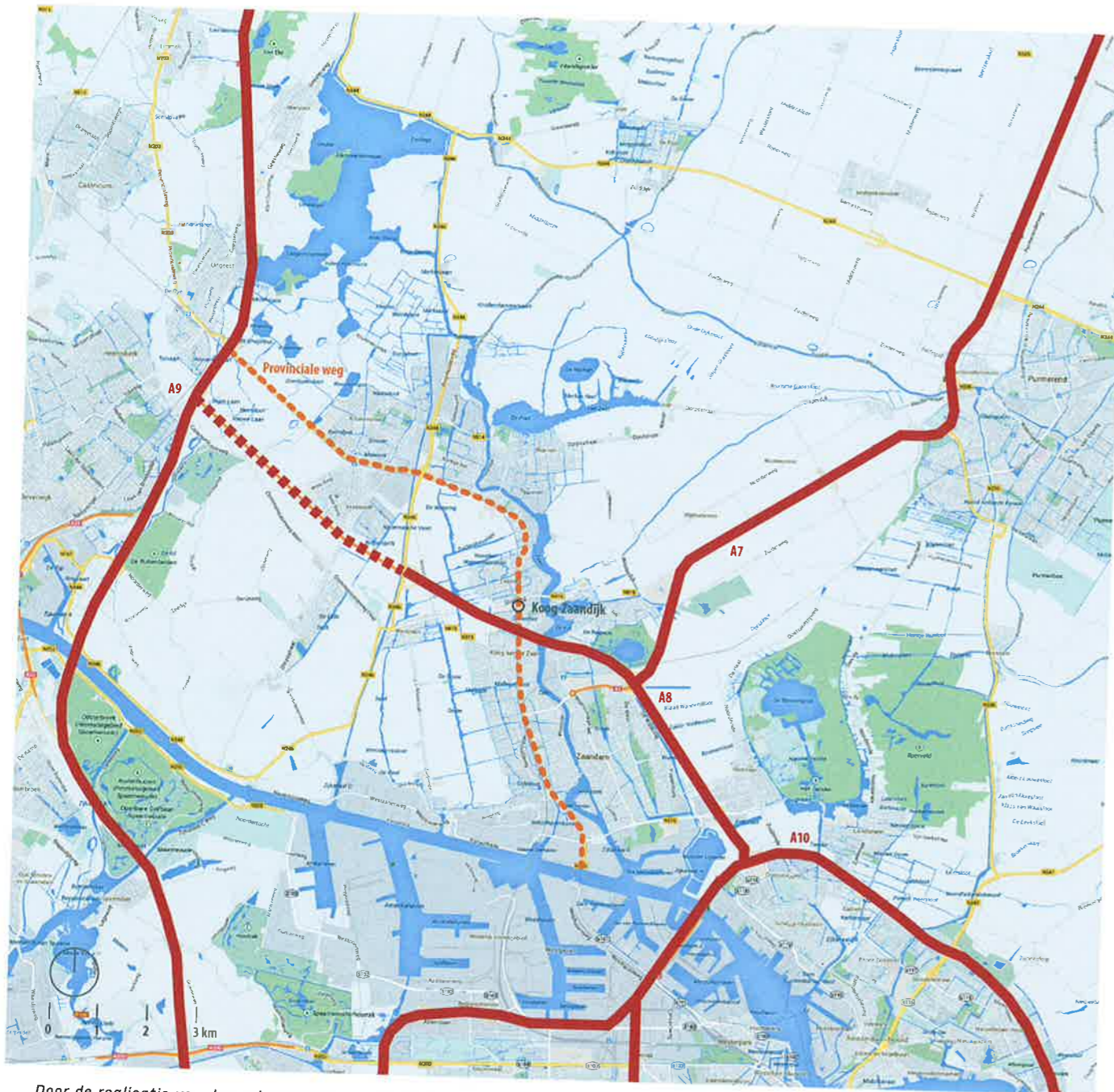
- Meer punten om de barrière van provinciale weg en spoor over te steken
- Betere aansluiting van het lokale fiets- en voetnetwerk op het openbaar vervoer
- Hogere frequentie van het openbaar vervoer
- Meer opstappunten voor het openbaar vervoer.

