

2021/6977



Zaans Mobiliteitsplan 2040

ZNSTD

Colofon

Kenmerk: 006695.20201203.R1.06

Datum publicatie: april 2021

Versie: Definitief

Dit document is opgesteld door Goudappel in samenwerking met RHDHV in opdracht van de gemeente Zaanstad.



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Voorwoord

Zaanstad is in beweging en dat brengt grote uitdagingen met zich mee. De regio Amsterdam groeit hard en Zaanstad groeit daarin mee. We streven naar een Zaanstad waarin iedereen gezond en veilig kan wonen, werken, recreëren en meedoen. Als we verder (binnenstedelijk) verdichten moeten we ervoor zorgen dat Zaanstad leefbaar en bereikbaar blijft. Onze ambitie is om tussen 2030 en 2040 klimaatneutraal zijn.

Dit levert een stevige mobiliteitsopgave op. Meer mobiliteit, binnen dezelfde ruimte. Dit maakt een nieuwe balans in de mobiliteit noodzakelijk, op de oude weg doorgaan, is geen optie. Binnen heel Zaanstad is een mobiliteitstransitie nodig, met veel aandacht voor schone en gezonde mobiliteit, goed ingepast in een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. Maar we doen dit wel met oog voor de unieke Zaanse identiteit, oftewel: in verschillende delen van Zaanstad op een verschillende manier. En met behoud van keuzevrijheid in ieders mobiliteit.

In het Zaans Mobiliteitsplan geven wij deze transitie voor Zaanstad vorm. We stappen over onze eigen schaduw heen, door verder te kijken dan de komende jaren of collegeperiode. Met dit ontwerpplan zetten we een toekomstbeeld neer voor de komende 20 jaar. We kiezen voor een integrale aanpak door verbanden te leggen met ontwikkelingen en plannen die te maken hebben met MAAK.Zaanstad, bouwen en

wonen. En het bevat een uitvoeringsagenda: gewenste investeringen om de mobiliteit op korte en lange termijn goed te regelen.

De transitie die wij hierbij voor ogen hebben, vindt niet van vandaag op morgen plaats. Rome is ook niet in één dag gebouwd. Het gaat stap voor stap tussen nu en 2040. Zodat we allemaal genoeg tijd hebben om te wennen en samen de nieuwe kansen optimaal te benutten.

Of we nu spreken met (verkeers)experts of belanghebbenden, bewoners en bezoekers om hun mening vragen in enquêtes, of de vele reacties lezen die tijdens de inspraak zijn binnengekomen, één ding is duidelijk: inwoners, bedrijven en vele anderen zijn zeer begaan met de toekomst van Zaanstad. We leggen de lat daarom hoog. Zaanstad vraagt erom, Zaanstad verdient het.

Gerard Slegers
Wethouder
Bereikbaarheid,
Mobiliteit en
Parkeren
Gemeente
Zaanstad



Samenvatting ZMP

Inleiding

Met het Zaans Mobiliteitsplan zet de gemeente Zaanstad de beleidskaders uit voor het mobiliteitsbeleid in de periode 2020 – 2040. Een belangrijke periode, omdat de gemeente voor grote opgaven staat. Hoe gaat de gemeente de extra mobiliteit opvangen die samenhangt met de groei naar 200.000 inwoners en bouw van 20.000 nieuwe woningen? Hoe zorgen we ervoor dat iedereen mee kan doen? Hoe versterken we en behouden we de unieke kwaliteiten van Zaanstad en hoe zorgen we voor een transitie naar meer duurzame mobiliteit om invulling te geven aan de klimaatopgave. Het ZMP is in nauwe samenhang met de Omgevingsvisie ontwikkeld samen met betrokken actoren. Onderdelen van het plan zijn ook al eerder onderwerp van Raadsgesprekken geweest. De reacties zijn meegenomen teneinde een zo breed mogelijk draagvlak voor het plan te krijgen.

12 Hoofdkeuzes

Om al deze opgaven in balans te houden is tussen nu en 2040 een mobiliteitstransitie nodig naar meer gebruik van fiets en openbaar vervoer, efficiënte logistiek en elektrificatie van het wagenpark. Deze mobiliteitstransitie vindt overal plaats maar is niet voor alle delen van Zaanstad hetzelfde. Daarom is het noodzakelijk gebiedstypen te definiëren met een specifiek eigen mobiliteitsprofiel. Het Zaans

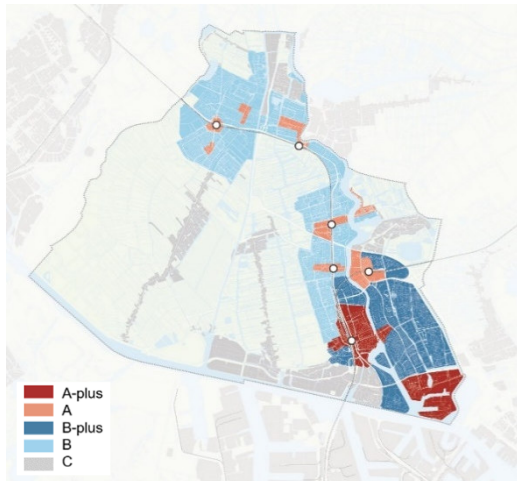
Mobiliteitsplan is opgehangen aan 12 hoofdkeuzes die feitelijk universeel zijn. Ze zijn ook bij de nadere uitwerking van onderdelen in de gebiedsuitwerkingen van kracht:

1. Keuzevrijheid is de basis, maar we verleiden wel;
2. We gaan werken met een zonering naar gebiedstypen, passend bij de verscheidenheid van Zaanstad;
3. Ruim baan voor fietsen en lopen, we zetten maximaal in op de kansen voor (elektrisch) fietsen en lopen en op optimale toegankelijkheid voor iedereen;
4. Zaanse ladder als hoofdstructuur voor OV en fiets; we ontwikkelen aan de oostkant van de Zaan een sterke HOV-structuur en fietsroute ('staander');
5. We ontwikkelen knopen waar vervoerwijzen samenkomen en waar verschillende mobiliteitsdiensten worden aangeboden;
6. Versterken van de hoofdwegenstructuur, waarmee bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren;
7. We zorgen voor een duurzame verbinding van Amsterdam en Zaanstad met HOV en fiets en over water;
8. We versterken kernen met levendige stads- en dorpserven;
9. We stimuleren slimme en schone logistiek;
10. We benutten de Zaan en de overige vaarwegen;
11. We benutten technologische innovaties om gebruikers tot duurzame en veilige keuzen te verleiden;
12. Mobiliteit en ruimte gaan hand in hand, met inzet op een mobiliteitsfonds.

Zones en knooppunten

In de zonering wordt onderscheid gemaakt in centra met een hoogstedelijke kwaliteit (A-plus). Dit is naast het Zaanse centrum ook het nieuwe gebied van de Achtersluispolder en de andere centrumgebieden (A). Daarnaast zijn er meer stedelijke gebieden in Zaandam (B-plus) en buitenstedelijke woongebieden in met name de grote dorpen (B). En ten slotte lintdorpen, landelijk gebied en bedrijventerreinen (C). In elk van deze gebieden is de rol van de auto ten opzichte van fiets en openbaar vervoer anders.

Dit vertaalt zich door in het parkeerbeleid en de beschikbaarheid van voorzieningen voor deelmobiliteit. In de knooppunten maken we onderscheid in P+R-hubs, Centrumhubs, Buurthubs, (Water)buurthubs en straathubs waar modaliteiten samenkomen en deelmobiliteit wordt aangeboden.



Figuur: Zaanstads verdeeld naar gebieden in zones.

Gebieden

Noord: We zetten in op versterken van de centrumkwaliteit en fietsstructuur in Krommenie en Wormerveer. Optimalisatie van de logistiek in hier onderdeel van. We ontlasten het gebied van doorgaand autoverkeer door in te zetten op de A8-A9 verbinding en we onderzoeken de mogelijkheden voor een nieuwe brug in het noorden over de Nauernaschevaart en in het zuiden over de Zaan.

Zaandam Oost: In Zaandam Oost zetten we in op het anders organiseren van het autoverkeer, de omliggende autostructuur (met name Thorbeckeweg, A8) willen we versterken om daarmee autostromen dieper in het gebied te matigen. Op die manier komt er ruimte voor een nieuwe oostelijke HOV-as, die zorgt voor een betere bereikbaarheid en samen met een andere inrichting op de Wibautas voor een betere relatie met de westkant van Zaandam. Ook creëren we een nieuwe doorfietsroute noord-zuid door het gebied. En we versterken de knoop rondom Kogerveld ten behoeve van de gebiedsontwikkeling.

Centrum en Stad langs de Zaan: Voor het centrum van Zaandam zetten we in op het verder vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde in een groter centrumgebied, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Gedempte Gracht. Het centrum is het aantrekkelijke, multifunctionele hart van Zaanstad waar ook horeca en voorzieningen zich concentreren en is daarmee een impuls voor het economische en woonklimaat van Zaanstad. De voetganger

en fietser zijn de hoofdgebruikers van de ruimte, de bezoeker parkeert de auto op afstand. Hetzelfde geldt voor de voetganger bij de toeristische trekpleister Zaanse Schans. In de andere delen van Zaandam West is de opgave om de relaties met de stations te versterken en de barrièrewerking van de wegen en het spoor te verminderen.

Noordzeekanaalgebied: in het zuiden van Zaanstad vindt een grote transformatie plaats in de Achtersluispolder en op het Hembrugterrein. We zetten in op het duurzaam verbinden van dit gebied met Amsterdam Noord door middel van een HOV-as en vervoer over water. Vanuit de Achtersluispolder willen we de Thorbeckeweg beter oversteekbaar maken voor langzaam verkeer om de nieuwe ontwikkeling aan Zaanstad te hechten. Belangrijk is verder dat we inzetten op het vergroten en optimaliseren van de capaciteit van de Thorbeckeweg. Dit is nodig voor een goede doorstroming en ontsluiting van de bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied, dat een belangrijke rol voor Zaanstad kan vervullen als logistieke hub, en de woongebieden aan de zuidkant van Zaanstad. We zetten in op een verbeterde aansluiting op de Thorbeckeweg voor de ontwikkeling in de Achtersluispolder en mogelijk ook een betere aansluiting van Poelenburg op de Thorbeckeweg.

Landelijk west: In het landelijk gebied zetten we in op behouden van het bestaande dorpse karakter en ontsluiten van het landschap. Dit betekent: fietsgebruik stimuleren met enkele

nieuwe verbindingen en inzetten op het behouden van de bestaande auto-ontsluitingen.

Netwerken

De **voetganger** staat centraal in de A-plus Zone en in de A-gebieden. Hier ligt de nadruk op het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook van en naar knooppunten van het OV toe worden looproutes verbeterd. Verder worden schoolroutes verbeterd en wordt een samenhangend hardlooppnetwerk uitgewerkt.

In het **fietstnetwerk** maken we onderscheid in doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en het regulier netwerk met daarbij passende eisen. Belangrijk is een nieuwe oostelijke doorfietsroute als onderdeel van de Zaanse ladder. Deze loopt ook via de Achtersluispolder door naar Amsterdam. Routes van en naar stations worden aantrekkelijker gemaakt. Barrières worden geslecht met (verbeterde) fietstunnels, nieuwe bruggen en nieuwe verbindingen met de regio.

Openbaar vervoer; naast de verbetering van de bediening door treinen zetten we in op het versterken van de HOV-structuur door een oostelijke 'staander' over de Wibautas naar Kogerveld en door naar de Zaanse Schans. Verbindende OV-lijnen worden opgewaardeerd naar R-net kwaliteit, maar deze lijnen worden uit het centrumgebied gehouden. Daarnaast worden aantrekkelijke hubs ingericht. En zetten we in op goede treinverbindingen in alle richtingen.

In het *autonetwerk* is alles er op gericht het autoverkeer zo snel mogelijk naar het rijkswegennet te geleiden. Door de A8- A9-verbinding wordt de bestaande provinciale weg in Krommenie ontlast. Gebruik, vorm en functie van de wegen wordt opnieuw in balans gebracht. A8-afslag 3 wordt volledig gemaakt waardoor A8-afslag 2 kan vervallen. De Thorbeckeweg wordt verbeterd en er wordt ingezet op een nieuwe aansluiting voor Peldersveld en Poelenburg.

Goederenvervoer over de weg

Goederenvervoer is cruciaal voor het functioneren van Zaanstad, maar het veroorzaakt ook overlast. Om dit in goede banen te leiden, is een sterk, helder netwerk nodig, een “kwaliteitsnet goederenvervoer” voor Zaanstad. Hiermee bieden we optimale mogelijkheden voor logistiek en wordt tegelijk, waar mogelijk, logistiek in centrumgebieden en woonwijken voorkomen. In de belangrijke centra zetten we bovendien in op verhoging van de verblijfskwaliteit en zero emissie logistiek. Behalve fysieke voorzieningen zijn vaak ook organisatorische aanpassingen, zoals samenwerking tussen bedrijven nodig om bundeling of vervoer over water mogelijk en rendabel te maken.

Vervoer over water

Zaanstad heeft zijn bestaan voor een belangrijk deel te danken aan het sterke waternetwerk. Dit netwerk, bestaande uit de Zaan, het Noordzeekanaal en de Nauernasche vaart staat nog steeds. Maar het is niet meer zo bepalend in de mobiliteit van Zaanstad als het ooit was.

En dat is jammer, want nog steeds bevinden zich veel bestemmingen in Zaanstad dicht bij het water. Wij willen het vervoer over water daarom een nieuw impuls geven. Voor goederen, waar kansen liggen bij de industrie, bouw en afval. Maar ook voor personen, te beginnen bij toeristen.

Parkeren

Met de zonering doen wij recht aan de verscheidenheid van Zaanstad. De voorgestelde zonering en de nadere invulling van de centra bepalen de mate van sturing die het parkeerbeleid vraagt. Parkeerregulering is een middel om de vraag naar autoparkeerplaatsen te beïnvloeden. Het kunnen beheersen van de parkeerdruk is daarbij de belangrijkste reden om parkeerregulering in te stellen. Net als nu geldt dat als de parkeerdruk hoger dan 90% is, kan worden overgegaan tot het invoeren van betaald parkeren. Dit kan overal in Zaanstad zijn. Voorwaarde is en blijft in dat geval dat er voldoende draagvlak voor het invoeren van parkeerregulering is.

Parkeerregulering zien wij ook als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het kan een stimulans zijn om naar andere vervoerwijzen over te stappen, houdt de groeiende stad zo bereikbaar en het creëert ruimte voor lopen, fietsen en aantrekkelijke openbare ruimte. In de zones A-plus en A wordt het daarom mogelijk om (waar dat niet al het geval is) betaald parkeren in te voeren zonder draagvlaktoets, als dit vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid

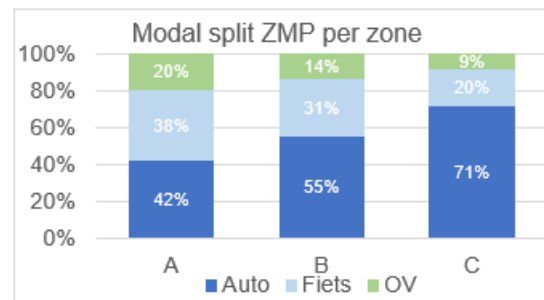
nodig is. Voor de B-plus zone is het verhaal genuanceerder. Dit is een groot en divers gebied. Wij willen daarom in het B-plus gebied alleen selectief overgaan tot proactief gereguleerd parkeren invoeren, namelijk daar waar de verwachte dynamiek hoog is en parkeerdruk en congestie (files, wachtrijen, etc) naar verwachting snel zal toenemen (denk aan projecten in het kader van verstedelijking). In die gevallen kan regulering nodig zijn om problemen in de nabije toekomst te voorkomen (leefbaarheid en tegengaan congestie).

Slimme mobiliteit en gedrag

Infrastructuur is een belangrijke voorwaarde en drager voor de mobiliteitstransitie die wij beogen. Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken mensen en bedrijven zelf keuzes, die het mobiliteitsbeeld op straat uiteindelijk bepalen. Het is daarom minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag van mensen en logistieke keuzes van bedrijven te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die passen in de mobiliteitstransitie van Zaanstad. De snelle ontwikkelingen op het technologische vlak bieden daarbij allerlei nieuwe mogelijkheden. Kansrijke ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit (smart mobility) dienen een logische plek in de stad te krijgen en aantrekkelijk te zijn voor de potentiële gebruiker in Zaanstad. Met regelgeving, stimulerende maatregelen, campagnes en educatie bevorderen we emissieloos vervoer, efficiënte logistiek, duurzame mobiliteitskeuzes en veilig verkeersgedrag.

Effecten

Mobiliteit: De maatregelen van het ZMP zijn van invloed op de vervoerwijzekeuze van de Zaankanters. Zonder maatregelen neemt het aandeel autoverplaatsingen in Zaanstad toe tot ruim 2/3 van de verplaatsingen. Dit is een significante toename ten opzichte van de huidige situatie in Zaanstad (ongeveer 58%). Door het invoeren van het maatregelenpakket stimuleren we de Zaankanters, met name van en naar de centra en over korte afstanden andere vormen van mobiliteit te gebruiken. Dit vertaalt zich in het model naar een aandeel autoverplaatsingen van 55% en een groei in het aandeel fiets (30%) en OV (15%). Duidelijk is dat dit effect per zone verschillend is. Met extra impulsen, waaronder ruimtelijke ontwikkelingen meer richten op fietsen en lopen, willen we het aandeel fiets nog verder laten toenemen, richting de 35%.



Figuur: verwachte verdeling per modaliteit per zone in 2040.

Verkeersafwikkeling

Het figuur rechts laat de locaties zien van de kruispunten die naar verwachting in de toekomst onvoldoende capaciteit hebben. Het gaat om:

- Het Prins Bernhardplein.
- De kruispunten met de Thorbeckeweg.

Voor het Prins Bernhardplein ligt naast de opgave voor de doorstroming ook een inpassingsvraagstuk voor de HOV-verbinding. In de uitwerking na vaststelling van het ZMP is dit kruispunt een van de eerste uitwerkingsvraagstukken voor Zaanstad.

De kruispunten op de Thorbeckeweg krijgen door de uitbreiding van de bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied, transformatie van het Hembrugterrein en de Achtersluispolder en veranderde oriëntatie van het verkeer uit het centrum van Zaandam meer verkeer te verwerken. In een vervolg op de lopende AVANT studie dienen deze aspecten volledig meegenomen te worden, om te beoordelen welke vormgeving op de kruispunten nodig is voor een goede doorstroming van het verkeer.

Ruimtelijk economische effecten

De bevolkingsgroei van Zaanstad zorgt de komende jaren voor de grootste groei van de koopstromen. Dit zorgt voor een potentiële toename van bijna 50% van de omzet van de winkeliers. Met het ZMP versterken we dit effect, doordat de impuls voor OV, fiets en openbare ruimte opweegt tegen het effect van



Figuur: verwachte knelpunten bij kruispunten bij realisatie van A8-A9.

iets lagere reistijd voor de auto, met name voor het recreatieve winkelaanbod en horeca. Met het ZMP ontstaat verder op verschillende plekken ruimte voor meer groen. Andere wegprofielen op een paar belangrijke assen dragen hier bijvoorbeeld aan bij.

Uitvoeringsagenda

De maatregelen uit het ZMP vormen grote projecten en opgaven die bijdragen aan de twaalf principes. De belangrijkste opgaven liggen op specifieke plekken in Zaanstad. Hier komen de opgaven en modaliteiten bij elkaar. Het projectoverzicht dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting.

Inhoudsopgave

Colofon	2
Voorwoord	3
Samenvatting ZMP	4
Inhoudsopgave	10
1 Zaanse kernen in verscheidenheid	12
1.1 Groei met karakter vraagt om een nieuwe balans in mobiliteit	12
1.2 Een uitwerking voor 2040	14
1.3 Samen met de regio	17
2 Koers zetten met 12 hoofdkeuzen	20
3 Zones en knooppunten	25
3.1 Zaanse verscheidenheid in zones	25
3.2 Knooppuntontwikkeling	28
4 Gebiedsuitwerking per deelgebied	32
4.1 Noord	33
4.2 Zaandam Oost	39
4.3 Centrum en Stad langs de Zaan	45
4.4 Noordzeekanaalgebied	53
4.5 Landelijk west	58
5 Netwerken	60
5.1 Voetganger	60
5.2 Fiets	64
5.3 Openbaar Vervoer	72
5.4 Auto	77
5.5 Goederenvervoer over de weg	85
5.6 Vervoer over water	89
5.7 Netwerkmanagement	92
6 Parkeren	96
7 Slimme mobiliteit en gedrag	101

7.1	Nieuwe technologie: kansen bieden en pakken	101
7.2	Emissieloos vervoer	103
7.3	Slimme en schone logistiek bevorderen.....	107
7.4	Mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag	110
8	Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling	114
9	Effecten.....	117
9.1	Van maatregelen naar effecten	117
9.2	Mobiliteitseffecten.....	117
9.3	Verkeerskundige effecten.....	119
9.4	Ruimtelijk-economische effecten.....	121
9.5	Ruimte en groen	123
9.6	Milieueffecten.....	126
10	Uitvoeringsagenda.....	129
10.1	Fysieke uitvoeringsprojecten	129
10.2	Samenwerkings-projecten voor het OV.....	132
10.3	Programmering en uitwerkingsplannen.....	133
10.4	Financieringsstrategie	134

1 Zaanse kernen in verscheidenheid

1.1 Groei met karakter vraagt om een nieuwe balans in mobiliteit

Een unieke gemeente met grote opgaven

Zaanstad heeft unieke kwaliteiten: een unieke combinatie van stad en land, uitstekend bereikbaar en nabij Amsterdam. Kwaliteiten die we willen behouden en versterken. Maar Zaanstad heeft ook enkele grote opgaven. De groei van de eigen bevolking én de sterke economische groei van de Metropoolregio Amsterdam zorgen ervoor dat er een grote opgave op ons afkomt. Concreet staat de gemeente al voor de opgave om 20.000 woningen te bouwen. Daarmee groeien we door naar 200.000 inwoners in 2040. En inmiddels wordt in het kader van de verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam ook al doorgedacht over de volgende stappen, want de groei houdt in 2040 niet op.

Maar deze groeiopgave staat niet op zichzelf. Meer inwoners, betekent ook fors aantal meer verplaatsingen. Als we willen groeien met behoud van de unieke kwaliteiten die Zaanstad heeft, dan moet dit worden gerealiseerd in samenhang met andere opgaven, die onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

Mobiliteit is niet meer de enige opgave van de stad. Al die opgaven raken ook wel aan mobiliteit, onder meer als volgt:

1. *Verstedelijking*: De regio groeit en daarmee Zaanstad ook. Dit betekent het opvangen van de groeiende vraag naar woningen (20.000 extra tot 2040), vooral door verdichting en transformatie, en het in goede banen leiden van de daarmee gepaard gaande mobiliteitsvraag
2. *Economie*: Het bevorderen van werkgelegenheid en toerisme door een goed vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid van de economische kernlocaties en het versterken van de aantrekkelijkheid van toeristische centra; meer werkgelegenheid in Zaanstad kan zorgen voor meer balans in de woon-werk pendel en leidt bovendien tot minder druk op de infrastructuur richting Amsterdam.
3. *Verduurzaming*: De energietransitie vraagt om een drastische vermindering van de CO₂-uitstoot. Een klimaatneutraal Zaanstad en het verbeteren van de luchtkwaliteit betekent: vergroenen openbare ruimte en verduurzamen van de mobiliteit door meer accent op duurzame mobiliteit en elektrificatie van het wagenpark
4. *Gezondheid*: De Zaankanter wordt steeds ouder, zit meer en beweegt minder. Het stimuleren van bewegen en het maken van gezonde keuzes is belangrijk. Daarom zetten we in op een hoger fietsgebruik, het bieden van aantrekkelijke looproutes en een betere toegang tot recreatie, maar ook minder uitstoot door verkeer.