Dominantie autoverkeer doorbreken De meeste verkeersbewegingen in de Zaancorridor vinden tot nu toe plaats met de auto. Wanneer gekozen wordt voor een verhoging van de frequentie van treinen, is de eerste reactie een zoektocht naar oplossingen die geen conflict met het autoverkeer teweegbrengen. Probleem is dat dit soort oplossingen voornamelijk meer ruimte voor de auto schept, met achteruitgang van de kwaliteit van de leefomgeving en

ruimtegebrek in bestaand stedelijk gebied als gevolgen.

De toenemende autodominantie moet worden doorbroken wil de Zaancorridor stedelijk kunnen verdichten. Met de geplande verbinding van de snelwegen A8 en A9 kan de provinciale weg in de zuidelijke Zaancorridor worden getransformeerd van een verkeersader naar een stedelijke boulevard. Het autoverkeer wordt teruggebracht naar tweemaal één rijbaan. De vrijgekomen rijbanen geven ruimte voor inpassing van een aanvullend openbaar vervoerssysteem: De ZaanZapper. Dit is een systeem van metrobussen met een hoge frequentie, veel stops en een vrije baan, dat voor heel veel inwoners direct contact garandeert met het netwerk van intercitytreinen en daarmee met de stedelijke kernen.

Door de sprintertreinen te vervangen door metrobussen ontstaat op het spoor de vereiste capaciteit voor de frequentieverhoging



Door de realisatie van de snelwegverbinding A9-A8 (rode stippellijn) daalt het autoverkeer op de provinciale weg (oranje stippellijn)



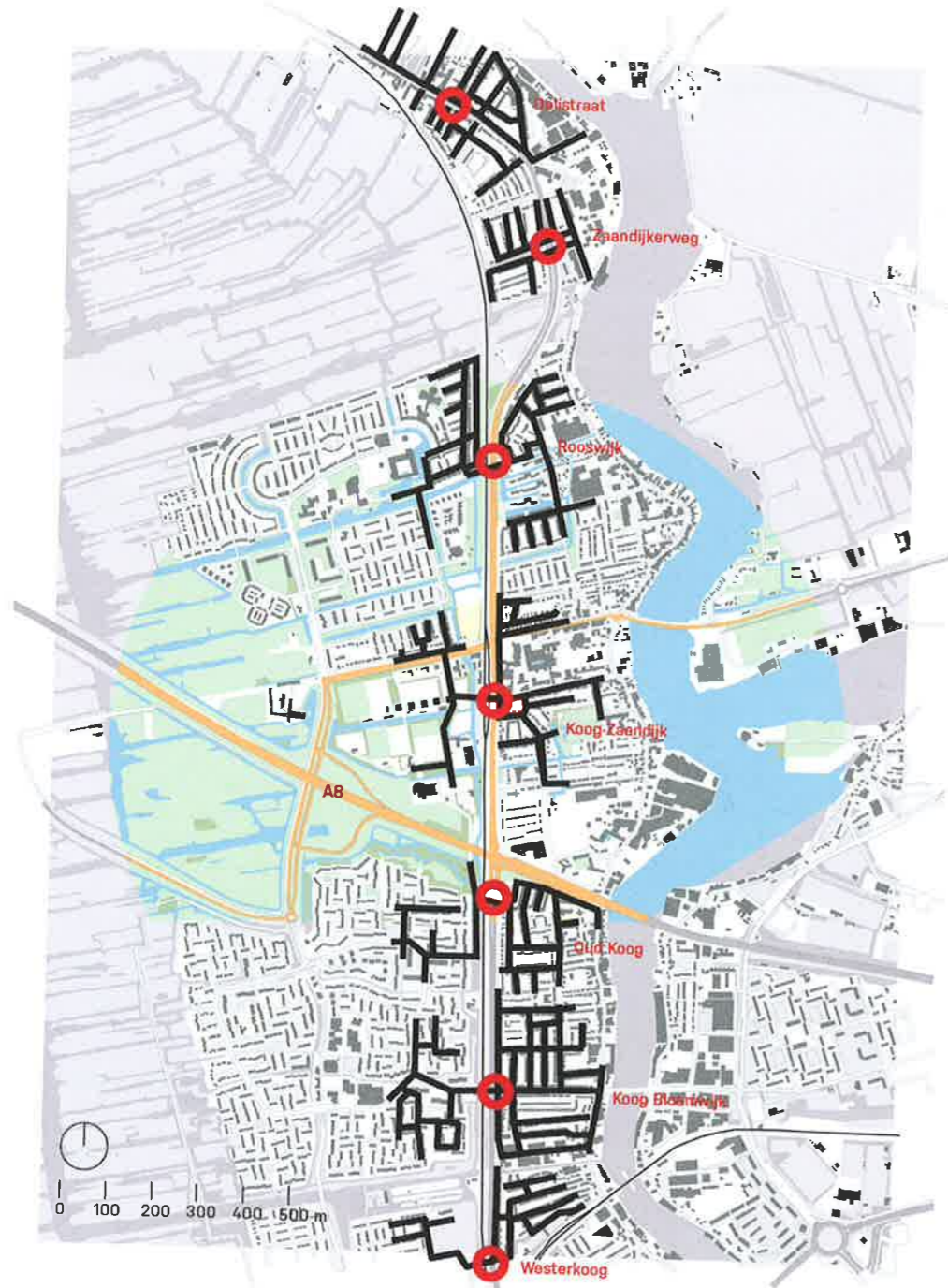
Huidig profiel: 2 x 2 banen asfalt voor auto (boven). Nieuw profiel: 2 x 2 banen asfalt, de helft voor de auto en de andere helft voor de metrobussen (onder)