5. *Kansengelijkheid*: Verkleinen van sociale verschillen. Het is belangrijk is dat iedereen kan blijven meedoen en de toegang tot voorzieningen en werkgelegenheid voor iedereen gegarandeerd wordt. Mobiliteit is hier een belangrijk onderdeel in. Door zowel fysieke als mentale barrières te verkleinen, vergroten we de kansen voor alle Zaanse kanters.
6. *Veiligheid*: Een veilige stad, wat tot uitdrukking komt in veilig verkeer, maar ook je sociaal veilig kunnen bewegen in je woonomgeving en van en naar werk en school.

Mobiliteit in goede banen leiden

De verstedelijking, de groei van Zaanstad, is de grootste uitdaging op het gebied van mobiliteit. Vertrekpunt is daarom dat we als gemeente ervoor willen zorgen dat groeien mogelijk is. Met mobiliteit scheppen we een belangrijke voorwaarde om iedereen gepaste huisvesting te bieden, het draagvlak voor voorzieningen te versterken en meer klanten te bieden aan de winkels. Maar tegelijkertijd heeft een groei van aantal inwoners en arbeidsplaatsen een andere kant; meer verplaatsingen en dus een groei van de mobiliteit en een grotere druk op de ruimte en de leefomgeving. Dit vraagt om een nieuwe balans tussen de vervoerwijzen, zodat het Zaanse mobiliteitssysteem voor alle vervoerwijzen – voetganger, fiets, ov en auto etc. – optimaal kan blijven functioneren. Waarin we vooral ook nadenken waar en op welke wijze we de verplaatsingen kunnen laten plaats

vinden, zodat het bijdraagt aan de verschillende opgaves voor de stad. Hierbij verschuift de focus van het oplossen en voorkomen van verkeersknelpunten, naar het meebouwen aan de stad van de toekomst.

Een nieuwe balans in de Zaanse mobiliteit

Voor de nieuwe balans is tussen nu en 2040 een mobiliteitstransitie nodig. Met meer aandacht voor schone en gezonde mobiliteit, goed ingepast in een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte en passend bij de unieke Zaanse identiteit. Een balans die leidt tot een efficiënter gebruik van de ruimte en minder druk op de leefomgeving. Dit betekent een hoger gebruik van het openbaar vervoer en de fiets om de groei duurzaam te kunnen accommoderen. Maar ook meer deelmobiliteit én meer faciliteren van elektrisch rijden door te voorzien in openbare laadpunten. De transitie vindt overal in Zaanstad plaats, maar de omvang van de transitie en de mate waarin elke vervoerwijze daarin een rol speelt, verschilt per gebied. De transitie gaat geleidelijk en is vaak gekoppeld aan ruimtelijke ingrepen in de vorm van intensivering van de woningbouw en/ of versterking van de mobiliteitsstructuur.

Verschillende mobiliteitsopties moeten ook voor iedereen toegankelijk en betaalbaar blijven. Op deze wijze draagt mobiliteit bij aan de grote opgaven waar Zaanstad voor staat. Deze visie is uitgewerkt in dit Mobiliteitsplan 2040. Met dit mobiliteitsplan blijft Zaanstad bereikbaar, veilig, duurzaam en leefbaar ook in 2040, kortom:

toekomstbestendig voor iedereen die hier woont, werkt en recreëert.

Specifieke uitdagingen in de Zaanse mobiliteit

Om optimaal invulling te kunnen geven aan de Zaanse opgaven, moeten we rekening houden met de specifieke omstandigheden in de mobiliteit van Zaanstad. Dit is in twee punten samen te vatten.

Allereerst is de scheve woon-werkbalans een belangrijk aandachtspunt. 's Ochtends gaat een grote stroom uit Zaanstad en omliggende regio richting Amsterdam en Schiphol, 's avonds komt deze weer terug. Deze scheve pendel levert bijvoorbeeld problemen op voor de rentabiliteit van het openbaar vervoer. Willen we substantieel beter OV, met name ook verder van de treinstations af, dan moeten we ervoor zorgen dat de ruimtelijke ontwikkeling aansluit op het (gewenste) OV en ook bijdraagt aan het op gang komen van een tegenspitsbeweging.

Verder is de barrièrewerking van spoor, water, weg én landschap een probleem in Zaanstad. Fietsers en voetgangers moeten daardoor vaak omfietsen of omlopen. De beleving laat daarnaast ook te wensen over: de openbare ruimte is op veel plekken niet aantrekkelijk om te gaan lopen of fietsen. Hierdoor is in Zaanstad het aandeel lopen en fiets wat lager en het autoaandeel wat hoger dan je zou verwachten van een gemeente als Zaanstad; meer verstedelijkt dan andere MRA-gemeenten (buiten Amsterdam) en tegen Amsterdam aan.

En uit berekeningen blijkt dit aandeel ook niet toe te nemen, als we niks doen. Willen we de transitie een succes maken, dan is aandacht voor barrières en beleving dus cruciaal.

1.2 Een uitwerking voor 2040

Positionering ZMP

Met dit Zaans Mobiliteitsplan wil de gemeente Zaanstad aangeven op welke wijze mobiliteitsbeleid optimaal kan worden ingezet als bijdrage aan de zes Zaanse opgaven. Daarbij biedt het Zaans Mobiliteitsplan de stip op de horizon voor 2040. Deze stappen zijn veelal gekoppeld aan de realisatie van grotere projecten of belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in de MAAK-gebieden. Het ZMP laat zien hoe alle inspanningen met elkaar samenhangen en elkaar versterken. Het realiseren van dit plan vraagt vele jaren en zal stapsgewijs gebeuren in overleg met onze partners in Zaanstad en in de regio. Onderdelen vragen om nadere uitwerking, die in deelbeleidsnota's of in de gebiedsgerichte uitwerkingen worden opgepakt, samen met belanghebbenden.

Stapsgewijs naar het ZMP

Het Zaans Mobiliteitsplan is een veelomvattend plan. Daarom is het in stappen ontwikkeld. De hoofdopgaven en de hoofdrichting voor de mobiliteit zijn eerder beschreven in de "Koersnota voor het ZMP". Deze koersnota is besproken met de gemeenteraad en vervolgens

vastgesteld door het College van B&W (zomer 2020). De opgaven en ambities uit de koersnota zijn verder geconcretiseerd in dit Zaans Mobiliteitsplan (ZMP). Specifiek op een aantal onderdelen is voorafgaand aan dit ZMP ook nog in deelsessies met de gemeenteraad gesproken: Gebieden, Smart Mobility, Netwerken en Parkeren. De uitkomsten van deze sessies zijn verwerkt in het ZMP.

Een product van samenwerking

Ook is het plan in zorgvuldig overleg met belanghebbenden samengesteld. Er heeft een breed spectrum aan belanghebbenden, zoals ondernemersverenigingen, Fietsersbond, GGD, logistieke organisaties, NS en andere overheden, gedurende het proces met ons meegedacht in rondetafelgesprekken. Daarnaast zijn aparte sessies over bijvoorbeeld het centrum van Zaandam, het fietsnetwerk en stadslogistiek georganiseerd samen met de relevante belanghebbenden. Specifiek voor de gebiedsuitwerkingen Noord en Poelenburg-Peldersveld is tijdens separate processen contact geweest met stakeholders in de wijk. Tot slot hebben alle inwoners (en ondernemers, maar die hebben helaas beperkt gereageerd) hun bijdrage kunnen leveren via een enquête over mobiliteit. Aanvullend hierop zijn ook specifieke gesprekken gevoerd met jongeren en – via het Burgerplatform – met ouderen en mensen met een fysieke beperking. Al deze inbreng hebben wij benut bij het maken van de keuzes in dit ZMP.

De Zaanse omgevingsvisie als basis voor de keuzen in het Zaanse Mobiliteitsplan

De Zaanse omgevingsvisie kijkt vanuit zes strategische opgaven naar de gemeente in 2040 en de periode daar naartoe. Dit gebeurt op drie schaalniveaus:

1) de regio; 2) de gemeente als geheel en 3) op gebiedsniveau.

De zes strategische opgaven (verstedelijking, kansengelijkheid, duurzaamheid, gezondheid, veiligheid en economie) staan niet op zichzelf, maar komen voort uit de dynamiek in de stad van de afgelopen decennia en uit trendrapportages met de blik op de toekomst. De opgaven hebben ook sterke onderlinge relaties en wisselwerking. Zo heeft bijvoorbeeld de keuze voor verdere verstedelijking in de bestaande stad gevolgen voor de ruimte waarin we wonen, werken, sporten, ons verplaatsen, enzovoorts. Daarmee hangen keuzen voor verstedelijking nauw samen met bijvoorbeeld de gezondheid en de duurzaamheid van onze leefomgeving.

De omgevingsvisie bevat de samenhangende hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Daaronder vallen vele beleidsvelden. Mobiliteit is er daar één van. De keuzen op het gebied van mobiliteit worden in een omgevingsvisie gekoppeld aan de zes strategische opgaven die op Zaanstad afkomen.

Maar andersom bepalen die opgaven ook de richting die we met dit ZMP ingaan. Denk bijvoorbeeld aan:

- Een keuze voor zonering, vertaald naar welke vervoerwijze waar extra ruimte krijgt, maakt verantwoorde verstedelijking mogelijk, met behoud van de verscheidenheid van Zaanstad.
- Een keuze om de bereikbaarheid van voorzieningen en banen voor alle vervoerwijzen te verbeteren, versterkt de economie, maar vergroot ook de toegang tot banen, wat heel bepalend is voor de kansen van onze inwoners.
- Een keuze om actieve vervoerwijzen en deelmobiliteit te stimuleren en gemotoriseerd verkeer emissieloos te maken dragen bij aan de duurzaamheidsambities en de gezondheid van de inwoners.
- Een keuze om te focussen op aantrekkelijke, groene en verkeersveilige openbare ruimte verhoogt de (sociale) veiligheid, maar zorgt ook voor aangename verstedelijking, stimuleert mensen zich gezond en duurzaam te bewegen en vergroot economische aantrekkelijkheid van centra en knooppunten.

1.3 Samen met de regio

Zaanstad staat niet op zichzelf, zeker niet op het gebied van mobiliteit. De inzet, zoals in dit Zaans Mobiliteitsplan opgenomen, is enerzijds afgestemd met de regio en vormt anderzijds ook de Zaanse inzet voor het overleg met de regionale partners.

Een integraal mobiliteitssysteem; van modaliteit naar mobiliteit

Samen met de regio werken we aan een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen. De regio en Zaanstad werken aan één integraal mobiliteitssysteem. Ook is er meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid waarbij er wordt gewerkt aan CO₂-neutraal mobiliteitssysteem. Voor de gemeente ligt er een duidelijke rol om het mobiliteitssysteem en de omgeving op elkaar aan te passen. Zodat we ook de nabijheid van de dagelijkse activiteiten versterken. De knooppunten zijn een belangrijke schakel in het (regionale) mobiliteitssysteem.

Rijks- en regionaal maatregelenpakket voor de corridor Amsterdam-Hoorn

Een belangrijke stap is al gezet in de corridor Amsterdam-Hoorn. De bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. Zaanstad is het samen met het Rijk en de regio eens geworden over een breed pakket aan maatregelen voor de korte termijn om de bereikbaarheid te verbeteren, zoals projecten AVANT en Guisweg. Deze zijn als

uitgangspunt meegenomen in het ZMP (al moet er binnen project Guisweg nog wel een aantal keuzes worden gemaakt die duidelijk effect hebben op het uiteindelijke verkeersbeeld).

De vijf strategische opgaven van de Vervoerregio Amsterdam

- Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen
- Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
- Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie.
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit.
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.



Figuur 1: De vijf strategische opgaven van de Vervoerregio Amsterdam

Verbinden van de A8 aan de A9

Het verbinden van de A8 met de A9 kan de regio, en zeker ook Zaanstad, veel opleveren. De grote verkeersdruk op met name Krommenie kan ermee tot het verleden behoren. De Provincie Noord-Holland trekt dit project en werkt nu samen met onder meer Zaanstad aan een goed plan voor de A8-A9, inclusief een landschapsplan.

Perspectief op de Zaancorridor

De provincie Noord-Holland heeft samen met NS, ProRail en de gemeenten een eerste verkenning uit gevoerd over de Zaancorridor. Hierbij kijkend naar de sterke punten, ontwikkelkansen en netwerkpositie van de spoorlijn tussen Amsterdam CS en Heerhugowaard. Hierbij integraal de thema's wonen, bereikbaarheid, recreatie en toerisme meenemend. Doel is dat de trein een volwaardig alternatief gaat vormen in het Daily Urban System van Amsterdam – Heerhugowaard, voor de auto, zodat een modal shift van auto naar trein/fiets en daarmee een verduurzaming van de mobiliteit wordt gerealiseerd.

Verkenkend onderzoek naar toekomstvaste ZaanIJ-corridor

Een regionale opgave die wij al op ons af zien komen en die in dit ZMP dus een belangrijke plek krijgt, is de ZaanIJ-corridor. Het verbeteren van het openbaar vervoer tussen Zaanstad en Amsterdam is van het grootste belang voor Zaanstad. Het maakt dat we Zaanstad bereikbaar houden en een hoogwaardig openbaar vervoer hebben tussen de twee steden, zodat Zaanstad en Amsterdam steeds meer als een samenhangend geheel kunnen functioneren. De Vervoerregio en Provincie Noord-Holland zijn samen met gemeente Zaanstad en gemeente Amsterdam gestart met een verdiepend onderzoek naar het HOV op de ZaanIJ-corridor. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is.

De effecten van COVID- 19 pandemie

Ten tijde van het opstellen van het ZMP in 2020 brak de COVID-19 pandemie uit in de wereld. De Corona-maatregelen hebben een grote invloed (gehad) op het reisgedrag van mensen wat betreft het aantal reizen, de afgelegde afstanden, reisdoelen en de keuze van vervoermiddelen. Het gebruik van auto's en openbaar vervoer daalde, het fiets- en wandelverkeer nam toe. Veel respondenten ervaren het als positief dat het overal veel rustiger is, dat er veel minder vliegverkeer is, dat er geen files zijn en dat men vaker de fiets pakt.

Op de korte termijn zien we dat het verkeer weer toeneemt. Wel zien we dat de spitsen nog steeds rustiger zijn, met als positief effect minder congestie.

De gevolgen van de pandemie op mobiliteit voor de lange termijn zijn nog onzeker. Naar verwachting wordt het thuiswerken onderdeel van het 'nieuwe normaal'. Als gemeente stimuleren we werkgevers om te blijven inzetten op het thuiswerken. Dat betekent dat de woonomgeving en -kwaliteit nog belangrijker worden bij de huisvesting van inwoners.

Stikstofopgave in Zaanstad

Zaanstad heeft, door de ligging nabij drie Natura2000-gebieden, een complexe stikstofopgave. Hierbij gaat het om de hoeveelheid stikstof die op de natuur terecht komt. Elk bouwproject en elke aanpassing aan de infrastructuur heeft invloed op de stikstofopgave.

Wat de stikstofproblematiek uiteindelijk betekent voor de projecten uit het ZMP is lastig in te schatten. Op dit moment werkt het ministerie van IenW aan een nieuwe rekenmethodiek om de stikstofuitstoot voor bouwprojecten te bepalen.

Bij elk project dat uit het ZMP voortkomt zal in ieder geval worden gekeken naar stikstof en hoe de neerslag hiervan in de natuur te verminderen. Mogelijk dat dit kan leiden tot aanpassing van projecten tijdens de verdere uitwerking van het ZMP.

2 Koers zetten met 12 hoofdkeuzen

Mobiliteit is geen doel op zich, het moet bijdragen aan de zes Zaanse opgaven van de Omgevingsvisie. Met twaalf samenhangende hoofdkeuzen zetten we de koers uit, waarmee we een integraal antwoord geven op deze zes opgaven. Deze hoofdkeuzen worden in de hiernavolgende hoofdstukken nader ingevuld.



1) Keuzevrijheid is de basis, maar we verleiden wel

Iedere gebruiker kan zijn eigen keuze maken hoe hij of zij zich wil verplaatsen. Maar er is wel een andere balans nodig in de mobiliteit.

Daarom verleiden we de Zaankanter om vaker te lopen en de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. Hiervoor is het nodig dat deze modaliteiten een aantrekkelijke optie worden, zeker in de intensievere stedelijke gebieden. Daar is de ruimte voor de auto nu al beperkt. Regulering van het parkeren is dan nodig om het gebruik van de openbare ruimte te kunnen optimaliseren. Juist vanwege de sterk verschillende gebieden van Zaanstad is een gebiedsgericht beleid nodig dat recht doet aan die verschillen en de kwaliteiten versterkt.



2) Zonering naar gebiedstypen, passend bij de verscheidenheid van Zaanstad

We kiezen voor een zonering, die recht doet aan de verschillende gebiedstypen in Zaanstad. Ieder gebied heeft zo zijn eigen kenmerken, dat maakt Zaanstad uniek. Afhankelijk van de stedelijkheidsgraad nu, maar ook in de toekomst, worden passende mobiliteitsmaatregelen genomen en de balans tussen de vervoerwijzen teruggebracht. Dat betekent dat op bepaalde plekken meer wordt ingezet op de mobiliteitstransitie dan op andere plekken. Het beoogde parkeerbeleid sluit aan bij de zonering.



3) Ruim baan voor fietsen en lopen

We geven meer ruimte aan fietsers en voetgangers. Mogelijkheden om de fiets te bevorderen willen we optimaal benutten. Dit betekent dat we willen inzetten op veilige en directe fietsvoorzieningen met minder last van barrières, maar ook op het creëren van aantrekkelijke fietsroutes. Ook lopen bevorderen we op dezelfde wijze door barrières te verminderen en directe en aantrekkelijke looproutes te bieden, bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer. Daarnaast is de beschikbaarheid van goede fietsenstallingen van belang.



4) De Zaanse Ladder als hoofdstructuur voor het ov en de fiets

We kiezen voor een sterke hoofdstructuur in de vorm van de Zaanse Ladder. Het spoor vormt een belangrijke noord-zuidas door Zaanstad. Aan de oostkant van Zaandam is behoefte aan een tweede staander van de ladder: een hoogwaardige as met snel, frequent OV. Ondersteund door sterke fietsverbindingen in noord-zuid- én oost-westrichting. Deze tweede as ontsluit in ieder geval de grote gebiedsontwikkelingen in Achtersluispolder, Centrum-Oost en Kogerveldwijk en mogelijk verdere toekomstige verstedelijking in Zaandam. Het verbindt Zaandam Oost beter met de rest van de stad én met Amsterdam (-Noord) en vergroot daarmee de kansen op bijv. werk voor de inwoners van Poelenburg en Peldersveld.



5) Knopen om de modaliteiten samen te laten komen

We kiezen ervoor om mobiliteitsknooppunten te ontwikkelen waar verschillende modaliteiten samenkomen en waar ook mobiliteitsdiensten worden aangeboden. Hierdoor wordt het gemakkelijker om multimodaal te reizen of gebruik te maken van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen). Dit kan zijn rondom OV-knopen (OV stations of grote haltes), bezoekerscentra (centrum- of toeristische knopen), in de woonbuurten (straat

of buurt voor deelauto en laadpunten) of rond het water (rondom de aanlegsteigers). Waar mogelijk combineren we het met bijvoorbeeld afleverpunten voor stadslogistiek. Rondom de belangrijkste knopen liggen kansen voor intensivering van woningbouw, voorzieningen en de ontwikkeling van bedrijven/kantoren, waarbij de reizigers keuze hebben in hun mobiliteitsopties.



6) Versterken hoofdstructuur (vracht)auto, provinciale wegen en stadsboulevard

We kiezen ervoor de hoofdstructuur voor de auto te versterken en richten enkele provinciale wegen als stadsboulevards in. Hierdoor wordt het verkeer naar de regio zo snel mogelijk naar het (Rijks)hoofdwegennet gestuurd. Doorgaand verkeer in de centra wordt verminderd, terwijl centra wel bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer, inclusief bevoorradingsverkeer. De verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt op deze manier vergroot. De hoofdstructuur garandeert bovendien een goede bereikbaarheid van de grote bedrijventerreinen voor auto's en vrachtauto's.



7) Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbonden

We zorgen ervoor dat Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbonden zijn. Achtersluispolder en

Hembrugterrein vormen hierin een belangrijke schakel. De focus ligt op hoogwaardige verbindingen met Amsterdam-Noord, -Centrum én Sloterdijk / Haven-Stad, primair met OV, fiets en water. Daarnaast is de inzet op een aantrekkelijke en hoogwaardige verblijfskwaliteit van de woongebieden.



8) Versterken kernen met levendige stads- en dorpserven

We versterken kernen met levendige stads- en dorpserven. Beleving van de centrumgebieden wordt

belangrijker, ook als economische en toeristische factor. Zéker in Zaandam Centrum, maar ook in de centra van Krommenie en Wormerveer, bij de Zaanse Schans én rond de knooppunten. We geven in de levendige stads- en dorpserven meer ruimte aan de duurzame modaliteiten voetganger en de fietser. De inrichting van de openbare ruimte is gericht op bestemmingsverkeer. Logistiek krijgt heldere routing en goede laad-/losvoorzieningen.



9) Stimulans voor slimme en schone logistiek

We stimuleren slimme en schone logistiek om het goederenvervoer in goede banen te leiden. Voor het

functioneren van Zaanstad is een sterk en helder netwerk nodig voor goederenvervoer. Daarbij is het van belang dat het bijdraagt aan een prettig, duurzaam en gezond leefklimaat. De overlast van logistiek moet geminimaliseerd worden, terwijl het economisch functioneren van stad en dorpen gewaarborgd wordt. Met fysieke en organisatorische aanpassingen kunnen we dit waarmaken. Wij zetten in op Zero Emissie Zones voor bestel- en vrachtvoertuigen in de kernwinkelgebieden van Zaandam, Krommenie en Wormerveer, per 2025 of kort daarna. En we werken samen met bedrijven aan hubs voor stadslogistiek en de bouw en aan het uitbouwen van vervoer over water.



10) De Zaan en overige vaarwegen beter benutten

We willen de potentie van de Zaan beter benutten. De Zaan is een unieke kernkwaliteit van Zaanstad. We willen

de vervoerspotentie van de Zaan en IJ beter benutten. Zowel voor toerisme, bezoekers als voor goederen. De Zaan is de laatste jaren nog beter geschikt gemaakt voor goederenvervoer over water (Vaart in de Zaan). Het is nu zaak deze mogelijkheden te verzilveren. Bij personenvervoer willen we allereerst vervoer over water voor toeristen een impuls geven.

Maar op bepaalde trajecten, zoals van Zaandam Zuid naar Amsterdam willen we water vervoer ook voor forenzen benutten. En last but not least: de pontveren zijn een cruciale schakel in ons fietsnet, waarbij een hogere frequentie nodig is.