Stap 1: metrobusstelsel met veel haltes vervangt sprintertreinen

van de intercity Amsterdam – Zaandam – Uitgeest – Alkmaar – Heerhugowaard, zonder dat de kruisingen van de provinciale weg met de spoorbaan ongelijkvloers hoeven te worden uitgevoerd. Dit bespaart grootschalige, civieltechnische constructies en de sloop van bestaande bebouwing. Zo zorgt De ZaanZapper ervoor dat de frequentie van de intercitytreinen in de Zaancorridor binnen enkele jaren daadwerkelijk kan worden verhoogd.

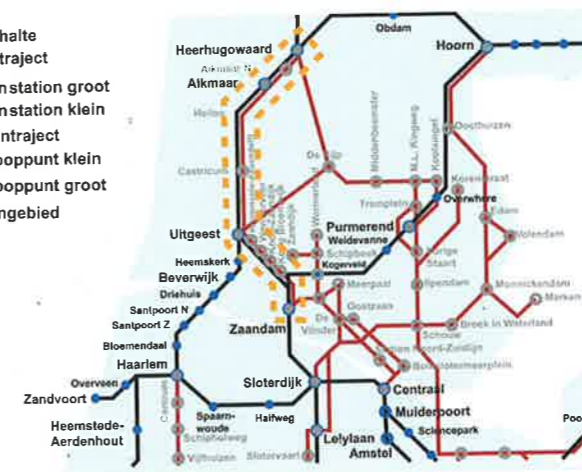
Stapsgewijze transitie, makkelijk en goedkoop Als introductie van de vrije busbaan op het profiel van de provinciale weg wordt de belijning op het asfalt aangepast. Dan kunnen de automobilisten er vast aan wennen dat er minder ruimte is. Er gaat minimaal elke tien minuten een metrobus in beide richtingen over de vrije baan rijden. De metrobus zorgt voor een directe verbinding met de NS-stations Zaandam en Uitgeest.



Voorstel voor nieuwe metrobus haltes (rood) en het direct daarop aansluitende stratenpatroon



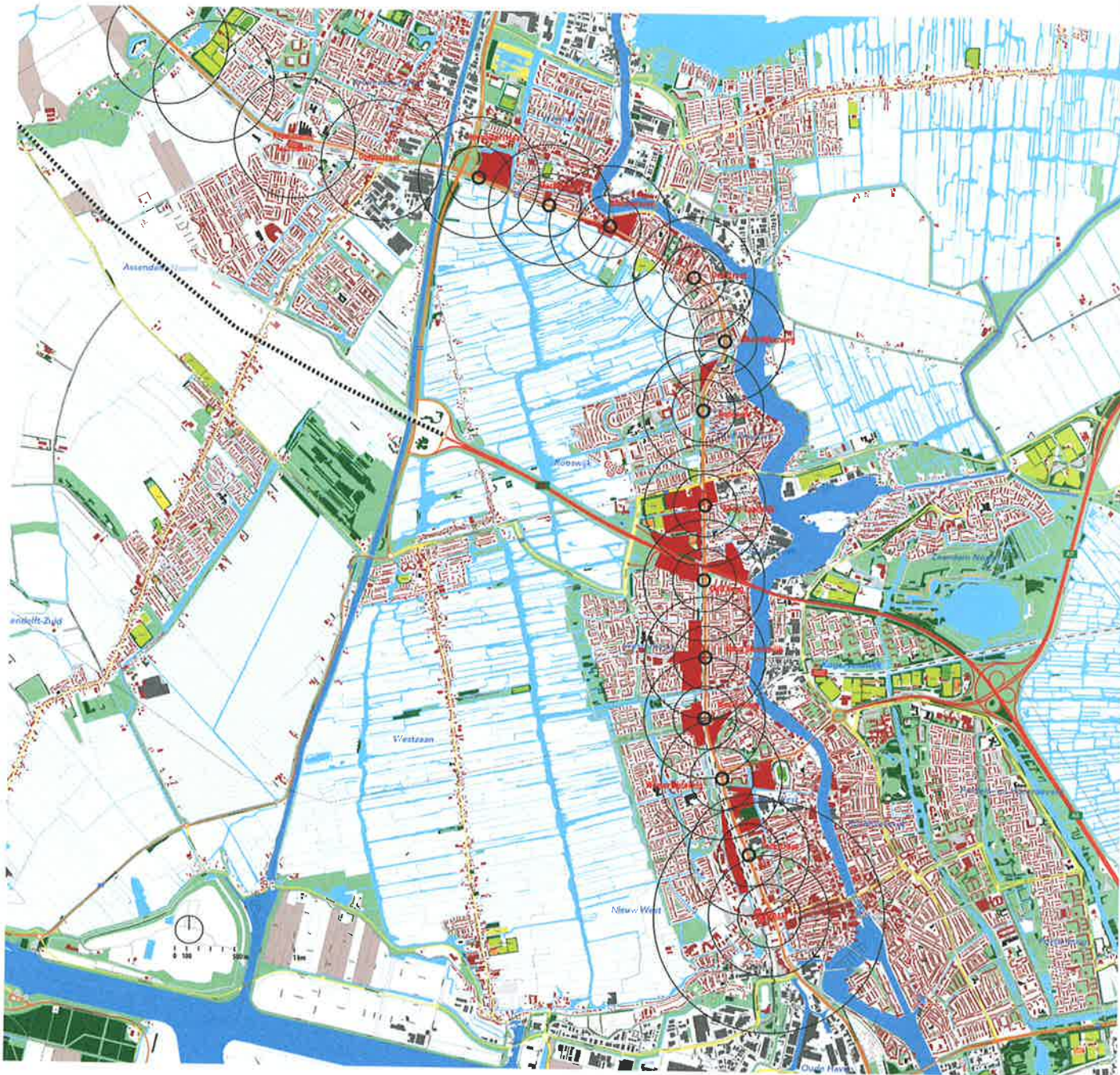
- Bushalte
- Bustraject
- Treinstation groot
- Treinstation klein
- Treintraject
- Knooppunt klein
- Knooppunt groot
- Plangebied