11) *Verleiden en innoveren*

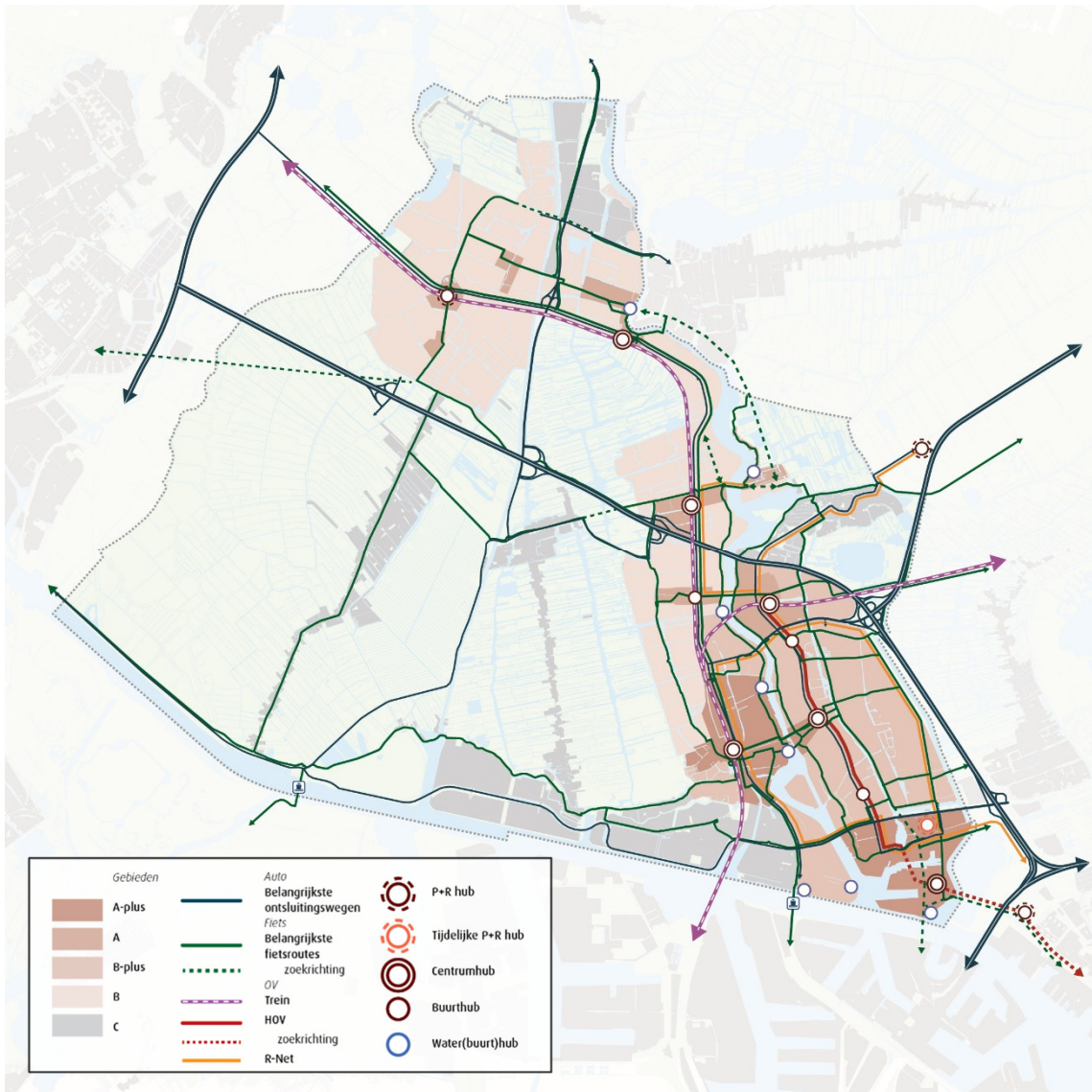
Infrastructuur is een belangrijke voorwaarde en drager voor de mobiliteitstransitie die wij beogen.

Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken mensen en bedrijven zelf keuzes, die het mobiliteitsbeeld op straat uiteindelijk bepalen. Het is daarom minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag van mensen en logistieke keuzes van bedrijven te kijken. En te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die passen in de mobiliteitstransitie van Zaanstad. We werken hieraan samen met ondernemers en inwoners van Zaanstad. De snelle ontwikkelingen op het technologische vlak bieden daarbij allerlei nieuwe mogelijkheden. Kansrijke ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit (smart mobility) inclusief logistiek dienen een logische plek in de stad te krijgen en aantrekkelijk te zijn voor de potentiële gebruiker in Zaanstad.



12) *Mobiliteit en ruimte gaan hand in hand in mobiliteitsfonds*

De groei van Zaanstad maakt het noodzakelijk om keuzes in de mobiliteit te maken. Dat geldt minder in de gebieden waar de groei beperkt is, maar des te meer in de gebieden waar sterke groei plaatsvindt, zoals in de zogenoemde MAAK-gebieden. Als Zaanstad ook in 2040 bereikbaar, aantrekkelijk en veilig wil zijn zal meer gebruik van ov, fietsen en lopen nodig zijn en een lager gebruik van de auto dan nu het geval is. En dit kan ook: Door in het ruimtelijk beleid gericht te sturen op kwalitatief goede publieke ruimten, goed bereikbare voorzieningen en meer gemengde woon/-werkmilieu's, maar ook betere openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen, meer inzet op deelmobiliteit en meer gereguleerd parkeren. Door gekoppeld aan de ontwikkeling van nieuw stedelijk programma in Zaanstad ook een mobiliteitsfonds op te richten (binnen het Investeringsfonds van Zaanstad) kan de gemeente Zaanstad, samen met haar partners de metropoolregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Rijk, zorgdragen voor gelijktijdige verbetering van de mobiliteitsstructuur. Op deze manier organiseren we ook samen dat de stad aantrekkelijk, bereikbaar en veilig blijft.



Figuur 2: Principes voor de hoofdstructuur van Zaanstad in 2040

3 Zones en knooppunten

Zaanstad kent een grote verscheidenheid in stedelijk gebied, kernen en landelijk gebied. Elk van deze gebieden stelt andere eisen aan de mobiliteit. Om die reden moeten ook bij het gebied passende keuzes gemaakt worden gekoppeld aan stedelijkheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit principe is uitgewerkt in een gebiedstypologie. Hoe om te gaan met parkeren en de druk op de openbare ruimte verschilt per gebied. Bij knooppunten komen de verschillende modaliteiten bij elkaar. Afhankelijk van het schaalniveau en de functie maken we onderscheid in verschillende typen mobiliteitsknooppunten.

3.1 Zaanse verscheidenheid in zones

Om de unieke kwaliteiten van de centra, wijken en kernen in Zaanstad te versterken is een zonering gekozen. Iedere zone kent zijn eigen mobiliteitsambities voor fiets, voetganger, OV, en parkeren. Mede door stedelijke intensivering als gevolg van de verstedelijkingsopgave kunnen de zones in de loop van de tijd transformeren, waarmee ook het daar geldende verkeersbeleid kan veranderen.

Centra met een hoogstedelijke kwaliteit

A-plus en A zone zijn de centrumgebieden, zowel in Zaandam (A-plus zone) als in de andere kernen (A-zone). Centraal in deze zones staat de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde. Hier wordt benadrukt dat de voetganger en fietsers centraal staan. De auto is welkom, maar wordt in de A-plus zone zo veel mogelijk aan de randen opgevangen; in de A-zone is parkeren binnen het gebied mogelijk, maar wordt parkeren aan de rand - aantrekkelijker gemaakt. Het gebied is goed bereikbaar met OV, maar doorgaand OV (R-net) wordt er omheen geleid. Deelmobiliteit wordt in deze zones volop aangeboden en is op korte afstand beschikbaar. Parkeren is gereguleerd. Schone en slimme stadslogistiek, met hubs in de omgeving, is nodig om de leefbaarheid te vergroten.

Stedelijk wonen en werken

In de *B-plus en B zone* zijn de afstanden langer en heeft de fietser daarmee een belangrijkere rol dan de voetganger. De positie van de auto in de mobiliteitsmix is hier belangrijker dan in de A-plus en A-zone, maar we zoeken naar een nieuwe balans tussen de vervoerwijzen. In B-plus zijn alternatieven voor de auto nu al aanwezig. De opgave is om deelmobiliteit overal binnen een straal van 300 meter beschikbaar hebben.

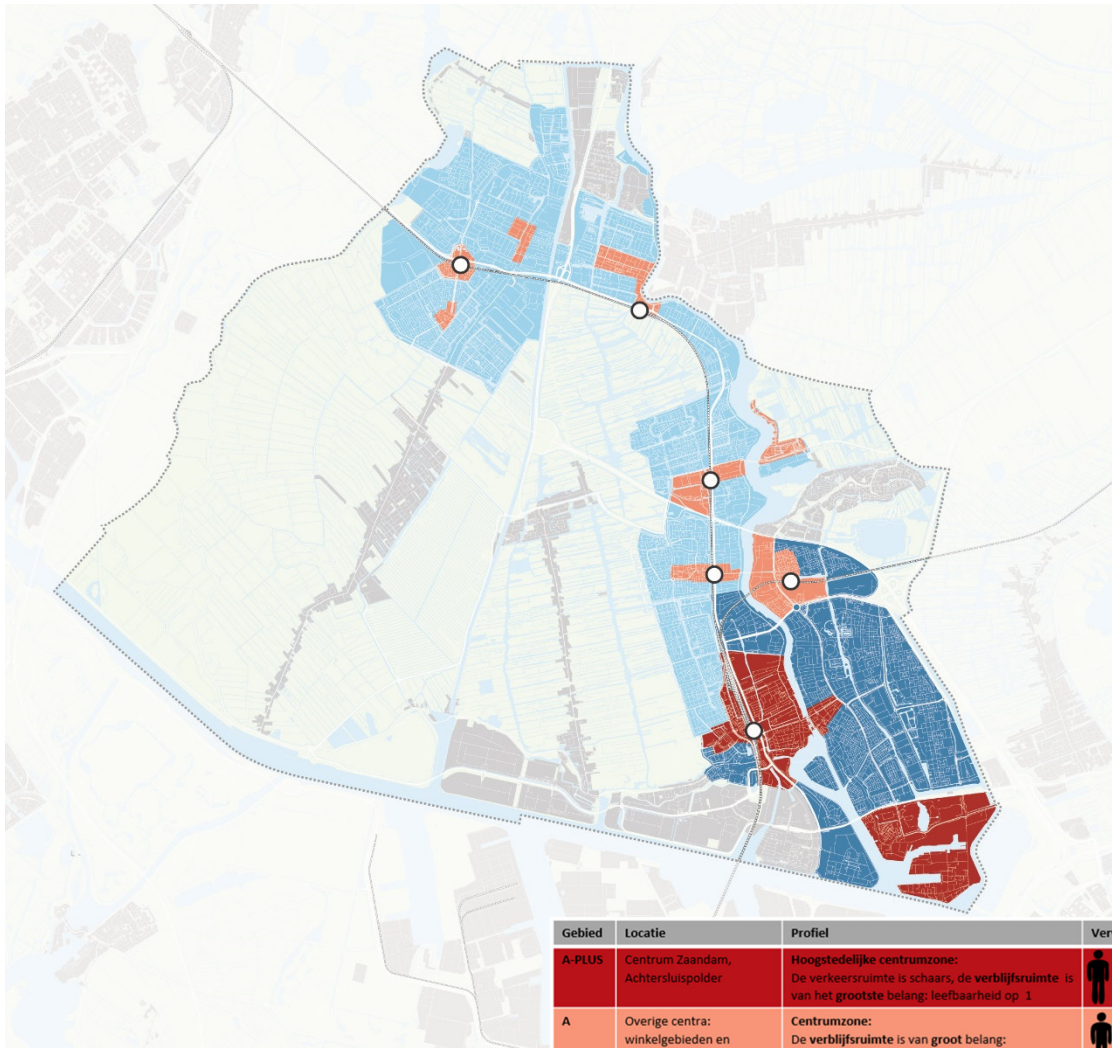
Parkeren is op langere termijn in de B-plus zone gereguleerd. Dit gebeurt echter stap voor stap, aansluitend bij ruimtelijke interventies of andere ontwikkelingen, die leiden tot hogere parkeer- of verkeersdruk.

Buitenstedelijk wonen

Voor de C zone blijft de auto belangrijk. Deelmobiliteit is mogelijk, maar mag op grotere afstand beschikbaar zijn. Parkeren is niet gereguleerd. In linten en kleine kernen is het aanbieden van goed OV lastig, maar we blijven ernaar streven dat er in ieder geval een vorm van OV is. Van groot belang zijn fietsverbindingen met de kernen binnen en buiten Zaanstad.

Bedrijventerreinen

Bij de bedrijventerreinen, ook onderdeel van de C-zone, ligt de opgave om ketenmobiliteit te bevorderen. De bedrijventerreinen kennen een sterke autoafhankelijkheid. Hier zetten we in op behoorlijk OV in de spitsen en aanwezigheid van veilige fietsvoorzieningen. En uiteraard is bereikbaarheid voor het goederenvervoer hier optimaal, waar mogelijk ook via water. De bedrijventerreinen vormen daarbij ook (bouw)logistieke hubs voor de andere zones.



Figuur 3: Toekomstig zonering 2040

Gebied	Locatie	Profiel	Vervoerswijze
A-PLUS	Centrum Zaandam, Achtersluispolder	Hoogstedelijke centrumzone: De verkeersruimte is schaars, de verblijfsruimte is van het grootste belang: leefbaarheid op 1	
A	Overige centra: winkelgebieden en toeristische centra	Centrumzone: De verblijfsruimte is van groot belang: leefbaarheid op 1	
B-PLUS	Zaandam-oost	Stedelijke woon-werkzone: Ruimer ingericht dan A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Goede balans tussen verkeersstromen en leefbare ruimte van het grootste belang.	
B	Grote dorpskernen, woonwijken en gemengd woon-werkgebied	Woon(-werk)zone in de grote dorpen: goede balans tussen verkeersstromen en leefbare ruimte van groot belang	
C	Linten, kleine kernen en bedrijventerrein	Buitenstedelijk woongebied, werk- en recreatiegebied	

3.2 Knooppuntontwikkeling

In het ZMP doelen we met knooppunten/hubs op plekken waar ketenmobiliteit mogelijk wordt doordat meerdere vervoerwijzen bij elkaar komen en/of punten die mensen toegang geven tot meerdere vormen van vervoer. De knooppunten zijn een belangrijke schakel in het (regionale) mobiliteitssysteem en essentieel voor de mobiliteitstransitie. Door knooppunten op verschillende plekken en voor verschillende doelgroepen te realiseren, bieden we de inwoners van Zaanstad keuzevrijheid voor verschillende mobiliteitsvormen. Verschil in schaalniveau en functie leidt tot onderstaande typologie. (NB Overslagpunten en logistieke hubs komen aan bod in 5.5 en 7.3.).

P+R hub

De P+R hubs faciliteren de in- en uitgaande verkeersstromen naar bestemmingen in Amsterdam en Schiphol en in sommige gevallen ook naar Zaandam Centrum en de Zaanse Schans. Ze zijn vooral op extern verkeer gericht. Daarom liggen ze in het algemeen niet te diep in het stedelijk gebied. Station Krommenie-Assendelft en De Vlinder (voor de korte en middellange termijn; op lange termijn HOV-halte Thorbeckeweg) zijn de P+R hubs gekoppeld aan trein en HOV. Voor de P+R langs de A7 zien we een belangrijke functie voor de Zaanse Schans.



Figuur 4: Sfeerimpressie P+R hub

Centrumhub

De centrumhubs vormen belangrijke schakels in het openbaar vervoersysteem naar de centrumgebieden en toeristische trekpleisters. De hubs liggen in de nabijheid van de bestemming. Hierbij is de overstap mogelijk van openbaar vervoer naar andere, duurzame modaliteit zoals fiets, step of lopen. Ook is wellicht een combinatie mogelijk met stadslogistiek: een centrumhub als verzamelpunt voor leveringen voor centrumondernemers, vanwaar bijvoorbeeld met bakfiets bezorgd wordt. Centrumhubs kunnen ook een kleinschalige lokale P+R-functie hebben.

Een aantal van deze centrumhubs hebben ook belangrijke economische ontwikkelpotentie. Door hier aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken van te maken, die zowel per fiets als te voet goed bereikbaar zijn, wordt de potentie voor bijvoorbeeld economische dienstverlening vergroot.



Figuur 5: Sfeerimpressie centrumhub

Buurthub

De buurthub biedt toegang tot meerdere vormen van emissieloze (deel)mobilititeit en bestaat in twee verschijningsvormen:

- A. Een centrale HOV-halte met aanvullende voorzieningen en last-mile deelsysteem. Gericht op de bezoeker/aankomende reiziger van buiten Zaanstad.
- B. De buurthub voor bewoners is de ideale plek om een tweede auto te parkeren op afstand, een auto op te laden of een elektrische deelauto mee te nemen. Een combinatie met een kluisenwand voor pakketjes is ook een mogelijkheid op een buurthub.



Figuur 6: Sfeerimpressie buurthub

Water(buurt)hub

De Water(buurt)hub is een bijzondere buurt hub waar ook gebruik kan worden gemaakt van vervoer over water. Ze zijn ook meer gericht op het bedienen van de (toeristische) bezoeker aan Zaandam. Het is een verbijzondering van de buurthub, waarbij in plaats van HOV gebruik wordt gemaakt van een pont/ferry. Bij de steiger zijn aanvullende voorzieningen en last-mile deelsystemen aanwezig door middel van fietsen en lopen. De water (buurt)hubs zijn zowel op de oost- als de westoever van de Zaan gesitueerd.



Figuur 7: Sfeerimpressie water (buurt)hub

Straathub

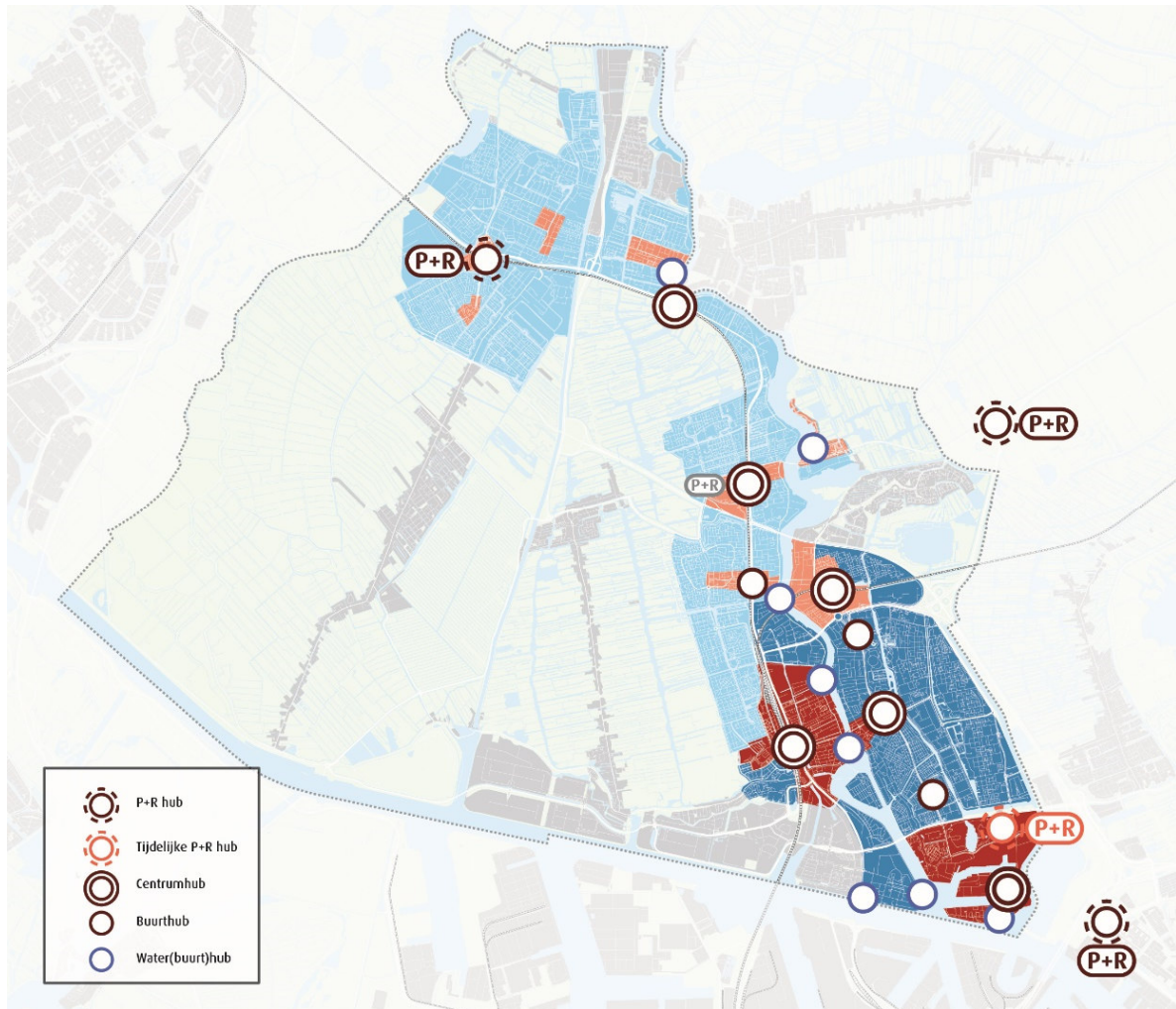
De straathub kan op elke plek in Zaanstad staan en bedient de bewoners. De straathub biedt, op een kleinere schaal dan buurthubs, duurzame mobiliteit aan, zoals laadvoorzieningen, buitenmodel-deelfietsen, een elektrische scooter, pakketkluis etc



Figuur 8: Sfeerimpressie straathub

Resumé

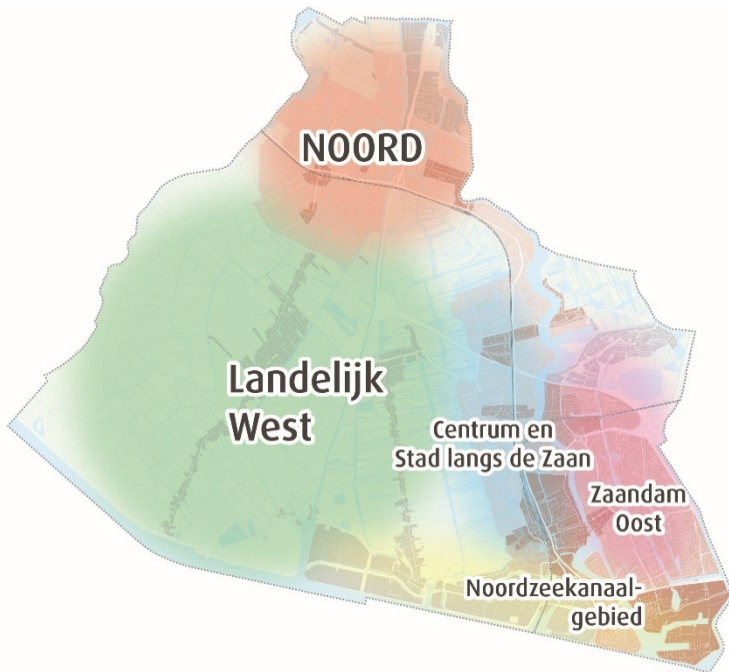
1. Knooppuntontwikkeling
 - P&R locaties
 - OV-knoop Prins Bernhardplein
 - HOV-knoop De Vlinder
 - HOV-knoop Peperstraat
2. Uitwerking van centrumhubs in centrumvisie
3. Uitwerking van buurt- en straathub in de uitwerking per deelgebied samen met MAAK



Figuur 9: Knopen in Zaanstad 2040

4 Gebiedsuitwerking per deelgebied

Zaanstad is een mix van verschillende dorpen met elk zijn eigen karakteristieken. De vertaling van de twaalf hoofdkeuzes kan per gebied anders zijn. Daarom is per deelgebied een toelichting op de mobiliteitsuitwerking gegeven.