Stap 2: metrobus systeem doortrekken naar Heerhugowaard

Tientallen stops met dwarsverbindingen In 2025 zijn alle metrobus haltes gerealiseerd in een herkenbare stijl, die past bij het imago van de regio Zaanstad. Ook is een groot aantal nieuwe dwarsverbindingen voor fietsers en voetgangers aangelegd. Het potentieel aan ov-reizigers is toegenomen door de korte afstand tot de bushaltes en door de hoge frequentie, de betrouwbaarheid en het comfort van De ZaanZapper.

Zaancorridor is stedelijke boulevard Na de eerste fase wordt het openbaar vervoersysteem sterk verbonden met zijn omgeving. Langs de hele provinciale weg komen herkenbare metrobus haltes en ruime onderdoorgangen met hoge verblijfskwaliteit voor fietsers en voetgangers. De laanbeplanting en de directe relatie met de bebouwing en de functies in de plint vergroten de leefkwaliteit langs de corridor en van de aanliggende publieke ruimte.



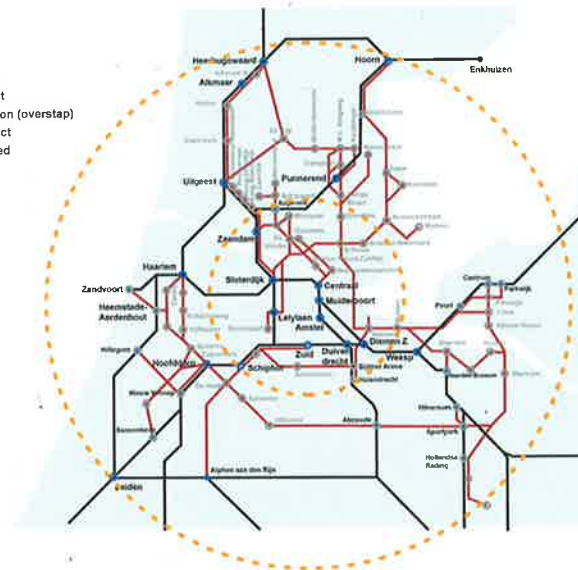
Mogelijke herontwikkelingslocaties (rood) in de directe nabijheid van nieuwe metabushaltes tussen station Zaandam en Wormerveer



Stedelijke intensivering rond voormalige stationsomgeving Koog-Zaandijk



- Legenda:
- Bushalte
 - Busraajc
 - Treinstation (overstap)
 - Treinraajc
 - Plangebied



Stap 3: sluitend netwerk van hoogfrequente ov-lijnen in de mra

Metrobus als hoogfrequente buitenring van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) De Zaanzapper is onderdeel van een metropolaan openbaarvervoernetwerk, net zoals de Zuidtangent en het toekomstige IJburg-Almerenet. Dit zijn allemaal ov-lijnen die enerzijds aansluiten op het hart van de Metropoolregio Amsterdam met zijn trams en metro en anderzijds op de nationaal georiënteerde intercitystations.

Potentiële verdichting rond de haltes In een straal van 250 meter rondom de metabushaltes is op het tracé tussen station Zaandam en Wormerveer ongeveer zestig hectare ruimte beschikbaar. Afhankelijk van de dichtheden van de gekozen ontwikkeling kunnen hier direct bij ov-haltes zes- tot twaalfduizend woningen worden gerealiseerd.

Stedelijke intensivering voormalige stationsomgeving Koog-Zaandijk In het voorbeeld van het huidige sprinterstation Koog-Zaandijk wordt het station gesloopt en samen met het P+R-terrein gebruikt om ruimte te maken voor een goede, ruime tunnel voor langzaam verkeer, publieke voorzieningen, een metabushalte en een recreatief park als toekomstig hart van de buurt. Daarna wordt in stappen een stedelijk gemengd woningbouwprogramma gerealiseerd.