Er is onderscheid gemaakt naar de volgende deelgebieden:

- 1 **Noord:** de kernen Wormerveer, Krommenie, Saendelft en West-Knollendam.
- 2 **Zaandam Oost:** het Zaanse deel ten oosten van de Zaan met o.a. Kogerveld, Peldersveld, Hoornseveld, Poelenburg, Zaandam Zuid, Rosmolenwijk.
- 3 **Centrum en Stad langs de Zaan:** Centrum, Koog aan de Zaan, Zandijk en Zaanse Schans en omgeving.
- 4 **Noordzeekanaalgebied:** Het Noordzeekanaalgebied inclusief Hembrugterrein en Achtersluispolder
- 5 **Landelijk West:** alle landelijke en groene gebieden ten westen van het spoor, plus de daarin liggende lintdorpen (met name Assendelft en Westzaan).

Met de deelgebieden sluiten we aan bij de omgevingsvisie. De gebiedsindeling kent echter geen harde grenzen, dat geeft de afbeelding ook weer. De indeling gebruiken we om de integrale samenhang tussen de modaliteiten en de ruimtelijke opgave op overzichtelijke manier te beschrijven.

4.1 Noord

We zetten in op versterken van de centrumkwaliteit en fietsstructuur in Krommenie en Wormerveer, ontlasten van doorgaand autoverkeer door de realisatie van de A8-A9 verbinding en we onderzoeken de mogelijkheden voor een nieuwe brug over de Nauernaschevaart.

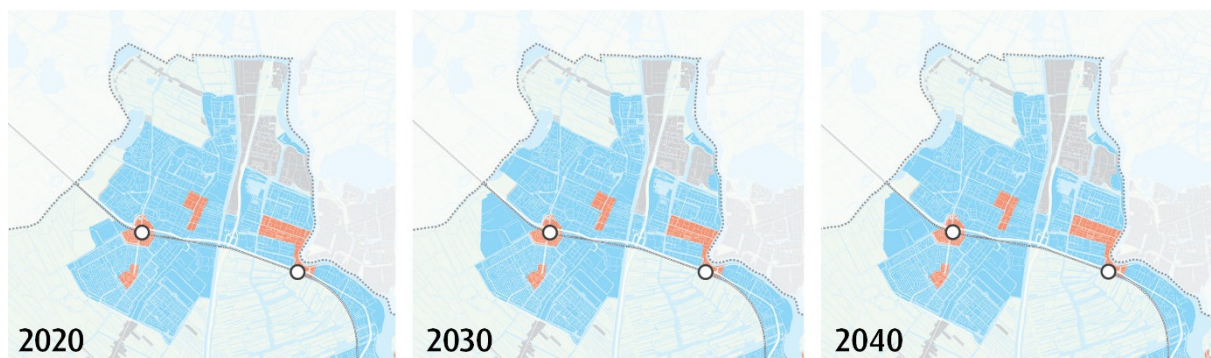
Woongebied met variëteit aan kleinschalige woonmilieus

Het noordelijk deel bestaat uit een samensmelting van de kernen Krommenie, Saendelft, Westknollendam en Wormerveer. Het zijn voornamelijk rustige woongebieden. Onderling zijn ze verbonden en doorsneden door de provinciale wegen N203 en N246 en het spoor. Ten noorden van Wormerveer liggen de bedrijventerreinen Noorderveld en Molletjesveer.

Wormerveer, Krommenie en Saendelft hebben hun eigen centrum met alle (winkel)voorzieningen. Het gebied is omringd door een groen landschap. Uitzondering hierop is de noordoostkant, waar de kern Wormerveer aan de oostkant van de Zaan aan Wormer (gemeente Wormerland) is verbonden.

Ruimtelijke opgave met ontwikkelingen en structuur

In Zaanstad Noord vindt een verdichtingsopgave plaats de komende 20 jaar. Vanuit MAAK.Zaanstad wordt gewerkt aan een woningopgave van ongeveer 5.000 woningen. Daarbij gaat het vooral om grote transformatieopgaves op het bedrijventerrein Noorderveld (Brokking en Meneba) en de strook langs de Nauernaschevaart in Krommenie. Daarnaast worden aan de westrand Kreekrijk en Eilanden van Hain ontwikkeld. En in de verdere toekomst vindt nog ontwikkeling plaats bij in ieder geval station Wormerveer.



Figuur 11: Fasering en verkleuring van de zonerings; weinig verandering in de tijd, alleen verandering Meneba en Brokking van bedrijventerrein naar woongebied

Fysieke en natuurlijke scheidingen zijn een belangrijk element van de structuur van het gebied. De provinciale wegen, het spoor en het water en groen zorgen voor de verkaveling in het gebied. Voor verplaatsen tussen de gebieden is men aangewezen op de bruggen, tunnels of geregelde oversteken.

Betere verblijfskwaliteit in de winkelgebieden

De centrumgebieden van Assendelft, Krommenie en Wormerveer worden in het ZMP aangemerkt als A-zones, waarmee de prioriteit dus bij de ruimtelijke kwaliteit, de belevingswaarde, bij het langzaam verkeer en bij bestemmingsverkeer komt te liggen. De huidige structuur lokt doorgaand autoverkeer door het centrum van Krommenie en Wormerveer en door stationsomgeving Wormerveer uit. Ruimtelijke ontwikkelingen in Zaanstad-Noord leiden ook tot extra mobiliteit. Dit maakt de situatie voor fietsers en voetgangers op verschillende plekken onoverzichtelijk en onaantrekkelijk en zet leefbaarheid voor bewoners onder druk.

Door het doorgaande verkeer te beperken/weren kan hier juist meer ruimte ontstaan voor het langzame verkeer en een betere verblijfskwaliteit in het winkelgebied. Ook is hiermee de verbinding met het centrum van de kernen beter te realiseren voor het langzame verkeer. Specifiek in Krommenie is de verkeerscirculatie wel een lastige puzzel. In het kader van de ZMP-uitwerking voor Noord kijken we hoe dit anders kan. Parkeren in beide

centra blijft mogelijk, maar we willen ook aantrekkelijke parkeeropties aan de randen van de centra bieden. Deze insteek op meer verblijfskwaliteit in de twee dorpscentra sluit aan bij de uitwerking voor Noord in de omgevingsvisie, die samen oploopt met de ZMP-gebiedsuitwerking voor Noord, waarin is gestart met de verdere verkeerskundige uitwerking van het gebied.

Groene loper tussen station en winkelgebied

Ook willen we bezoekers verleiden meer met het openbaar vervoer en de fiets te gaan en deze modaliteitskeuzen stimuleren. Voor beide centra spelen de stations (Krommenie-Assendelft en Wormerveer) hierin een belangrijke rol. Vanaf deze plekken stellen we een (Zaans)groene loper voor die voor een goede verbinding met het centrum moet zorgen. De focus moet hier liggen op de voetganger en (deel)fietsers. Betere oversteekbaarheid van de N203 en een aantrekkelijker knooppuntomgeving zijn hierbij cruciaal.

Voor Krommenie biedt de doorgetrokken A8 hier voordelen: doorgaand verkeer kan een route via de A8 – A9 gaan volgen, waardoor de Provinciale weg kan worden heringericht en de barrièrewerking van de Provinciale weg kan worden verkleind. In Wormerveer dient de Stationsstraat aantrekkelijker te worden gemaakt voor voetgangers en fietsers. Door de knooppuntomgeving aantrekkelijker te maken als ontmoetingsplek, ontstaan bovendien betere

voorwaarden voor verdichting en economische ontwikkeling op de knooppunten.



Figuur 12: Sfeerimpressie Provinciale weg met verbeterde oversteekbaarheid.

Derde brug over de Zaan

Om de Stationsstraat en het centrum van Wormerveer meer te ontlasten van het doorgaande verkeer, zien we voor de lange termijn, mede afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen in zowel Wormerveer als Wormer, kansen voor een derde brug over de Zaan in het verlengde van de Prinses Irene-Brigadeweg. Door deze aan te sluiten op de Papiermakerstraat in Wormer ontstaat een soort ringstructuur om Wormerveer heen. De Zaanbrug, Zaanweg en Stationsstraat kunnen dan een meer lokale functie krijgen. De Stationsstraat kan meer ingericht worden voor het langzame verkeer, zodat het nog meer een verbinding wordt tussen het centrum van Wormerveer en het station.

Fietsroute langs de Zaan

Naast een doorfietsroute langs de N203 zetten we in op het realiseren van een betere fietsverbinding langs de Zaan. Zowel als verbinding tussen de kernen als recreatieve fietsverbinding. Met name in Wormerveer wordt deze route nog te veel gebruikt voor doorgaand autoverkeer. Dit maakt ook het fietsen langs de Zaan op de Zaanweg minder aantrekkelijk. Bovendien zit er veel druk op de Stationsstraat en de omgeving van station Wormerveer, dat daardoor geen aantrekkelijke plek is. Hier zijn ook lokale maatregelen gewenst om doorgaand verkeer via andere, meer geschikte routes aantrekkelijker te maken. Een knip op het Noordeinde kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat de Zaanweg geen aantrekkelijke doorgaande route meer is. De meest wenselijke oplossing wordt bepaald in de ZMP-gebiedsuitwerking Noord.



Figuur 13: Sfeerimpressie verbeterde fietsroute langs de Zaan

Regionaal verkeer verleiden langs de kernen

Het doortrekken van de A8/A9 is een belangrijke verbinding die grote invloed heeft op de verkeersstromen en structuur in Zaanstad-Noord. De realisatie neemt de regionale verkeersfunctie van de N203 door Krommenie over en ontlast ook de N203 bij Wormerveer enigszins. Dit zorgt ervoor dat de verkeerskundige impact van deze verbinding kan worden teruggedrongen, de leefbaarheid rondom de weg kan worden vergroot en deze verbinding in de toekomst een boulevard kan worden. Dit geldt met name voor het deel van de Provinciale weg tussen Krommenie en Assendelft.

Door het aantal rijstroken op dit deel van de Provinciale weg terug te brengen en de snelheid over de hele N203 tussen Krommenie en Koog aan de Zaan terug te brengen naar 50 km/u krijgt deze weg minder een doorgaand karakter. De Provinciale weg wordt daarmee een lokale verbinding tussen de dorpen. En de weg wordt meer onderdeel van de dorpen, doordat hij beter oversteekbaar wordt en de omgeving, met name bij knooppunten aantrekkelijker wordt. Deze aanpassingen zorgen gelijktijdig voor een lagere verkeersintensiteit op de weg, wat samen met de lagere snelheid voor een betere oversteekbaarheid en leefbaarheid langs de weg zorgt.

Verminderen van de barrièrewerking

Het terugdringen van het regionale verkeer op N203 heeft een positief effect op het verminderen van de barrière tussen noord en zuid en betere toegankelijkheid naar het buitengebied. Daarnaast is behoefte aan het verminderen van de barrièrewerking van (water)wegen voor fietsers op de oost – west relatie. Zodat fietsen in dit gebied, zeker aan de noordzijde, nog makkelijker en toegankelijker wordt. Voor het fietsverkeer is er nu aan de noordkant, op de relatie Wormer – Wormerveer – Krommenie – Alkmaarder- en Uitgeestermeer, een grote omrijfactor omdat alleen op twee plekken aan de zuidkant het water overgestoken kan worden. Hierdoor wordt nu sneller de auto gekozen om verplaatsingen te maken.

Nieuwe brug over de Nauernasche Vaart

Een nieuwe brug in de buurt van de Ned Benedictweg (Noorderveld) biedt als oplossing niet alleen een toevoeging in de hoofdfietsstructuur van Wormer naar Krommenie en verder, maar kan mogelijk ook helpen om autoverkeer door het hart van Krommenie te voorkomen. De Vaartbrug wordt bovendien ontlast, waardoor het daar ook veiliger wordt voor de fiets. De mogelijkheid voor de inpassing van deze nieuwe brug zal verder worden verkend, waarbij tegelijk wordt gekeken wat er dan eventueel nog aan de Vaartbrug moet veranderen.

P&R en parkeren op afstand bij stations

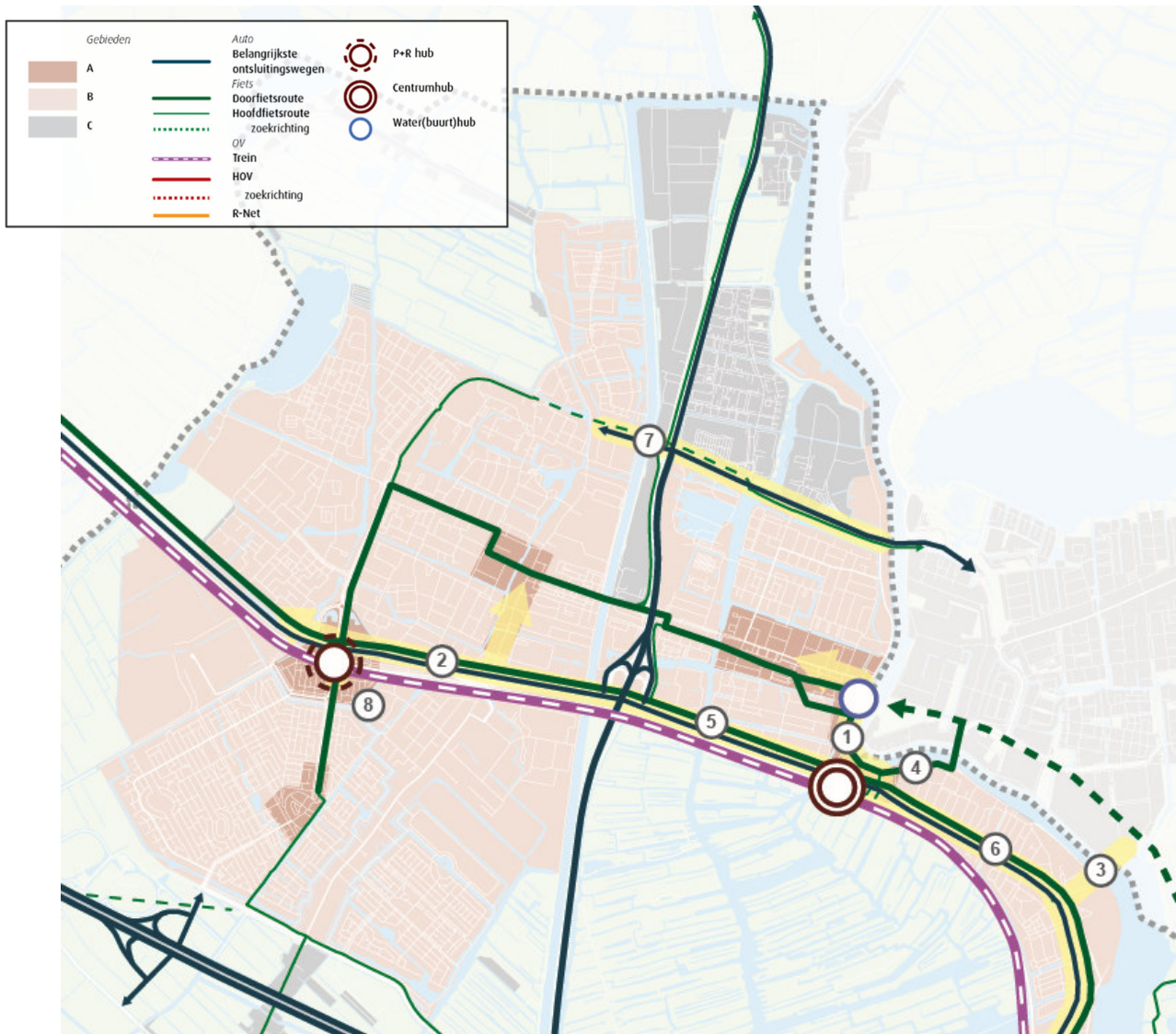
De P&R-terreinen bij de stations faciliteren het maken van een ketenverplaatsing. Bij Krommenie is de P&R ook bedoeld voor de regio, komend vanuit het (noord)westen. Voor Wormerveer gaat het om de lokale behoefte voor het maken van een ketenverplaatsing. Deze parkeerterreinen kunnen worden vergroot om zo ook een alternatief te bieden voor de parkeerbehoefte van de centra. Parkeren in het centrum blijft gewoon mogelijk, maar zal gereguleerd zijn. Parkeren bij het station moet een aantrekkelijk alternatief op beperkte loopafstand bieden.

Overlast van logistiek verkeer tegengaan

De omvang van het logistieke verkeer in Krommenie sluit niet aan bij het karakter van het gebied. Om (overlast van) het logistieke verkeer terug te dringen verkennen wij de mogelijkheid groot logistiek verkeer te weren of venstertijden in te voeren. Voor Wormerveer is de problematiek voor het logistieke verkeer anders, daar gaat het meer om het organiseren en structureren van het laden en lossen. In beide centra willen we schone, efficiënte logistiek een impuls geven door het instellen van een zero emissie zone voor bestel- en vrachtauto's. Om die beweging te faciliteren, werken we met ondernemers aan een logistieke verzamelhub op het bedrijventerrein Noorderveld-Molletjesveer, dat op korte afstand, midden tussen beide centra ligt.

Resumé van nieuwe maatregelen in Noord (zie kaartbeeld figuur 14)

1. Groene loper Wormerveer:
 - Herinrichting centrumgebied;
 - Aanhechten station knoop met verbinding stationsstraat;
 - Beoordeling verkeerscirculatie;
 - Uitwerking parkeeroplossing;
 - Extra laad- en losplaatsen en heldere routing voor logistiek.
2. Groene loper Krommenie:
 - Herinrichting centrumgebied;
 - Verbeteren oversteekbaarheid N203;
 - Herinrichting voormalig busstation;
 - Beoordeling verkeerscirculatie;
 - Uitwerking parkeeroplossing;
 - Extra laad- en losplaatsen en heldere routing voor logistiek;
 - Evt. instellen venstertijden Krommenie Centrum.
3. Derde brug over de Zaan in het verlengde van de Prinses Irene-Brigadeweg.
4. Verbeteren fietsroute langs de Zaan.
5. Versterken doorfietsroute Provinciale weg N203.
6. Vergroten leefbaarheid en barrière vermindering Provinciale weg N203.
7. Nieuwe brug in de buurt van de Ned Benedictweg.
8. Vergroten P&R terreinen bij de stations.



Figuur 14: Ontwikkel- en maatregelenkaart Noord

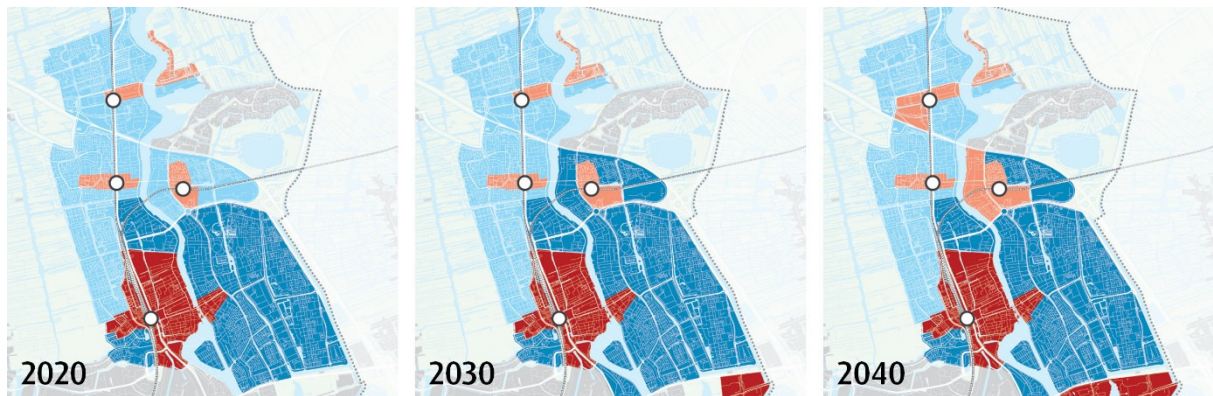
4.2 Zaandam Oost

In Zaandam Oost zetten we in op het anders organiseren van het autoverkeer, de omliggende autostructuur willen we versterken om daarmee autostromen dieper in het gebied te matigen. Met name via de Thorbeckeweg en A8 in het kader van Corridoraanpak Amsterdam-Hoorn. Op die manier komt er ruimte voor een nieuwe oostelijke HOV-as, die zorgt voor een betere bereikbaarheid en samen met een andere inrichting op de Wibautas voor een betere relatie met de westkant van Zaandam. Ook creëren we een nieuwe doorfietsroute noord-zuid door het gebied. En we versterken de knoop rondom Kogerveld ten behoeve van de gebiedsontwikkeling.

Karakterisering gebied Zaandam Oost

Zaandam Oost bestaat uit een verscheidenheid van gebieden en functies. Een belangrijk ontwikkelgebied is rondom het station

Kogerveld. De Prins Bernhardweg is een van de belangrijkste invalswegen voor het autoverkeer van en naar Zaanstad. Het Zaans Medisch Centrum bij het Prins Bernhardplein is een belangrijke werkgever en bestemming voor de Zaankanters. Het ZMC vormt ook de drager voor de ontwikkeling van een medisch cluster rond station Kogerveld. Poelenburg en Peldersveld kennen een meervoudige problematiek. Er ligt een pact voor 20 jaar om de wijken te versterken. De Wibautas is de noord-zuid verbinding tussen het Prins Bernhardplein en de Thorbeckeweg. Deze as vormt een barrière tussen de wijken. Langs de Zaan bevinden zich voornamelijk historische woonbuurten met nieuwe ontwikkelingen op oudere industrielocaties langs de oevers van de Zaan. Aan de zuidkant de andere belangrijke auto-ontsluiting van Zaanstad: de Thorbeckeweg.



Figuur 15: Fasering en verkleuring zonering in Zaandam Oost; Kogerveld

Ruimtelijke opgave met ontwikkelingen en structuur

Rondom Kogerveld speelt een belangrijke ontwikkelopgave van ongeveer 2.500 woningen. Hier vindt een transformatie plaats van bedrijventerrein, sportvelden en braakliggende grond naar een woongebied rondom het station.

Aan de oostkant net buiten de gemeentegrens loopt de A8, de verbinding A7 richting Hoorn en meer naar het zuiden de A10 rondom Amsterdam. Als uitwerking van de MIRT studie Amsterdam-Hoorn zal de A8 op dit tracé worden uitgebreid. Voor de zuidelijk invalsweg vanaf de A8, de Thorbeckeweg, nadert uitvoering van het plan om de capaciteit en inpassing van beide te optimaliseren. Voor de noordelijke invalsweg, de Prins Bernhardweg / A7, is de ambitie uitgesproken deze in te richten als Stadsweg. Eerste voorzichtige stappen in die richting worden gezet, maar meer is nodig.

Aan de oostkant van het centrum van Zaandam speelt de transformatie van de Peperstraat en de herinrichting van de Burcht. Hiermee wordt een eerste stap gezet om de oostkant van Zaanstad meer aan te sluiten op het centrum. Gebiedsontwikkeling in de Kleurenbuurt kan hierin een volgende stap zijn.

Begeleiden van de verkeersstromen naar de buitenkant

In Zaandam Oost komen veel stromen bij elkaar: de nieuwe HOV-as, de doorfietsroute én regionaal en lokaal autoverkeer. De opgave is om autoverkeer van en naar de regio zo veel mogelijk gebruik te laten maken van het hoofdwegennet.

Dit realiseren we door in te zetten op de invalswegen vanaf de A8. Aan de noordkant gaat het om de Prins Bernhardweg en in het verlengde daarvan de Vincent van Goghweg. De Provinciale weg (N203) en Wibautas/Heijermansweg geleiden het verkeer vanuit de wijken naar deze verbindingen. Aan de zuidkant gaat het om de Thorbeckeweg, die vanuit Zaandam Oost wordt gevoed door de Wibautas. Alternatieve routes voor het autoverkeer die meer door de wijken heen lopen, ontmoedigen we door bijvoorbeeld sturing op de kruispunten of een andere inrichting van de wegprofielen waar andere modaliteiten een belangrijke rol hebben. Bijvoorbeeld op de Willem-Alexanderbrug

Alternatieve ontsluiting voor Poelenburg en Peldersveld

Om Poelenburg en Peldersveld beter te ontsluiten en gelijktijdig de verkeersdruk op de Wibautas te verminderen (en zo ruimte voor HOV op de Wibautas te krijgen), stellen we een alternatieve ontsluiting voor. Een directe aansluiting op de A8 is niet haalbaar. Het veroorzaakt verstoring op de afwikkeling van

het verkeer op de A8. En zelf zien wij zo'n directe aansluiting ook als niet wenselijk. Een directe aansluiting op de snelweg veroorzaakt juist meer verkeer in het hart van het gebied, met name in de oost-westrichting waar we juist meer ruimte voor fietsverkeer willen. Het biedt dus onvoldoende soelaas voor het probleem dat wij willen oplossen.

Daarom stellen we voor om de autoinfrastructuur te verbeteren aan de oostrand van Poelenburg / Peldersveld, inclusief een directe aansluiting op Thorbeckeweg en/of Prins Bernhardweg / A7. Dit vergt investeringen in verbeterde (ongelijkvloerse) aansluitingen op deze wegen. Hiervoor is op korte termijn een scenario-studie nodig naar haalbaarheid en inpasbaarheid (zowel verkeerstechnisch als stedenbouwkundig).

Prins Bernhardplein als hart van het middengebied

Het Prins Bernhardplein is samen met de Prins Bernhardweg een belangrijke verbinding in het gebied, waar verschillende stromen elkaar kruisen. Ruimtelijk vormen ze een barrière voor met name fietsers en voetganger van en naar Kogerveldwijk. Hier zal in de toekomst verdichting (met name woningbouw) en knooppuntontwikkeling plaatsvinden. Met de toenemende verkeersintensiteit en de realisatie van de HOV verbinding, zal de vormgeving van het kruispunt en de aanliggende wegen onderzocht moeten worden. Doel is dat het

Prins Bernhardplein niet meer een barrière vormt maar het hart van het gebied wordt. Dit zal één van de eerste uitwerkingsopgaves na vaststelling van het ZMP zijn.

Nieuwe oostelijke doorfietsroute in een aantrekkelijke groene omgeving

In de huidige situatie is de route langs het spoor ten westen van de Zaan beschikbaar als noord-zuid doorfietsroute. Deze is snel, maar niet erg aantrekkelijk en voor Zaandam Oost op te grote afstand. Er is behoefte aan een oostelijke doorfietsroute in een aantrekkelijke groene omgeving om het netwerk compleet te maken. Deze route stellen wij voor ten oosten van de Wibautas, langs de Gouw, langs water en door groen. Dit als contrast met de doorfietsroute tussen de Provinciale weg en het spoor en de noord – zuid verbinding die nu langs de drukke Wibautas loopt. Belangrijke opgave hierbij is dat de oostelijke doorfietsroute goed doorloopt tot aan Wormer (wat eventueel aanpassingen bij de Zaanse Schans vraagt) en verknoopt wordt met hubs zoals Zaandam Kogerveld, Zaanse Medisch Centrum en de Vlinder. Ook verknoopt de route belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties zoals de Zaanse Schans, de nieuwbouwontwikkeling Achtersluispolder en Amsterdam Noord.

Verbeterde oost-west (fiets)verbinding

Naast de noord–zuid doorfietsroute zijn oost – west verbindingen essentieel voor Zaandam Oost. Ten westen van de Zaan ligt bijvoorbeeld het centrumgebied van Zaandam en de stations op de spoorlijn tussen Amsterdam en Alkmaar. De doorkruising van de Wibautas en de Zaan maken een eenvoudige verbinding tussen delen lastig. Door de Wibautas goed her in te richten en in te zetten als HOV-verbinding en minder belangrijk te maken voor het autoverkeer kan deze barrière worden verminderd.

De Wibautas als HOV-as

De Wibautas is het meest wenselijke tracé voor de HOV-as in Zaandam Oost. Er is een grote, continue (potentiële) vervoersvraag, van zowel het centrum als Poelenburg (mits voor- en natransportroutes goed worden vormgegeven). De as ligt centraal en komt langs de belangrijke functies en bestemmingen in Zaandam en sluit logisch aan op de ontwikkelingen van centrum-oost, Kogerveldwijk en in het zuiden Achtersluispolder. De HOV-as wordt sneller en biedt door het naar gunstiger plekken verschuiven van bestaande haltes een betere verbinding naar Poelenburg en Peldersveld. Het tracé via de Wibautas is ook toekomstvast, dat wil zeggen dat de keuze van de modaliteit (metro, tram of bus) in het lopende regionale onderzoek naar de ZaanIJ-corridor geen invloed heeft op het voorkeurstracé. Op gefaseerde ontwikkeling kan bovendien worden ingespeeld door de onderbouw (fundering) vast geschikt te maken voor toekomstige andere

modaliteiten. De modaliteitskeuze heeft wél invloed op het aantal haltes en op de halteomgeving. Een metro heeft een beperkt aantal haltes en vraagt grootschalige verdichting rond deze haltes. Bij tram of (tram-)bus zijn meer haltes mogelijk, met minder grootschalige verdichting.

Alternatieve tracés meer naar het oosten kennen een beduidend lagere vervoerspotentie: de bebouwingsdichtheid en daarmee vervoerwaarde is er lager. Mogelijk kan dit verbeteren als op lange termijn verdichting in dit gebied plaatsvindt. Maar ook dan nog zal de Wibautas meer vervoerwaarde hebben, een directere en daarmee aantrekkelijke verbinding van Kogerveld via Achtersluispolder naar Amsterdam-Noord kunnen bieden, meer kansen bieden voor ontlasten van het centrum en een logischer verdeling van HOV-lijnen in Zaanstad mogelijk maken. Voor een oostelijke (H)OV-lijn, *aanvullend* op de HOV-verbinding van de Wibautas, zien wij bovendien ook kansen.

Wij zien verder kansen de route ten noorden van station Kogerveld af te buigen naar station Koog aan de Zaan om vervolgens via Station Zaanse Schans naar de Zaanse Schans te rijden (en eventueel door naar de P+R-locatie aan de A7). Dit is een kortere route naar de Zaanse Schans dan oostelijk om, met bovendien extra verknopingskansen bij twee stations. Wel moet twee keer de Zaan worden gekruist en is inpassing van de route een belangrijk punt om uit te werken. Het oostelijke

tracé is langer en qua vervoerwaarde minder aantrekkelijk, maar ontsluit wel de P+R-locatie aan de A7 via een kortere route. Beide opties houden we vooralsnog open. De keuze maken we in regionaal verband.



Figuur 16: Sfeerimpressie inrichting Wibautas als HOV-as

Meer ruimtelijke kwaliteit voor de Wibautas

Om ruimte te maken voor de HOV-as, loop- en fietsroutes naar het OV te optimaliseren en gelijktijdig de barrièrewerking van de Wibautas te slechten pleiten we voor een andere inrichting met meer ruimtelijke kwaliteit. Door de barrière te verminderen, verbinden we de wijken Poelenburg en Peldersveld beter met het HOV en het centrum en worden deze wijken meer onderdeel van de stad en raken ze aangehaakt op de regio.

Om dit mogelijk te maken is het nodig de auto intensiteit op de Wibautas te verminderen. De

maatregelen voor een nieuwe ontsluiting van Poelenburg en Peldersveld zijn hiervoor nodig.

Resumé van nieuwe maatregelen in Oost (zie kaartbeeld figuur 17)

1. Wibautas (incl deel in Kogerveldwijk) herinrichten als HOV-as en versterken ruimtelijke kwaliteit.
2. Inpassing Prins Bernhardplein als hart van het gebied.
3. Realisatie oostelijke doorfietsroute.
4. Verbeterde oost-west (fiets)verbinding.
5. Alternatieve ontsluiting Peldersveld – Poelenburg.
6. Stadsweg A7.

4.3 Centrum en Stad langs de Zaan

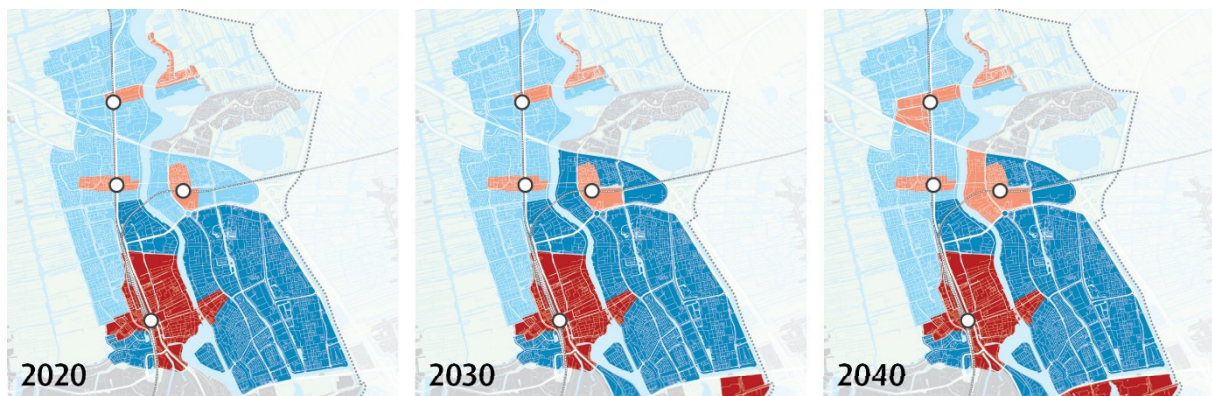
Voor het centrum van Zaandam zetten we in op het verder vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde in een groter centrumgebied, vergelijkbaar met bijv. de Gedempte Gracht. Het centrum is het aantrekkelijke, multifunctionele hart van Zaanstad waar ook horeca en voorzieningen zich concentreren en is daarmee een impuls voor het economische en woonklimaat van Zaanstad. De voetganger en fietser zijn de hoofdgebruikers van de ruimte. Hetzelfde geldt bij de toeristische trekpleister Zaanse Schans voor de voetganger. In Zaandam West is de opgave om de relaties met de stations te versterken en de barrièrewerking van de wegen en het spoor te verminderen.

Karakterisering gebied centrum en Stad langs de Zaan

Het hart van het gebied bestaat uit het centrum van Zaandam. Met daaromheen historische woonwijken als Russische Buurt en Oud-West, maar ook het nieuwere Eiland. Aan de noordkant zijn de kernen Oud Koog en Oud Zaanlijk aan Zaandam vastgegroeid. Hier ligt, aan de overzijde van de Zaan, ook de Zaanse Schans en Het Kalf. Ten westen van het spoor ligt Westerwating, Westerkoog en Rooswijk, woonbuurten die sinds halverwege de jaren tachtig zijn gebouwd. Aan de zuidkant sluit Zaandam West aan op bedrijventerreinen langs het Noordzeekanaal.

Ruimtelijke opgave met ontwikkelingen en structuur

Met de realisatie van Inverdan heeft het stadshart een boost gekregen en is een verbinding van het centrum gelegd tot over de spoorlijn.



Figuur 18: Fasering en verkleuring van zonering in centrum en Stad langs de Zaan

Aan deze kant van het spoor ligt de grootste ontwikkelopgave van het gebied met ongeveer 2.000 woningen en het toevoegen van werkgelegenheid.

Door de ontwikkelplannen rondom Burcht en Peperstraat groeit het centrum ook over de Zaan heen en wordt het gebied rond de Zaan echt een centrale plek. Daarbij benutten we de kracht van de horeca bij de Dam om er een levendig gebied van te maken. Deze keuze vertaalt zich automatisch in nadruk op voetganger en fiets. Dit is niet alleen voor dit gebied zelf van waarde: lopen en fietsen naar het centrum zal hierdoor ook normaler worden. Op termijn kan de focus weer op de westkant komen te liggen, op de strook langs het spoor bij station Zaandam, tot aan Zuiderhout-Noord. Hier is veel onbenutte ruimte. Door ook de Provinciale Weg een boost te geven aan verblijven en ontmoeten, neemt de potentie voor onder meer economische dienstverlening van dit OV-knooppunt dicht bij Amsterdam alleen maar toe.

Voor het autoverkeer in het grotere gebied heeft het doortrekken van de A8 naar de A9 heeft in combinatie met het mogelijk volledig maken van A8-afrit 3 en het realiseren van de nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Guisweg de grootste invloed. Deze wijzigingen bieden

kansen om verkeersstromen anders te leiden en de stationsomgevingen beter geschikt te maken voor toekomstige verdichting en knooppuntontwikkeling.

Meer ruimte voor verblijfskwaliteit in centrum Zaandam

Slimme routing (exacte invulling van de routes volgt in een gebiedsuitwerking voor Zaandam Centrum) moeten ertoe leiden dat in het centrum als geheel, en in het bijzonder rondom de Zaan de druk van gemotoriseerd verkeer afneemt. Zo ontstaat de ruimte om *verblijfskwaliteit en de kwaliteit voor voetgangers en fietsers* te verbeteren. Met name rond de bruggen over de Zaan, zodat de ruimtelijke verbinding tussen west- en oostoever, bijvoorbeeld tussen Dam en Burcht ontstaat.



Wat betreft inrichting gaan we voor minder asfalt en vaker voor bijvoorbeeld klinkers om de beleving te vergroten. En door het verbeterde verblijfsklimaat rond de Zaan wordt het ook logischer de fiets al ten oosten van de Zaan te willen stallen en te voet verder te gaan het kernwinkelgebied in. Daarom is het wenselijk om ook aan de oostkant van het centrum een goede fietsvoorziening te maken bij de Peperstraat, maar niet te ver van de sluis.

Heldere routes en minder zoeken voor het autoverkeer van en naar het centrum

Voor het autoverkeer stellen we heldere keuzes voor in de routing, zodat het beeld van de slechte autobereikbaarheid verandert. We behouden het parkeerverwijzingssysteem (PRIS) met heldere routes, om zoekverkeer en minder conflicten met ander verkeer te beperken. Concreet betekent dit dat we de parkeergarages in twee clusters opdelen, waarbij het ene cluster alleen vanuit het westen bereikbaar is en het andere vanuit het oosten. Zo houden we oost-westverkeer door het centrum blijvend beperkt. Net als nu zijn de parkeergarages aan de westkant van het centrum dan bereikbaar via de Provinciale weg. Bij de Zaan gelegen garages zoals Rozenhof, Zaantheater, Peperstraat/De Burcht zijn bereikbaar via de Peperstraat en Wilhelminabrug. Ook voor de omliggende woonbuurten bieden we een duidelijke ontsluiting, waarbij oost-westverkeer door het centrum zo veel mogelijk wordt ontmoedigd.

Ander gebruik bruggen over de Zaan; en een nieuwe brug?

Voor de verbindingen over de Zaan maken we duidelijkere keuzes voor het verkeer. De Wilhelminabrug en Beatrixbrug in het centrum van Zaandam worden vooral ingericht voor het langzame verkeer. Bestemmingsverkeer blijft mogelijk, maar doorgaand verkeer wordt geweerd. Ook het regionale busverkeer maakt geen gebruik meer van deze route, alleen de stadsbus blijft in het centrum (zie par. 5.3).

Buiten het centrum wordt de Prins Willem Alexanderbrug heringericht als doorfietsroute en daarmee een verbinding tussen de doorfietsroute langs de N203 en oostelijke doorfietsroute. Op termijn zien we deze brug ook als mogelijk onderdeel van de HOV-route naar Zaanse Schans. Het huidige doorgaande autoverkeer op deze route (bijv. van A7 naar Koog) stimuleren we de route via de Vincent van Goghweg en de Provinciale weg te gebruiken.

De maaswijdte in Zaandam tussen de bruggen is vrij groot voor een stedelijk gebied van deze omvang. Om het fiets en voetgangersnetwerk uit te breiden en de barrière van de Zaan te slechten gaan we daarom ook kijken naar een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan in de buurt van de Verkade fabriek.

Afwaarderen Provinciale weg N203/S152

In het kader van het verbeteren van de oost-west verbindingen en de leefbaarheid in de stad zetten wij ook in op het afwaarderen van de doorgaande functie van de Provinciale weg. De snelheid gaat op termijn overal naar 50 km/u en we passen het profiel aan van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 1 waar dat kan. Hierbij kijken we scherp naar wat er mogelijk is qua gebruik en intensiteit op de N203. We verwachten dat het deel ten noorden van de huidige Guisweg relatief snel aangepast kan worden. Wel zijn de ruimtelijke aanpassingen voor betere oversteekbaarheid en dergelijke beperkt.

Voor het deel ten zuiden van de Guisweg tot aan het kruispunt met de Albert Heijnweg zal dit voorlopig niet het geval zijn. Met name het deel tussen de A8 en de Vincent van Goghweg lijkt ruimer boven de capaciteit van een 2x1 profiel uit te komen. Bij het centrum van Zaandam zien we ook hoge intensiteiten. Maar gezien de ligging, het centrum en de potentie die hier ligt om knooppunt Zaandam economisch verder te ontwikkelen, is een impuls in de openbare ruimte hier cruciaal. We gaan daarom verkennen hoe we specifiek hier het verkeer nog kunnen verminderen, zodat er meer ruimte voor andere functies en andere vervoerwijzen vrijkomt.

Voor elk deel van de N203/S152 geldt dat eerst verdiepende analyses en ontwerpende onderzoeken zullen worden uitgevoerd, voordat de stap naar daadwerkelijke aanpassing van het profiel kan worden gezet.



Figuur 20: Sfeerimpressie herinrichting Provinciale weg centrum Zaandam

Regionale bussen en stadsbussen vullen elkaar aan

De *HOV-bussen* met een regionaal karakter (R-net) laten we op termijn niet meer door, maar om het centrum rijden. Deze bussen leggen nu grote druk op het centrum en op lange termijn, met toenemende vervoersbehoefte, gaat dit ook niet meer passen. We laten deze regionale lijnen daarom alleen aan de randen van het centrum halteren, bij het station of bij de nieuwe OV-knoop op de Wibautas. In het centrum blijven via de route over de Beatrixbrug wel *stadsbussen* rijden en halteren, zodat de winkelstraat, de markt en de Dam bereikbaar zijn met OV voor iedereen die dat wil, en in het bijzonder ook voor mensen die van het OV afhankelijk zijn en geen grote afstanden te voet af kunnen leggen.

Verbeteren leefbaarheid door duurzame stadslogistiek

Voor de *logistiek* zullen de routes ook verduidelijkt en geclusterd worden, zodat de overlast in de bestaande wijken rondom het centrum geminimaliseerd wordt. Bij voorkeur sluiten we zo veel mogelijk aan bij de routes van het busverkeer en het autoverkeer. Dit vergt nadere uitwerking, omdat de markt op de Rozengracht de routing ook beïnvloedt. Behalve heldere routing stellen wij voor in een groter gebied dan nu venstertijden in te stellen, zoals die nu op de Dam en bij de pollers gelden. Dit heeft twee doelen: een rustiger verkeersbeeld creëren op de momenten dat er veel bezoekers zijn, maar ook kan het een stimulans zijn voor schone en efficiënte logistiek. Aan venstertijden kunnen namelijk ontheffingsmogelijkheden worden gekoppeld voor schoon en efficiënt vervoer. Daarmee is het een opstap naar invoering van een zero emissie zone voor bestel- en vrachtauto's in het centrum.

Meer ruimte creëren in Zaandam Noord en Koog aan de Zaan

Aan de noordkant van dit gebied komen veel stromen bij elkaar, mede doordat de A8 hier de bebouwde kom doorsnijdt en je hier op verschillende plekken de stad kunt verlaten: afslag 2 en 3 op de A8, of via de Vincent van Goghweg en de Prins Bernhardweg de stad uit. Het gevaar is dat hierdoor de complete structuur van het gebied zwaar wordt belast door autoverkeer. Wenselijk is om autoverkeer

uit de regio zo veel mogelijk gebruik te laten maken van het hoofdwegennet en het doorgaande verkeer door Zaandam te beperken. We stellen daarom voor om het autoverkeer te concentreren op een beperkt aantal invalswegen en op andere plekken doorgaand verkeer te voorkomen en ruimte voor HOV, fiets en lopen te creëren.

Dit willen we doen door het inkomende verkeer te concentreren op enerzijds de Vincent van Goghweg richting A7 en anderzijds op de nieuwe invalsweg vanaf A8-afslag 3, die als onderdeel van project Guisweg wordt gerealiseerd. Deze wegen zijn of worden het beste toegerust om als invalsweg te fungeren. Andere invalswegen en doorgangswegen in het gebied willen we ontmoedigen of juist aantrekkelijker maken voor het OV (en toekomstig HOV op de ZaanIJ-corridor) en voor de fiets/ e-bike (als potentiële vervanger van veel korte ritten van Zaanstad-Noord naar Zaanstad-Zuid).

In dit ontsluitingsmodel heeft het onze voorkeur afslag 2 laten vervallen. Met de nieuwe invalsweg kan afslag 3 deze functie overnemen. Bovendien voorkomen we hiermee dat verkeer richting Wormerveer vroegtijdig (bij afslag 2) de A8 verlaat, in plaats van door te rijden via A8 en N246; dit scheelt enkele duizenden voertuigen per dag op de N203 in Zaandijk en Wormerveer. Daarnaast ontstaat door het wegnemen van afslag 2 heel veel ruimte om visuele barrière van de A8 drastisch te verminderen én om een aantal lokale

verkeersstructuren te herstellen en te verbeteren (bijv. voor langzaam verkeer, maar ook voor een betere ontsluiting van de industrie). Wegnemen van afslag 2 leidt lokaal tot enige omrijdbewegingen, maar die zijn beperkt: het meeste gaat in plaats van via afslag 2, nu via de nieuwe invalsweg naar afslag 3. In ieder geval moet zo veel mogelijk voorkomen worden dat (vracht)verkeer zijn weg gaat zoeken door woonwijken en langs scholen.

Mocht uiteindelijk toch gekozen worden voor behoud van afslag 2, dan vervallen de genoemde voordelen. Maar het behoud van afslag 2 is wel in te passen in de hier en in hoofdstuk 5 voorgestelde verkeersstructuren.

Ontsluiting Westerwatering en Westerkoog

Recent zijn ontwerpen gemaakt, die ervoor moeten zorgen dat de rondweg Westerkoog extra verkeer kan verwerken, maar tegelijkertijd veilig oversteekbaar blijft én niet te aantrekkelijk voor doorgaand verkeer wordt. Hierdoor kan de busbrug Westerkoog 24 uur per dag kan worden opengesteld voor personenauto's, als oplossing voor de ontsluiting van Westerwatering.

Wij verwachten dat de busbrug ook op lange termijn kan dienen als tweede ontsluiting van Westerwatering, zowel qua ontsluiting als qua veiligheid. Ten eerste doordat de mobiliteitstransitie die we met het ZMP beogen een dempend effect op het autoverkeer zal hebben. Maar ten tweede, en vooral, omdat

nieuwbouw in Westerwatering zich vooral in het zuiden concentreert. Daar zijn zowel de OV-mogelijkheden beter (Zaandam NS) als de mogelijkheden om automobilisten te verleiden juist via het zuiden af te rijden.

Een alternatieve oplossing voor de lange termijn is een nieuwe (tunnel) verbinding via een doorgetrokken Vincent van Goghweg naar de Houtveldweg. Deze oplossing is in te passen in de voorgestelde hoofdstructuur, maar leidt tot veel extra druk op de Vincent van Goghweg, de Bernhardbrug en het Prins Bernhardplein. De vraag is zeer of deze wegen dat aankunnen. En waarschijnlijk is het een zeer dure oplossing. Wij gaan deze optie echter wel verkennen, bij voorkeur binnen de kaders van een ZMP-gebiedsuitwerking voor Westerwatering en Westerkoog. Dit onderzoek moet nut en noodzaak alsmede de technische haalbaarheid nader vaststellen.

Verbeterde oost-west fietsverbindingen

Investeringen zijn nodig in het verder verbeteren van oost-westfietsverbindingen, die de mobiliteitstransitie in Westerwatering, Westerkoog en Oud-Koog ondersteunen. Denk aan verbetering van de fietstunnel bij station Koog aan de Zaan. Verbeter daaraan gekoppeld de doorfietsroute langs de Provinciale weg en de fietsroute over de Lagendijk en verknoop die met hubs en stations Koog aan de Zaan en Zaanse Schans. En herstel de historische oost-weststructuur van de Guisweg voor fietsers, in het verlengde van een

nieuwe fietstunnel in de Guisweg bij station Zaandijk Zaanse Schans, door een tunnel onder de A8.

Oude lint Guisweg naar Westzaan herstellen voor fiets- én autoverkeer?

In combinatie met het rechte trekken van de doorfietsroute langs de Guisweg (Guispad), stellen we voor om een verkenning te starten of deze route ook voor autoverkeer hersteld kan worden. Hiermee herstellen we het complete historische lint. Daarnaast kunnen we de huidige verlegde Guisweg tussen Westerkoog en Westzaan dan laten vervallen, wat mogelijk een gunstig effect heeft op het natura2000 gebied. Door het afsluiten van de spoorwegovergang bij de Guisweg voor autoverkeer, voorkomen we bovendien dat deze route als sluiproute door het autoverkeer gebruikt gaat worden.

Meer kwaliteit Zaanse Schans met ander mobiliteitsconcept

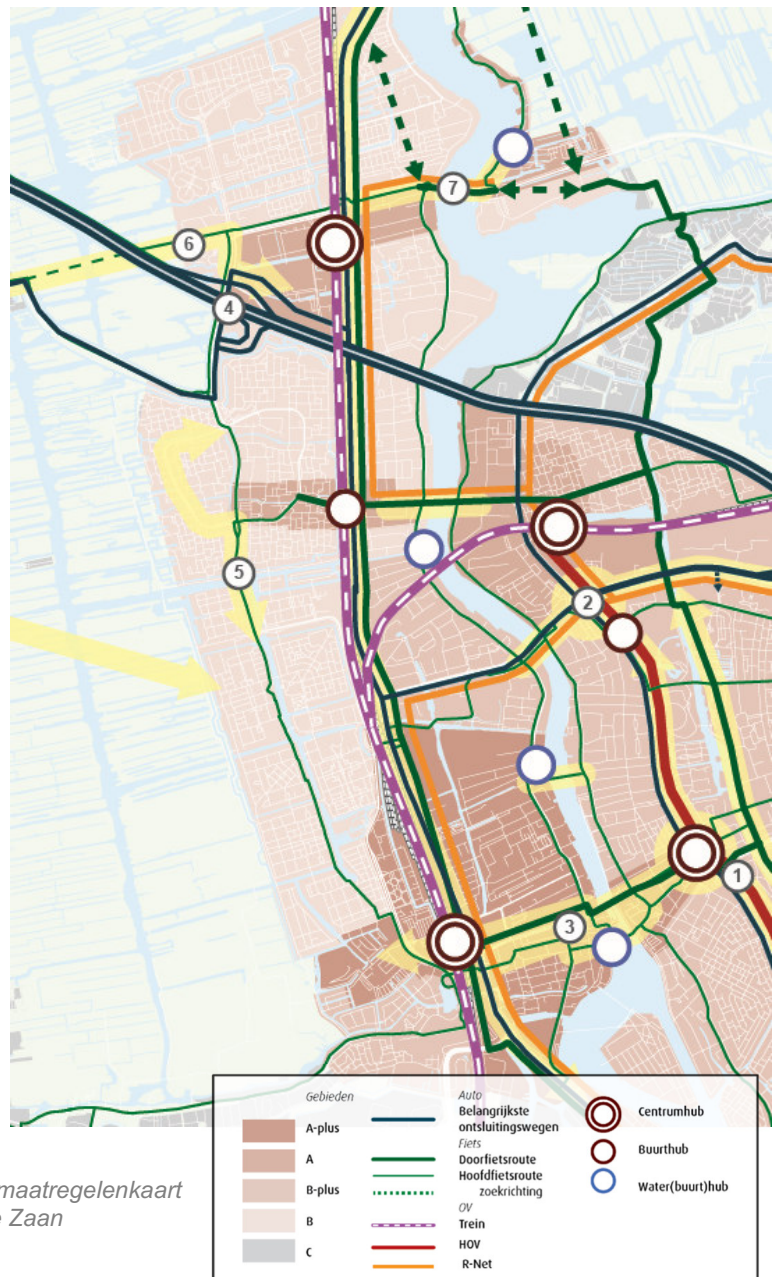
De Zaanse Schans is aan de ene kant een centrumgebied als alle andere in Zaanstad, waar wordt gewoond en gewerkt en waar mobiliteitsprincipes van toepassing zijn als in de andere centra. Aan de andere kant maken de grote aantallen toeristen dit gebied ook bijzonder, wat vraagt om een specifiek mobiliteitsconcept.

We stellen verblijfskwaliteit voorop, op de Zaanse Schans zelf, maar ook op de N515 bij de Schans. Het wordt een aantrekkelijk centrumgebied, met minder gemotoriseerd verkeer. We bieden de bezoekers meer keuzevrijheid door de verbinding met het station Zaandijk Zaanse Schans op te waarderen. En zo het reizen met het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Het gaat daarbij vooral om het deel van de route tussen het station en de Julianabrug. Maar vooral ook zetten we in op meer vervoer over water. De boottocht en het bezoek aan de Schans kunnen bijvoorbeeld als één Zaanse totaalervaring worden verkocht.

Bezoek met de auto blijft welkom, maar parkeren op afstand moet steeds meer de norm worden. Dat geldt ook voor touringcars. Dit kan zijn bij de P+R langs de A7, maar mogelijk ook bij station Zaandijk Zaanse Schans. Tussen het station de Schans en de P+R A7 rijdt een (elektrische) shuttlebus. Ook deelfietsen en aantrekkelijke looproutes horen hierbij. Ten slotte speelt op drukke momenten op de Zaanse Schans het conflict tussen de toeristenstromen en fietsverkeer. Om die reden denken wij aan een fietsroute om de Schans heen. Het mobiliteitsconcept wordt geconcretiseerd in een ZMP-gebiedsuitwerking voor de Zaanse Schans.

Resumé van nieuwe maatregelen in Centrum en Stad langs de Zaan

1. Wibautas als HOV as met OV-knoop bij de Peperstraat.
2. Ombouw van Prins Bernhardplein van barrière naar schakel in het gebied.
3. Centrum ontwikkeling Zaandam:
 - Gebiedsproject centrum Inverdan;
 - Herinrichting centrum verbetering beleving en aantrekkelijkheid voor de voetganger incl. de bruggen;
 - Visie Peperstraat;
 - Verbeteren Oost-west fietsroutes;
 - Routing en toegangen autoparkeergarages;
 - Realisatie fietsenstalling oostzijde centrum;
 - Toeristische Waterhub t.h.v. Dam;
 - Uitbreiden venstertijdengebied Zaandam-Centrum in relatie tot Zero Emissie zone;
 - Extra laad- en losplaatsen en heldere routing voor logistiek.
 - Vergroten leefbaarheid bij de Provinciale weg N203.
4. Volledig maken Afslag 3.
5. Busbrug en rondweg Westerkoog.
6. Guisweg herstellen als fietsroute en evt. ook voor autoverkeer.
7. Verbeteren verbinding station Zaanwijk Zaanse Schans naar toeristische trekpleister Zaanse Schans.



Figuur 21: Ontwikkel- en maatregelenkaart centrum en Stad langs de Zaan

4.4 Noordzeekanaalgebied

In het zuiden van Zaanstad vindt een grote transformatie plaats in de Achtersluispolder en op het Hembrugterrein. We zetten in op het duurzaam verbinden van dit gebied met Amsterdam Noord door middel van een HOV-as. Vanuit de Achtersluispolder realiseren we oversteeklocaties voor langzaam verkeer over de Thorbeckeweg om de nieuwe ontwikkeling aan Zaanstad te hechten.

Belangrijk is verder dat we inzetten op het vergroten en optimaliseren van de capaciteit van de Thorbeckeweg. Dit is nodig voor een goede doorstroming en ontsluiting van de bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied en de woongebieden aan de zuidkant van Zaanstad. We zetten in op een verbeterde aansluiting op de Thorbeckeweg voor de ontwikkeling in de Achtersluispolder en mogelijk ook een betere aansluiting van Poelenburg op de Thorbeckeweg.

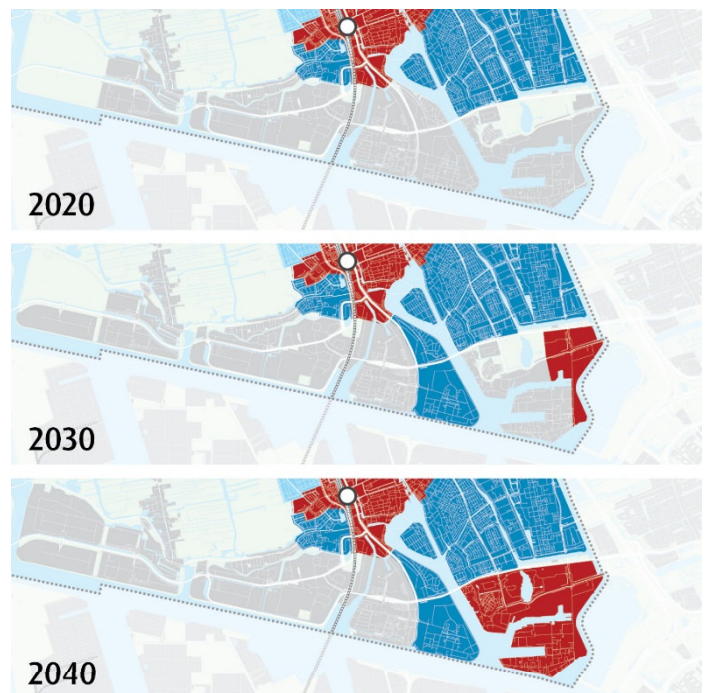
Karakterisering Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied kenmerkt zich vooral door bedrijvigheid. Aan de westkant liggen Hoogtij en Westerspoor als belangrijke motoren voor de Zaanse economie. Centraal ligt Zuiderhout, met onder meer de woonboulevard, en in het verlengde het Hembrugterrein met de voormalige Kogelfabriek. Aan de oostkant ligt het industrieterrein Achtersluispolder met ten

noorden daarvan sportvelden en de busknoop De Vlinder.

Ruimtelijke opgave met ontwikkelingen en structuur

In het Noordzeekanaalgebied vinden de grootste ontwikkelingsplannen plaats de komende jaren voor Zaanstad. Allereerst staat de ontwikkeling van het Hembrug met ongeveer 1.000 woningen gepland. Op deze historische grond vindt herontwikkeling plaats van gemengde woon-werkgebieden met behoud



Figuur 22: Fasering en verkleuring Noordzeekanaalgebied; Hembrug en Achtersluispolder naar woon-werkgebieden

van de oorspronkelijke waarden. Iets verder weg in de tijd is de grootschalige transformatie van de Achtersluispolder naar een hoog stedelijk woon-werk gebied met ongeveer 10.000 woningen gepland. Bedrijventerrein Hoogtij is nog in ontwikkeling. Met zijn grote kavels voor hoge milieucategorieën en de waterontsluiting heeft het een uniek profiel, dat van groot strategisch belang is als locatie om naartoe te verhuizen voor bedrijven elders uit Zaanstad. Deze doorontwikkeling zal ook nog veel extra (vracht)verkeer genereren.

De Thorbeckeweg is essentieel voor de auto-ontsluiting van het gebied. Met de lopende studie AVANT wordt de capaciteit op het traject momenteel vergroot. De Hempont en Pont Buitenhuizen zijn cruciale schakels in het fietsnetwerk.

HOV naar Amsterdam Noord

De HOV-as loopt wat Zaanstad betreft over de Wibautas en vervolgens via het hart van de Achtersluispolder richting Amsterdam Noord. Dit is van groot belang, want de Achtersluispolder is als grote ontwikkellocatie een onmisbare stepping stone voor HOV verder Zaanstad in. Zonder deze grootschalige ontwikkeling wordt de kans op een goede HOV-as Zaanstad in veel kleiner. Voor dit HOV zijn bruggen over de Isaac Baarhaven en Zijkanaal H, in de vorm van een combinatie van HOV en fiets cruciaal. De bestaande HOV-knoop De Vlinder wordt daarmee op termijn verschoven en centraal in de Achtersluispolder gelegd.

Vanuit deze locatie blijft ook de relatie met Amsterdam Sloterdijk van belang. Aan de andere zijde is ook voor Oostzaan blijvende aanhaking op dit knooppunt cruciaal.

Snelle fiets- en vaarverbindingen naar Amsterdam

Voor een goede, snelle en toekomstvaste fietsrelatie tussen Amsterdam en Zaanstad is het noodzakelijk dat er een goede en aantrekkelijke verbinding komt tussen Achtersluispolder en Zaandam en een goede verbinding tussen Achtersluispolder en Amsterdam-Noord. Dit gebeurt via de eerdergenoemde brugverbindingen. Als er in Amsterdam ook bruggen over het IJ komen, ontstaan zo uitstekende fietsverbindingen naar grote delen van Amsterdam.

Op langere termijn zien wij ook de noodzaak groeien van een verbinding tussen Achtersluispolder en Haven-Stad ten zuiden van het Noordzeekanaal. Bij voorkeur met een vaste oeververbinding, maar anders een frequent pontveer. Zodat Achtersluispolder en Haven-Stad daadwerkelijk als één geheel kunnen functioneren.

Verder moet, zeker op korte termijn, zolang het HOV er nog niet is, de potentie van water beter worden benut. De verbinding tussen Hembrug en Amsterdam moet versterken, door een substantieel hogere frequentie van de Hempont. Wachtijd moet geen reden meer zijn om niet naar Amsterdam te fietsen. De

ontwikkelingen langs het Noordzeekanaal en het IJ in Zaanstad en Amsterdam zouden verder wat Zaanstad betreft aanleiding moeten geven voor het verkennen van waterbusachtige oplossingen.

Vanzelfsprekend lopend of met de fiets verplaatsen in Achtersluispolder en Hembrugterrein

De verbeterde aanhechting is cruciaal voor het succes van lopen en fietsen in de Achtersluispolder en Hembrugterrein: het moet vanzelfsprekend zijn om zo veel mogelijk lopend of met de fiets te doen, of het (H)OV te gebruiken. En dat is weer noodzakelijk, om de impact van de groei van de stad op de Thorbeckeweg te beperken. Een scherpe parkeernorm en stevige inzet op deelmobiliteit moet hier ook aan bijdragen.

Voor de aanhechting van de stadsdelen op de lange termijn zijn ingrijpende inpassingsmaatregelen nodig. We denken onder andere aan (gedeeltelijke) ondertunneling, overkluizing of overbouw van de Thorbeckeweg. De scenario's naar inpasbaarheid en haalbaarheid moeten op korte/afzienbare termijn worden onderzocht.

Thorbeckeweg versterken

De Thorbeckeweg wordt zwaar belast. Daarom wordt met het project AVANT gewerkt aan verbetering van deze route. Dat legt een goede basis voor de toekomst. Door alle ontwikkelingen in de omgeving

(Achtersluispolder, intensivering Poelenburg, Noordzeekanaalgebied) is verdere groei onvermijdelijk. Dit ondanks het feit dat bij de woningbouwontwikkelingen in dit gebied vol wordt ingezet op lopen, fiets, OV en deelmobiliteit.

De eventuele nieuwe aansluiting van Poelenburg op de Thorbeckeweg vraagt ook extra ruimte en heeft impact op de Thorbeckeweg.

De toenemende drukte betekent ook een grotere leefbaarheidsopgave, bijvoorbeeld qua geluid. Deze ontwikkelingen tezamen vragen om een volgende stap op langere termijn. Hierbij moeten we kijken hoe we de functie van de Thorbeckeweg verder kunnen optimaliseren, als invalsweg voor het zuidelijk deel van Zaandam en het Noordzeekanaalgebied. Dit kan echter niet zonder tegelijkertijd te werken aan verbeterde inpassing en verminderen van hinder, maar ook verbeterde aanhechting van Achtersluispolder aan het bestaande stedelijke gebied. Mogelijk zelfs door overkluizing van de Thorbeckeweg.

Als alternatief hebben wij ook gekeken naar een autotunnel onder het Noordzeekanaal door, bij de Hempont of bij HoogTij. Het verwachte gebruik en de verkeersreductie op andere routes zijn echter te beperkt om een dergelijke, dure investering te rechtvaardigen. Wij zetten daarom hier verder niet op in.

De ontwikkeling van HoogTij maakt overigens het belang van de N246 naar Beverwijk ook steeds groter. Goede doorstroming moet daar dus ook worden gewaarborgd. Vooral nog zien we daar echter geen problemen.

Noordzeekanaalgebied als werklocatie en logistieke hub

De grote bedrijventerreinen van het Noordzeekanaalgebied zijn cruciale werkgelegenheidsmotoren voor Zaanstad. Bereikbaarheid van bedrijventerreinen is echter altijd erg op de auto georiënteerd. Op de terreinen zelf is dit wel af te wikkelen, maar uiteindelijk komt veel van dit verkeer op de Thorbeckeweg terecht. Daarom vinden we dat het OV in dit gebied, en ook door naar Beverwijk, in dit gebied een impuls zou moeten krijgen. Dat gebeurt echter alleen als ook meer mensen het OV willen gaan gebruiken. Ook zien we graag meer mensen naar hun werk fietsen in dit gebied. De fietsinfrastructuur is van vrij goede kwaliteit. Werkgevers spelen een belangrijke rol in het stimuleren van duurzaam woon-werkverkeer. Samen met de werkgevers in dit gebied moeten we dus kijken hoe dit een impuls te geven.

Daarnaast zijn Hoogtij, Westerspoor en Zuiderhout belangrijke logistieke bestemmingen. Maar dat niet alleen: bedrijven hier kunnen ook de motor zijn achter duurzame, efficiënte stadslogistiek in het centrum van Zaandam of bouwlogistiek voor de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied.

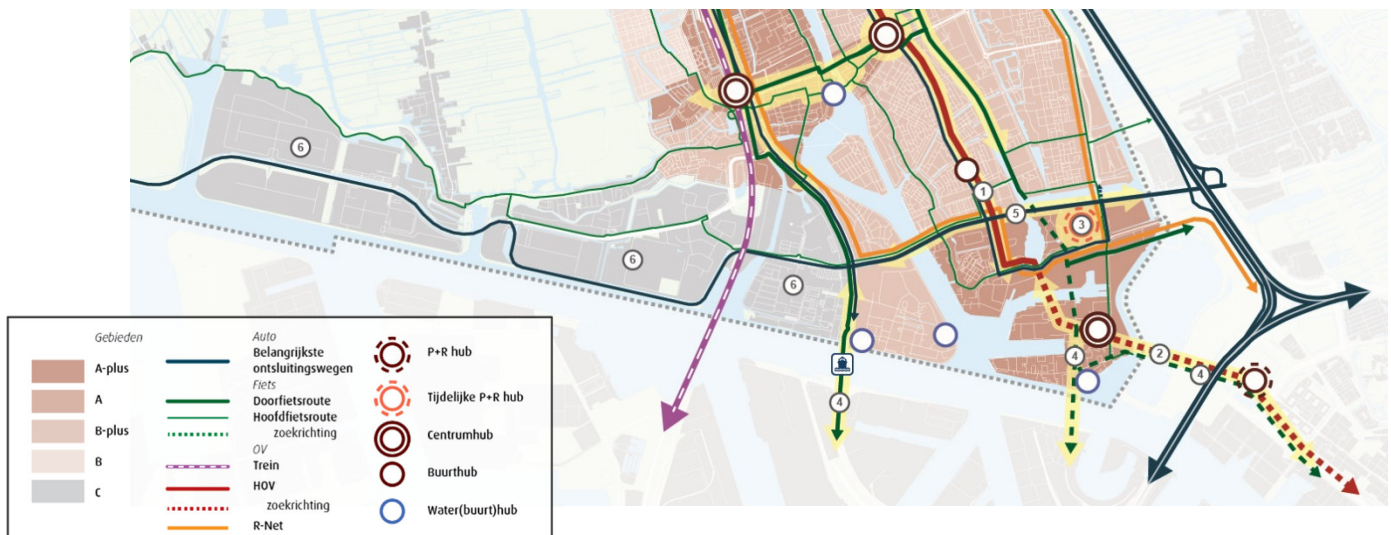
Het gebied kan met andere woorden dienen als logistieke hub voor de stad.



Figuur 23: Sfeerimpressie gebiedsontwikkeling Achtersluispolder

Resumé van nieuwe maatregelen Noordzeekanaal gebied

1. Versterken Wibautas als HOV.
2. HOV achtersluispolder – Amsterdam Noord en Sloterdijk.
3. Inpassing HOV-knoop De Vlinder.
4. Doorfietsroutes naar Zaandam - Amsterdam
 - Verbinding ASP en Zaandam;
 - Verbinding ASP met Amsterdam Noord (samen met OV, met brug door Noorder IJplas en over Coentunnel-mond);
 - Verbinding met Haven-Stad (Amsterdamse ontwikkeling ten westen van Coentunnel duurt nog heel veel jaren).
5. Thorbeckeweg
 - Optimalisatie doorstroming.
 - Langzaam verkeersverbinding over de Thorbeckeweg tussen Poelenburg en Achtersluispolder.
6. Hoogtij, Westerspoor, Zuiderhout
 - Werkgeversaanpak duurzaam woonwerkverkeer;
 - Bedrijventerreinen als logistieke hub voor Zaanstad.



Figuur 24: Ontwikkel- en maatregelenkaart Noordzeekanaalgebied

4.5 Landelijk west

In het landelijk gebied zetten we in op behouden van het bestaande dorpse karakter en ontsluiten van het landschap. Dit betekent: fietsgebruik stimuleren en inzetten op het behouden van de bestaande auto-ontsluitingen.

Karakterisering gebied west

Het westelijke deel van Zaanstad wordt getypeerd door een landschap bestaand uit agrarische gronden en Natura 2000 gebied. Daarbinnen liggen verschillende kleine kernen, zoals Westzaan en het oude Assendelft, met historische dijken met lintbebouwing. De Zaanse linten, dijken en paden worden beschouwd als 'de historische binnenstad' van Zaanstad die gekoesterd moet worden. In dit gebied komen die ook tot uitdrukking.

Ruimtelijke opgave met ontwikkelingen en structuur

Binnen het westelijke gebied van Zaanstad liggen geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Het behoudt dus zijn landelijke karakter. Het gebied valt volledig binnen de C-zonering, wat betekent dat auto en fiets de voornaamste vorm van mobiliteit zijn. Zeker voor de middellange en korte afstand kan de fiets een alternatief zijn. Qua structuur bestaat het voornamelijk uit noord-zuid verbindingen van de oude linten, met centraal de N246/N8 langs de Nauernasche Vaart. Voor de oost-west verplaatsingen ligt aan de zuidkant de N246 als verbinding met het

Noordzeekanaalgebied en Beverwijk. Centraler gelegen de N515 met in het verlengde de Communicatieweg richting Heemskerk. In de toekomst zal de A8-A9 een belangrijke oostwestverbinding door het gebied zijn.

Inzetten op versterken fietsnetwerk

Naast de auto is de fiets een belangrijke modaliteit voor het westelijke gebied. De fiets is (met de voetganger) zelfs de belangrijkste vervoerwijze voor de ontsluiting van het landschap voor recreatie. We willen het fietsnetwerk daarom versterken. We onderzoeken welke routes daarvoor van belang zijn en welke mogelijkheden er zijn voor het verbeteren van de fietsroutes. Daarbij combineren we recreatief en verbindend fietsverkeer, om nadelen voor bijvoorbeeld natuur en biodiversiteit te beperken. Denk bijvoorbeeld aan een route van Zaandam Centrum via Westzaan en Assendelft richting Beverwijk/Heemskerk. Hiermee krijgen de bewoners een beter alternatief voor de afstand van 5 tot 7,5 kilometer. Gelijktijdig wordt het buitengebied beter bereikbaar voor de bewoners van de rest van Zaanstad. Verkenning moet uitwijzen welke maatregelen wenselijk zijn om het fietsnetwerk te versterken.

Herstel historische structuur Guisweg

Met het herstel van de oude Guisweg voor fietsers ontstaat er een aantrekkelijke fietsroute door de polder tussen Westzaan – Zaandijk en uiteindelijk naar station Zaandijk Zaanse Schans. Daarbij verkennen we ook de

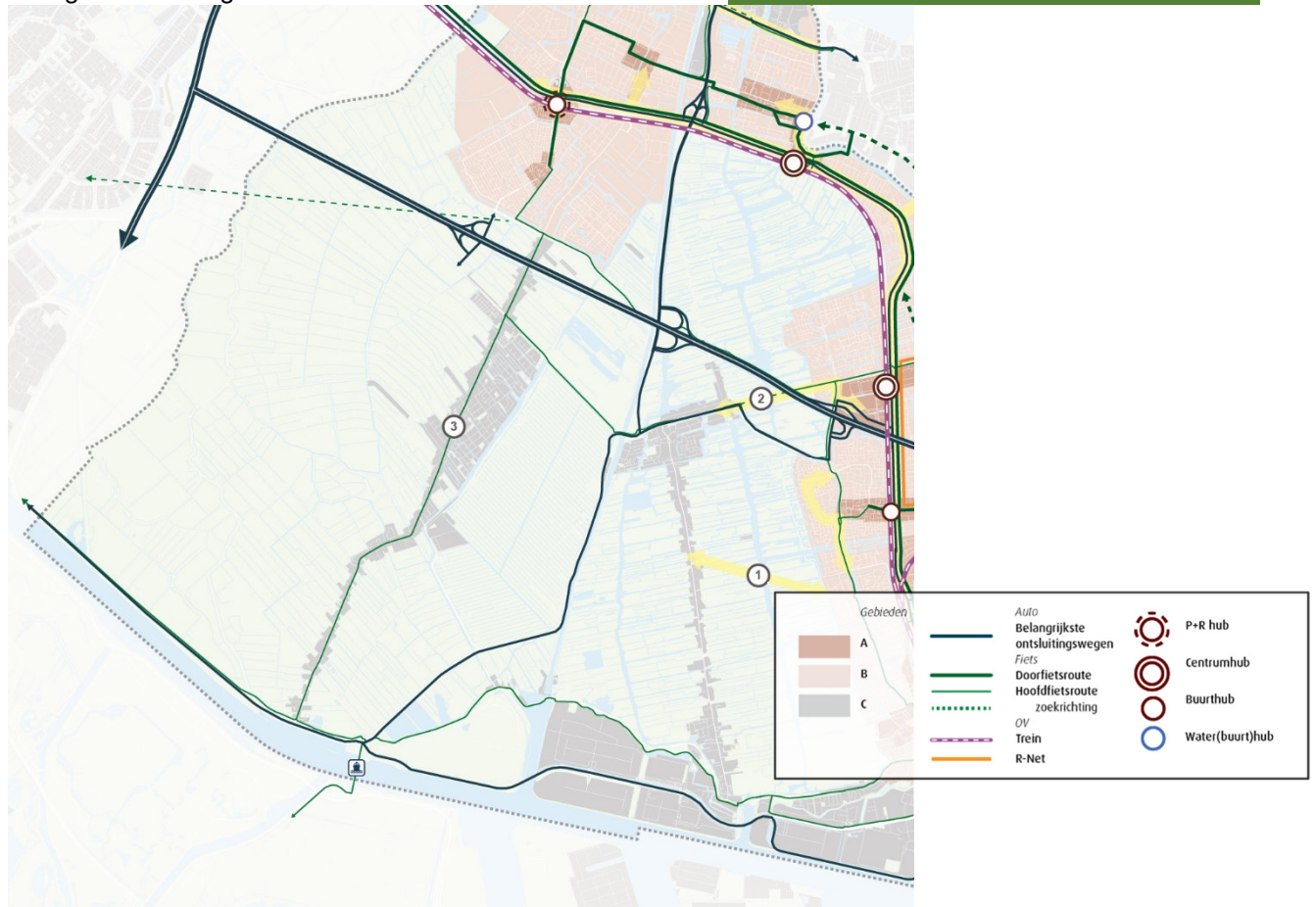
mogelijkheden deze route ook voor autoverkeer te herstellen en de verlegde Guisweg (N515) deels af te breken.

Behouden openbaar vervoer

Voor de bewoners van het westelijke gebied die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer zetten wij in op het minimaal vasthouden van het huidige voorzieningenniveau.

Resumé van nieuwe maatregelen landelijk west

1. Versterken fietsnetwerk naar wijken en buurten.
2. Herstellen Oude Guisweg als aantrekkelijke fietsroute.
3. Openbaar Vervoer behouden op huidige voorzieningenniveau.



5 Netwerken

De hoofdkeuzes voor Zaanstad zijn integraal vertaald naar netwerken voor de verschillende modaliteiten: voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto. Op die manier ontstaat een compleet netwerk waarin keuzevrijheid is voor de Zaankanters en de gewenste modaliteiten per locatie gestimuleerd worden. Dit draagt bij aan de duurzame en schonere ontwikkeling van Zaanstad en vergroot de verkeersveiligheid van alle weggebruikers.

In dit hoofdstuk zijn voor de overzichtelijkheid de hoofdelementen van de netwerken per modaliteit behandeld en daarmee de essentie van de gewenste ontwikkeling. Afgerond wordt met een paragraaf over integraal netwerkmanagement.

5.1 Voetganger

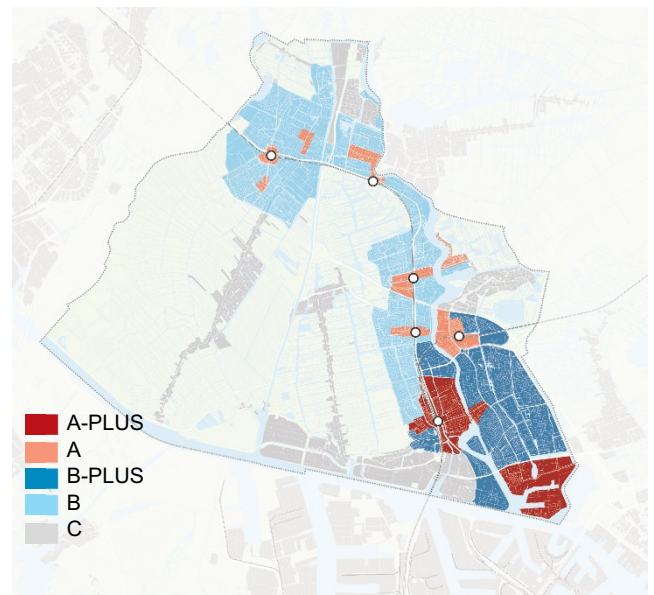
Principes voor beleid

Gerichte aandacht voor de voetganger

Het doel van een goed voetgangersnetwerk is niet alleen om mensen in staat te stellen te lopen, maar ook mensen te stimuleren om vaker of verder te gaan lopen. Dit draagt bij aan de gezondheid van de Zaankanter en levert op die manier een bijdrage aan de gezonde stad. Als voetganger kun je bijna overal lopen. Toch zijn er plekken waar de voetganger meer aandacht en prioriteit verdient. Met name in verblijfsgebieden moet de inrichting voor de

voetganger logisch en veilig zijn. In de basis worden de volgende kwaliteitseisen gesteld:

- Directe verbindingen en barrières verminderen: de samenhangende directheid van routes is een belangrijke inrichtingsopgave voor het aantrekkelijk maken van looproutes.
- Toegankelijk inrichten: voorzieningen moeten voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn. Zowel voor mensen zonder als met beperking.
- Aantrekkelijke verbindingen versterken de beleving en ruimtelijke kwaliteit van een route.
- Sociaal veilige verbindingen: op alle momenten moet de openbare ruimte sociaal veilig zijn.



Figuur 26: Zonering per gebied

De kwaliteitseisen worden nader uitgewerkt in Handboek Openbare Ruimte en programma 'toegankelijkheid'.

In Zaanstad staat de voetganger centraal in de eerdergenoemde A-Plus en A-zones. Hier worden hoge eisen gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. De belevingswaarde ligt hoog en dat bevordert het wandelen of fietsen.

Uiteraard is ook in de B en C-zones aandacht voor voetgangers, maar dan op specifieke locaties zoals bijvoorbeeld schoolomgevingen of bij winkelgebieden. Hiervoor moeten de nodige zaken aangepast worden in de bestaande omgeving en is het voetgangersnetwerk een essentiële bouwsteen in gebiedsontwikkelingen.

In de enquête hebben de respondenten verbeterpunten aangegeven als: veilige routes, kortere wachttijden bij verkeerslichten en kortere afstanden tot de bestemming.

Veelvuldige maatregelen die genoemd zijn: bruggen over de Zaan, de Guisweg en het spoor in Zaandijk.

Aanpak in 9 speerpunten voor de voetganger

Specifiek zal worden gewerkt aan de verbetering van de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen met de volgende zeven speerpunten:

1) Ingezette koers doorzetten in centrum Zaandam met masterplan Inverdan

De opgave in het centrum van Zaandam is het vergroten van de verblijfskwaliteit. Met name rond de bruggen over de Zaan, zodat de ruimtelijke verbinding tussen west- en oostoever, bijvoorbeeld tussen Dam en Burcht ontstaat. Wat betreft inrichting gaan we voor minder asfalt en meer alternatieve bestrating (bijvoorbeeld klinkers) om de beleving te vergroten.

Het is hier belangrijk dat de routes naar het centrum toe aantrekkelijk, direct, toegankelijk en veilig zijn. Als aanlooproute wordt 600 meter aangehouden. Binnen het hoofdwinkelcentrum heeft de voetganger de hoogste prioriteit: het gebied is autoluw, een ruim voetgangersgebied is aanwezig en de oversteekvoorzieningen zijn veilig. Daarbij is het belangrijk dat een goede voetgangers bewegwijzering aanwezig is van/naar parkeergarages, station en verwijzingen naar objecten zoals musea en toeristische attracties op orde zijn.

Bij de routing van parkeergarages is ook de last-mile als voetganger naar de bestemming van belang.

2) Inrichting, toegankelijkheid en bereikbaarheid van schoolzones.

Schoolroutes moeten aantrekkelijk en veilig zijn, een eenduidige en herkenbare schoolomgeving attendeert de overige weggebruikers op de aanwezigheid van kinderen. Met behulp van de inrichting van de omgeving wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Logische loop- en fietsroutes voor de kinderen staan voorop. Idealiter is er een autovrije schoolomgeving tijdens in- en uitgaan van de school. Het autoverkeer (ophalen en afzetten en parkeren) vindt op gepaste afstand plaats. Dit wordt voor Zaanstad als eis opgenomen bij nieuwe ontwikkelingen. Voor bestaande scholen wordt gekeken welke redelijkerwijs aangepast kunnen worden.

Gestart wordt met een werkwijze en inrichtingsprincipes om vervolgens jaarlijks diverse schoolzone-inrichtingen te realiseren. Het blijft maatwerk in bestaande omgeving.

3) Versterken van toeristische routes Zaanse Schans

Toeristische routes worden bij voorkeur via autoluwe straten met een zelfstandig voetpad aangelegd, zodat zij een eigen plaats op de weg hebben. Om de route gemakkelijk te kunnen vinden is objectbewegwijzering noodzakelijk. Hier is Zaanse Schans de eerste locatie die aangepakt moet worden.

4) De toegankelijkheid en bereikbaarheid van treinstations en busstations

De first- and last mile van openbaar vervoer vindt vaak te voet plaats. Om het ov aantrekkelijker te maken geven we prioriteit aan de looproutes bij treinstations en busstations. De looproutes moeten aantrekkelijk, direct en obstakelvrij zijn. Als aanlooproute wordt 800 meter aangehouden. Ook hier geldt dat objectbewegwijzering van belang is, niet alleen naar de stations maar ook naar de fietsenstallingen en knooppunten. Bij de trein- en busstations liggen kansen om de barrièrewerking van spoor en wegen te verminderen door deze locaties vanuit alle richtingen bereikbaar te maken.

In Wormerveer en Krommenie worden groene aantrekkelijke routes gerealiseerd tussen de knooppunten en het centra. Alle bushaltes moeten toegankelijk zijn, het is sterk afhankelijk van de locatie en type bushalte hoe deze toegankelijk ingericht wordt. Dit is verweven met het Openbaar Vervoersplan van de vervoerregio.

5) Verminderen van doorgaand autoverkeer bij Wijk- en buurtwinkelcentra

Wijk- en buurtwinkelcentra hebben net als het hoofdwinkelcentrum van Zaandam als belang dat de looproutes aantrekkelijk, direct en veilig zijn. Alleen wordt als aanlooproute in plaats van 600 meter 400 meter aangehouden. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om doorgaand autoverkeer in deze winkelgebieden te

beperken (waar dat nog van toepassing is). In de gemeente Zaanstad gaat het om circa 20 winkelgebieden.

6) *First and last-mile naar kantoorparken*

Bij kantorenparken is het wenselijk dat voetgangers veilig kunnen lopen tussen treinstations en bushaltes en hun bedrijf. Hiervoor moet er aandacht zijn voor veilige oversteekvoorzieningen. Waar kantoren dichtbij centrumfuncties liggen is het wenselijk om ook te zorgen voor veilige routes tussen de bedrijven en deze gebieden, zodat er synergie ontstaat tussen de kantoren en de winkelgebieden. Een andere wens is om te zorgen voor aantrekkelijke lunchrondjes. Bij bedrijventerreinen en industriegebieden is de opgave om meer voetpaden te realiseren. Veelal zijn er geen voetpaden aanwezig en maken zij gebruik van de rijbaan of fietspad.

7) *(Her)inrichting, werk met werk*

De voetganger krijgt bij gebiedsontwikkelingen een belangrijke positie. Ook bij (her)inrichtingen kijken we hoe we de voetganger beter kunnen faciliteren. Kwaliteitseisen voor de voetganger worden toegevoegd aan het Handboek Openbare Ruimte (WIORZ). Op deze manier wordt de aandacht voor de voetganger geborgd binnen de organisatie en wordt het toetsingskader geïmplementeerd bij herinrichtingsopgaves (werk-met-werk). Zo kunnen de looproutes naar de belangrijkste functies opgewaardeerd worden als de straten heringericht worden.

8) *Actie- en uitwerkingsplan toegankelijkheid en bereikbaarheid*

Naast de herinrichtingsopgaven worden een aantal thematische uitwerkingsplannen opgesteld. Deze uitwerkingsplannen worden jaarlijks geactualiseerd. De thema's die opgepakt worden zijn: Toeristische locaties, OV-haltes/stations, wijk- en buurtwinkelcentra, kantoren en bedrijvenparken.

De uitvoeringsprojecten in deze uitwerkingsplannen worden dan actief opgepakt in plaats van dat deze wijzigingen pas bij een herinrichting worden meegenomen. Per thematisch uitwerkingsplan wordt eerst inzichtelijk gemaakt welke knelpunten er precies zijn en welke de hoogste prioriteit hebben. Dit kan gaan om ongunstig afgestelde verkeerslichten, oversteekplaatsen, spoorwegovergangen (zoals bij Zaandijk en Guisweg) en bruggen worden vaak genoemd (zoals de Alexander, Beatrix en Bernhardbrug). De knelpunten lijst wordt gevoed door de uitkomsten van de inwoners enquête hierover. Jaarlijks worden voor deze projecten budgetten aangevraagd.

Voor de afweging tussen de verschillende knelpunten wordt rekening gehouden met de volgende afwegingscriteria: Aantal voetgangers (hoger aantal heeft meer prioriteit), verkeersveiligheid (routes die door kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen, worden gebruikt krijgen meer prioriteit), omliggende functies en bestemmingen (scholen, verzorgingstehuizen,

winkelcentra) en de rol in ketenmobiliteit (OV-stations).

9) Realiseren van een hardloopnetwerk

Om ommetjes in de wijk of tijdens werk mogelijk te maken moet een hardloop/recreatienetwerk worden vastgesteld. Dit netwerk moet dan herkenbaar en aantrekkelijk worden ingericht.

Resumé nieuwe maatregelen voetganger

- Deeluitwerking Handboek Openbare Ruimte:
 - Kwaliteitseisen van voetgangersnetwerk
- Deeluitwerking Centrumontwikkeling Zaandam:
 - Gebiedsproject centrum Inverdan
 - Herinrichting centrum verbetering beleving en aantrekkelijkheid voor de voetganger
- Programma toegankelijkheid en bereikbaarheid voetgangers:
 - Schoolzones
 - Routes Ov-Haltes/stations
 - Wijk- en buurtcentra
 - Kanten en bedrijventerreinen
- Hardloopnetwerk

5.2 Fiets

Beleidsprincipes fiets

Ruim baan voor de fiets

Zaanstad kiest voor ruim baan voor fietsers en zet hier vol op in. Een aantrekkelijk en hoogwaardig fietsnetwerk voor de gehele regio. Met als doel het gebruik van de fiets te stimuleren en een verschuiving naar fietsgebruik te bewerkstelligen (modal shift). Fietsen is een goed alternatief voor het autoverkeer op kortere afstanden, voor zowel woon/werk als recreatief. Wat een 'korte' afstand is, wordt steeds ruimer omdat, door elektrisch fietsen en goede (door)fietsroutes, steeds langere afstanden reëel worden, met een reikwijdte van circa 20/25 km. Ook nemen de snelheden van de verschillende type fietsers steeds verder toe.

Een grote kwaliteitssprong met oog voor aansluiting op de regio en toekomstige gebiedsontwikkelingen is daarmee een vereiste. Aan een aantal grote verbeteringen werken we al, zoals de Slinger en de Buiging bij station Zaandam, een fietssnelweg naar Purmerend (Corridorstudie Amsterdam-Hoorn), het fietspad van Saendelft via de sportvelden van SVA naar de Communicatieweg en verbetering van de fietsroute richting Alkmaarder- en Uitgeestermeer. Maar er is duidelijk meer nodig dan dat.

In de enquête hebben de respondenten aan kunnen geven waardoor ze vaker en meer gaan fietsen: beter onderhouden en comfortabele fietsroutes, meer vrijliggende fietspaden en kortere wachttijden bij verkeerslichten zijn de meest aangedragen oplossingen.

3 typen van fietsroutes

Om het Zaanse fietsnetwerk voor 2040 een forse impuls te geven en duidelijk en logisch te structureren wordt in het netwerk onderscheid gemaakt naar 3 type fietsroutes. Dit is nodig aangezien routes van elkaar verschillen in functie van verbinden en ontsluiten.

Het onderscheid is gemaakt in;

1. Doorfietsroute met zo min mogelijke stops;
2. Hoofdfietsroute veilige (oost-west) routes naar belangrijke bestemmingen;
3. Regulier netwerk aanvullende veilige routes om korte afstanden goed met de fiets te kunnen afleggen.

Het fietsnetwerk sluit optimaal aan op OV-knooppunten. De fiets is zeer belangrijk in het voor- en natransport van het openbaar vervoer en vormt daarmee een belangrijke bijdrage aan de ketenverplaatsing.

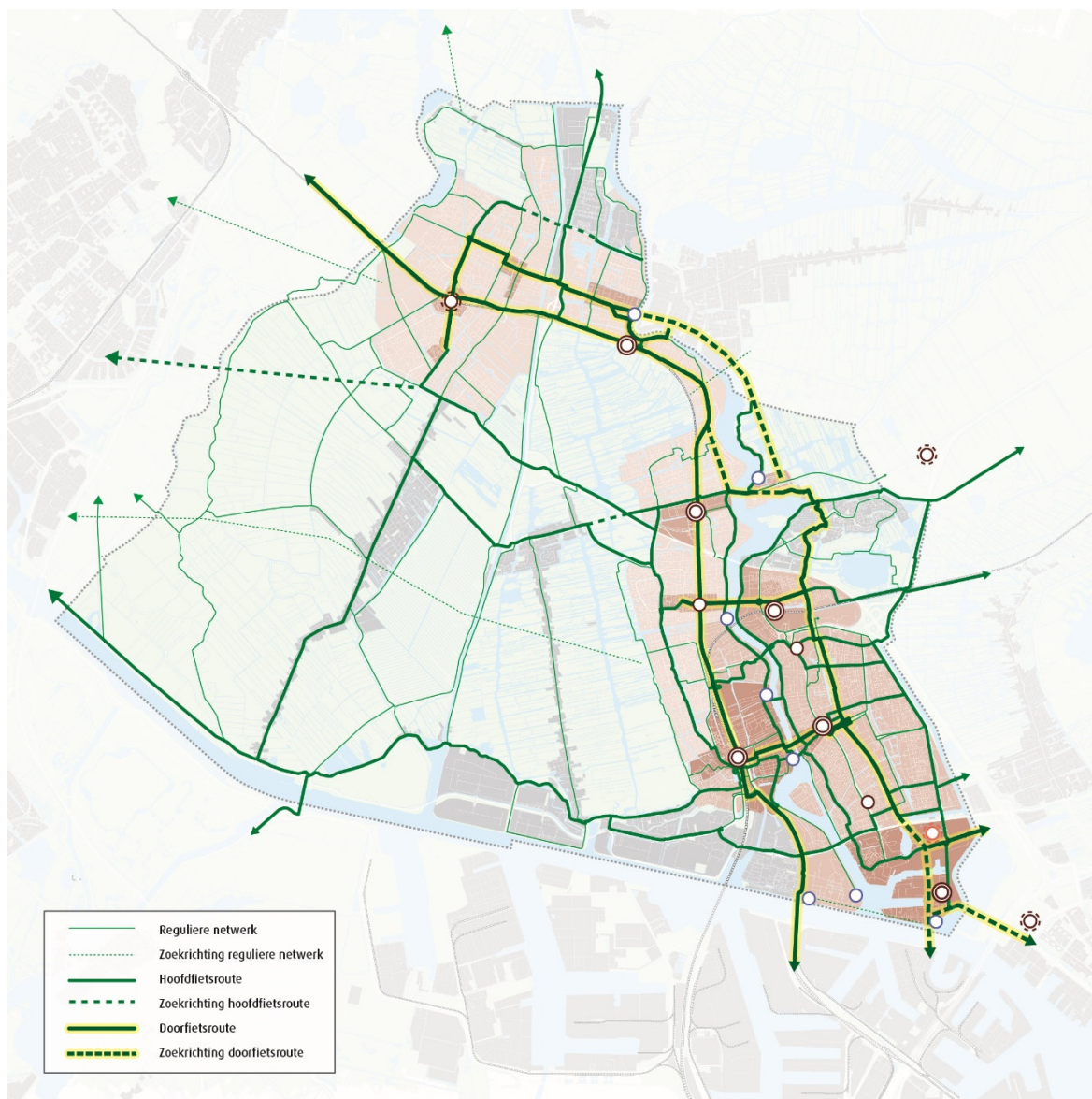
Het netwerk moet aantrekkelijk, veilig en comfortabel zijn en Zaanstad verbinden met andere belangrijke verbindingen in regio. Zo ontstaan tegelijkertijd verbindingen van/naar recreatiegebieden en vormen de routes de basis voor recreatieve rondjes. Op die wijze

	Kwaliteitseisen
Doorfietsroute	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zo min mogelijk stops, in voorrang, verkeersveilig; ▪ Aansluiten op stations en R-net haltes; ▪ Bij gemengd verkeer onderzoeken of fietsstraat kan worden toegepast; ▪ Breedte fietspad (ambitie): 4,50 meter (2 richtingen), 3,00 meter (1 richting); ▪ Breedte fietspad (minimaal): 4,00 meter (2 richtingen), 2,50 m (1 richting); ▪ Verhardingsmateriaal: asfalt (geen fietspad of fietsstraat mogelijk, dan hoge kwaliteit elementenverharding).
Hoofdfietsroute	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In de voorrang waar het kan, verkeersveilig; ▪ Aansluiten op R-net haltes; ▪ Bij gemengd verkeer onderzoeken of fietsstraat kan worden toegepast; ▪ Breedte fietspad (ambitie): 4,00 meter (2 richtingen), 2,50 meter (1 richting); ▪ Breedte fietspad (minimaal): 3,50 meter (2 richtingen), 2,50 m (1 richting); ▪ Verhardingsmateriaal: asfalt (geen fietspad of fietsstraat mogelijk, dan hoge kwaliteit elementenverharding).
Regulier netwerk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkeersveilig; ▪ Breedte fietspad (ambitie): 3,50m (2 richtingen), 2,50m (1 richting); ▪ Breedte fietspad (minimaal): 3,00m (2 richtingen), 2,00m (1 richting); ▪ Verhardingsmateriaal: Asfalt/hoge kwaliteit elementenverharding; ▪ Evt. fietsstraat bij hoog aandeel fietsverkeer t.o.v. autoverkeer.

Tabel 1: Kwaliteitseisen per fietsroute

heeft de Zaankanter snel en comfortabel toegang tot het buitengebied, die de mogelijkheden om te bewegen bevordert.

De positie van de verschillende type fietsers zoals bromfietsers en speed-pedelec op het fietspad wordt nader onderzocht. Verder is het belangrijk dat het netwerk optimaal aansluit op OV-knooppunten, zodat de combinatie fiets-OV een nog belangrijker rol kan spelen in de mobiliteit van Zaanstad.



Figuur 27: Fietsnetwerk 2040

Speerpunten aanpak fiets

1) Nieuwe oostelijke verbinding als onderdeel van de Zaanse ladder

De Zaanse ladder bestaat uit de combinatie van doorfietsroutes en hoofdfietsroutes en vormt daarmee de ruggengraat van het fietsnetwerk. De oostelijke staander is een doorfietsroute gesitueerd in een aantrekkelijke groene omgeving om het fietsnetwerk compleet te maken.

De nieuwe oostelijke doorfietsroute zorgt ervoor dat het fietsverkeer ontvlochten wordt van het overige verkeer wat daarmee de aantrekkelijkheid en fietsveiligheid van de fietser vergroot. Belangrijk is dat de route goede aanhechting vindt met de wijken en buurten. Bij de uitwerking van de route zijn een aantal tracés te onderscheiden:

1. Wormerveer – Wormer - Zaanse Schans: tracékeuze en landschappelijke inpassing van de route. Het wegnemen van barrières met een nieuwe (fiets)brug over de Zaan in de buurt van Ned. Benedictweg. En ook een fietsverbinding bij de Bartelsluis.
2. Zaanse Schans – 't Kalf – Kogerveld: verloop en inpassing van de route vanaf Zaanse Schans naar en door 't Kalf richting Kogerveld.
3. Poelenburg – Achtersluispolder: inpassing van de route over de Zuidervaart en over de Thorbeckeweg voor een goede aanhechting van de twee stadsdelen. Een scenariostudie moet de haalbaarheid en inpasbaarheid aantonen van

ondertunneling/overkluizing van de Thorbeckeweg.

4. Achtersluispolder – Amsterdam: toekomstvaste fietsrelatie (zie punt 2)

Ook bestaande verbindingen van de route moeten worden verbeterd en worden opgewaardeerd. Daarnaast het versterken van de vindbaarheid en routing van de route van groot belang.

2) Fietsverbinding van Zaandam naar Zaanstad via Achtersluispolder

Achtersluispolder is volop in ontwikkeling. Daarnaast wordt aan de andere kant van de A10 én aan de andere kant van het IJ Havenstad ontwikkeld door Amsterdam. Voor een goede, snelle en toekomstvaste fietsrelatie tussen Amsterdam en Zaanstad is het noodzakelijk dat er goede en aantrekkelijke verbinding komen tussen Achtersluispolder en Zaandam, een goede verbinding tussen Achtersluispolder en Amsterdam-Noord (koppeling met OV-verbinding) én op termijn een verbinding tussen Achtersluispolder en Havenstad (over het IJ).

3) Bestaande westelijke ladder via Provinciale weg optimaliseren

Naast de opgave om de Oostelijke doorfietsroute te realiseren zijn er ook projecten die noodzakelijk zijn voor de Westelijke doorfietsroute en hoofdfietsroutes. Deze maatregelen worden opgenomen in het

actieplan fiets. De maatregelen die noodzakelijk zijn:

1. Realiseren van verbeterde of nieuwe fietstunnel in Koog aan de Zaan om zo de barrièrewerking van het spoor te verminderen en voor het vergroten van de verkeersveiligheid.
2. Realiseren historische verbinding Guisweg. Deze heeft een relatie met de spoorovergang (OV-netwerk) en met het autonetwerk (barrière A8), om zo de barrièrewerking van het spoor te verminderen en het vergroten van de verkeersveiligheid.
3. Verbeteren van fietskwaliteit langs de Wandelweg (N203) om zo het comfort en veiligheid op de doorfietsroute te vergroten.
4. Oost-west doorfietsroute centrum: Brede verkenning hoe vanuit de westzijde van het spoor de oostelijke doorfietsroute bereikt kan worden. Dit heeft een sterke relatie met de centrumvisie en de visie op het Stationsgebied. Hierbij hebben we oog voor het dilemma dat één van de wenselijke routes (Rozengracht) twee dagen in de week niet gebruikt kan worden vanwege de markt.
5. Julianabrug – Wandelweg/Wormerveer door Zaandijk: Het verkennen van de verbetermogelijkheden voor de fietsers tussen Julianadijk en de doorfietsroute langs de Wandelweg.
6. Versterken verbinding Vlietsend Krommenie – Dorpstraat Assendelft.

4) Fietsroute Beverwijk-Heemskerk als onderdeel van A8/A9

Het verbeteren van de (hoofd)fietsroute tussen Beverwijk – Assendelft – Westzaan en Zaandam heeft prioriteit. De exacte routing moet nader onderzocht worden, dit gaan we doen samen met de regio en buurgemeenten. Hierbij zijn koppelkansen met ook het doortrekken van de A8/A9.

5) Extra (fiets)brug Krommenie

Een nieuwe brug in de buurt van de Ned Benedictweg (Noorderveld) biedt oplossing voor het versterken van de route van Wormer naar Krommenie en verder. Daarbij slecht het ook de barrière van de Nauernasche Vaart.

6) Extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan

Om het fiets- en voetgangersnetwerk uit te breiden en de barrière van de Zaan te slechten wordt gekeken naar een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan in de buurt van de Verkade fabriek. Hierdoor wordt het netwerk rondom het centrum van Zaandam fijnmaziger.

7) Structureel aanpakken van fietsknelpunten

Naast de grote infrastructurele opgaves zijn er ook vele kleinere knelpunten die opgepakt kunnen worden om niet alleen de door- en hoofd fietsroutes in kwaliteit en aantrekkelijkheid te verhogen maar ook het reguliere fietsnetwerk. Deze knelpunten worden geformuleerd in het uitwerkingsplan

fietsknelpunten. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd. Hierbij wordt werk met werk gemaakt. In dit uitwerkingsplan fietsknelpunten worden maatregelen opgepakt zoals:

- Het realiseren van extra verlichting;
- Het aanpassen van het verhardingsmateriaal (vervanging van klinkers door asfalt);
- Het plaatsen/verwijderen van bebording/markeringen/bewegwijzering;
- Het verbreden van fietspaden;
- Langer groen verkeerslicht voor de fietser, meer opstelruimte bij oversteken, betere detectie bij verkeerslichten, evt. in combinatie met innovatieve apps (bijv. SCHWUNG);
- Overige maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten.

Benodigde maatregelen en fasering

De aanpassingen om ruim baan te geven aan de fiets en echt een impuls te geven aan het fietsen in Zaanstad-, vragen dus een flinke investering en directe actie. Door jaarlijks budgetten op te nemen voor fietsprojecten is het niet alleen mogelijk om als gemeente zelf meer op fietsen te focussen, maar ook om cofinanciering te krijgen bij landelijke initiatieven. Denk daarbij aan het MRA-fietsnetwerk, MIRT A8/A9 en de Spoorse doorsnijdingen.

Om het gewenste fietsnetwerk te behalen/te optimaliseren zijn de noodzakelijke maatregelen/verbeteringen hierna samengevat.

Resumé nieuwe maatregelen fiets

Oostelijke doorfietsroute (inzet 5 miljoen per jaar):

- Verkenningen naar routing en aansluiting van de wijken:
 - Wormerveer – Wormer - Zaanse Schans inclusief fietsbrug over de Zaan;
 - Zaanse Schans – 't Kalf – Kogerveld;
 - Poelenburg - Achtersluispolder met Thorbeckeweg en Zuidervaart;
 - Achtersluispolder richting Amsterdam.
- Verbeteren en opwaarderen bestaande verbindingen.
- Versterken vindbaarheid en routing.

Fietsverbinding van Zaandam naar Zaanstad via Achtersluispolder:

- Verbinding ASP en Zaandam;
- Verbinding ASP met Amsterdam Noord (samen met OV, met brug door Noorder IJplas en over Coentunnel-mond);
- Verbinding met Haven-Stad (lange termijn: Amsterdamse ontwikkeling ten westen van Coentunnel).

Resumé nieuwe maatregelen fiets (vervolg)

Doorfietsroute Provinciale weg via actieplan fiets (inzet: 5 miljoen, inclusief bijdragen derden):

- Fietstunnel Koog aan de Zaan;
- Herstellen historische verbinding Guisweg;
- Verbeteren fietskwaliteit Wandelweg N203;
- Oost-West doorfietsroute centrum Zaandam;
- Julianabrug – Wandelweg/Wormerveer door Zaandijk;
- Versterken verbinding Vlietsend Krommenie – Dorpstraat Assendelft.

Fietsroute Beverwijk-Heemskerk als onderdeel van A8/A9.

Extra fietsbrug Krommenie in de buurt van Ned Benedictweg.

Extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan in de buurt van de Verkade fabriek.

Uitwerkingsplan fietsknelpunten (circa 2 miljoen per jaar):

- Het realiseren van extra verlichting;
- Het aanpassen van het verhardingsmateriaal (vervanging van klinkers door asfalt);
- Het plaatsen/verwijderen van bebording/markeringen;
- Het verbreden van fietspaden;
- Overige maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten;

5.3 Openbaar Vervoer

Beleidsprincipes openbaar vervoer

De gemeente Zaanstad streeft naar een kwalitatief hoogwaardig ov-netwerk. De ontwikkeling van Zaanstad en de daarmee verwachte toenemende vraag naar OV vraagt om een andere blik op het OV-netwerk. Het openbaar vervoer van 2040 is meer dan nu ingericht op logisch onderscheid tussen lijnen die verbinden en ontsluiten, waardoor er een sterk en duidelijk netwerk is. Dat betekent dat de verbindende, hoogfrequente lijnen rijden op doorgaande assen die zorgen voor directe en snelle verbindingen naar Zaanse Schans en Amsterdam Noord. Ontsluitende lijnen takken hierop aan en zorgen juist voor een kort voor- en na transport. Daarnaast is vervoer over water een mogelijkheid. Dit is met name een kans als aanvulling op het fietsnetwerk en voor toerisme.

1) Spoor: landelijke en regionale ontsluiting met de trein verder verbeteren

Zaanstad is met zes stations uitzonderlijk goed ontsloten met de trein. We willen hier ook optimaal van profiteren door enerzijds het aanbod aan sprinter- en intercitytreinen verder te ontwikkelen en anderzijds de bereikbaarheid van de stations te verbeteren. De gemeente werkt hierbij samen met de vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, NS en ProRail in het Toekomstbeeld OV. Inzet is dat op elke spoorlijn minimaal 4 (en op de zaanlijn

wellicht 6) Sprinters per uur rijden en voor de landelijke ontsluiting minimaal 4, maar liefst 6 IC's per uur van en naar Zaandam. Vooral de verbindingen Zaandam-Purmerend-Hoorn en Zaandam-Schiphol-Leiden-Den Haag worden verbeterd. Op de verbindingen naar Alkmaar en naar Amsterdam Centraal, verder willen we de huidige hoge kwaliteit behouden of zelfs verbeteren.

Specifiek aandachtspunt is de barrièrewerking van het spoor. Daarom werken we, of denken we op een aantal plekken aan tunnels onder het spoor door. In een ideale situatie zou het spoor verdiept komen te liggen, zodat stadsdelen en dorpen aan weerszijden van het spoor nog beter aan elkaar verbonden kunnen worden. Maar: dit is een zeer grote investering, waarvoor geen zicht op financiering is. Wij zien dit hooguit als vergezicht voor de zeer lange termijn.

2) Wibautas is belangrijke HOV-as (Zaan IJ-corridor)

Uit de Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam (VRA, Provincie Noord-Holland, gemeenten Zaanstad, Purmerend en Amsterdam, 2020) blijkt dat het huidige OV-systeem met bussen tussen 2026 en 2028 de verwachte vervoersvraag niet meer aan kan. Dit komt door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zaandam-Oost inclusief Achtersluispolder en Amsterdam-Noord en Zaandam. Daarom is een andere OV-oplossing nodig. Dit vraagt ook een

andere blik op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) binnen Zaandam. Zaanstad ziet voor de toekomst de middelste as van dit HOV-netwerk, de Wibautas, als de gewenste hoofdas voor de ZaanIJ-Corridor. Deze biedt een regionale verbinding en continue bezetting in heen- en terugspits. Deze as ontsluit de grote gebiedsontwikkelingen in Kogerveldwijk en Achtersluispolder. Het verbindt Zaandam Oost beter met de rest van de stad én met Amsterdam (-Noord) en vergroot daarmee de kansen voor de inwoners van Poelenburg en Peldersveld. De HOV-as dient door het hart van de Achtersluispolder te gaan, om het HOV optimaal te laten profiteren van deze ontwikkeling én om optimaal bij te dragen aan de benodigde duurzame mobiliteit in Achtersluispolder. Deze HOV-verbinding vereist een hoge kwaliteit, minimaal R-net Plus.

Of dit met metro, tram, of (tram)bus wordt vormgegeven en wat het tracé exact wordt, wordt in regionaal verband bepaald in de vervolgstudie naar de gewenste oplossingen voor het OV op de ZaanIJ-corridor. Deze as raakt aan meerdere opgaven voor knooppunten, zowel voetganger, fiets als auto.

3) Snelle verbinding naar Zaanse Schans

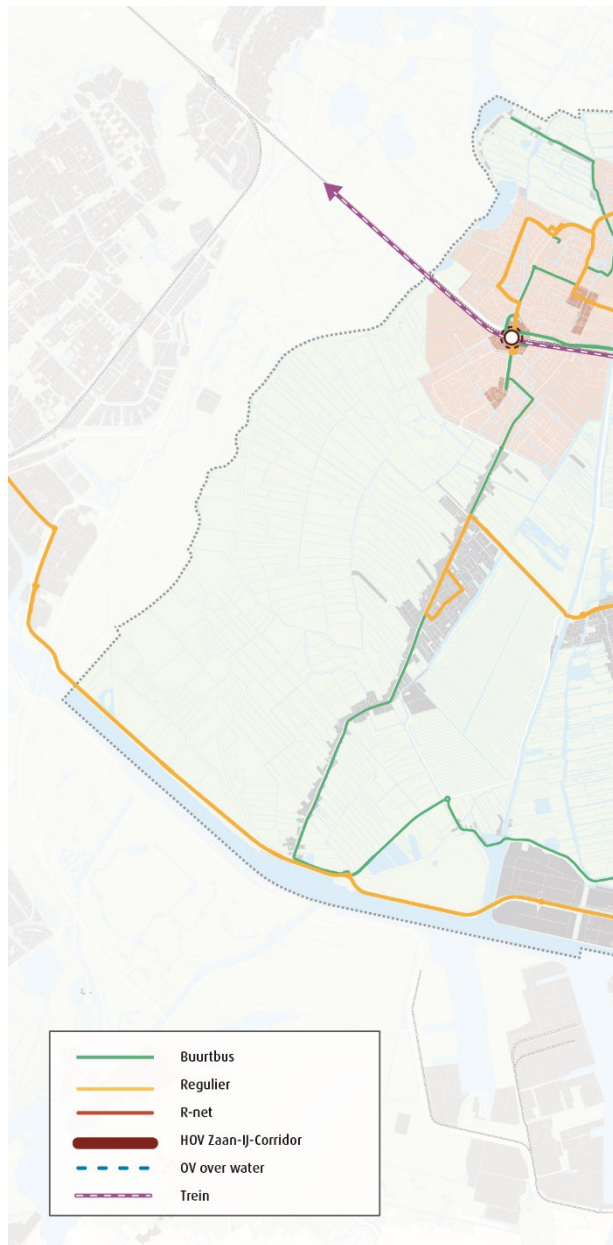
De ZaanIJ Corridor wordt bij voorkeur doorgetrokken naar Zaanse Schans middels een -westelijke route om zodoende reizigers een aantrekkelijke, snelle route te bieden naar Station Zaanse Schans voor verdere verbinding en Zaanse schans als trekpleister en

eindbestemming. Zo ontstaan ook 2 spoorse verknopingen. Op deze punten komen de modaliteiten spoor, OV, fiets samen en kan de overstap gemaakt worden. Voordeel van doortrekken naar Zaanse Schans is ook dat er een “tegenspits” wordt gecreëerd ten opzichte van de woonwerkstroom van en naar Amsterdam. Inpassing van het HOV op dit tracé vergt echter nog wel bijzondere aandacht.

4) Verbindende OV-lijnen opwaarderen naar R-net-kwaliteit. Daarnaast ontsluitende stadsbuslijnen

Naast deze assen geldt ook dat voor andere verbindende OV-lijnen R-net kwaliteit wordt nagestreefd, zoals bijvoorbeeld op de lijn Watering – Poelenburg: hoge snelheid, hoge betrouwbaarheid, hoge frequenties. Ook de inrichting van haltes en de halteafstand voldoen aan de kwaliteitseisen van R-net.

In het centrum worden de HOV-lijnen vervangen door ontsluitende stadslijnen, die inwoners van Zaanstad en Oostzaan blijvend directe toegang met het OV geven tot het centrum. Wij zetten om meerdere redenen in op stadslijnen in Zaandam. Momenteel vervullen R-netlijnen in Zaandam ook een ontsluitende functie. Gezien de ontwikkelingen in Zaandam en de steeds sterkere relatie met Amsterdam, willen wij dat de verbindende lijnen een grotere rol gaan vervullen. De vermenging met een ontsluitende functie staat dat soms in de weg.



Specifiek voor het centrum is er de behoefte de druk van het openbaar vervoer binnen de perken te houden. Vanuit de centrumvisie is er de behoefte om het gebied bereikbaar te houden, maar ook de verblijfskwaliteit te vergroten.

De vele bussen door het centrum zorgen voor bereikbaarheid, maar leggen ook druk op de ruimte. Uit de eerder aangehaalde regionale Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam blijkt verder dat de route door het centrum slechts een beperkte groei van het busverkeer aan te kunnen. Daarom willen we in de toekomst niet alle R-netlijnen meer door het centrum te leiden. In plaats daarvan willen we de OV-bereikbaarheid verzorgen met stadsbuslijnen én via HOV-knopen aan de randen, zoals ook de nieuwe knoop op het oostelijke einde van de Peperstraat. Dit komt ten goede aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en het past beter bij de vervoersbehoefte op deze route.

Voor de landelijke gebieden zoals de lintdorpen is er een basisvoorziening aanwezig door buslijnen en/of buurtbussen, zodat elke kern in Zaanstad ontsloten wordt.

5) Aantrekkelijke Hubs en knooppunten ontsluiten met OV

Door aantrekkelijke stations en haltes en een goede ontsluiting met fiets te faciliteren wordt het aantrekkelijker om met het OV te reizen.

Dit houdt in:

- Het koppelen aan *P+R-locaties* om zo de reizigers te verleiden om de auto/fiets te parkeren op deze locatie en de reis verder voort te zetten via het OV. Bij de keuze tussen verschillende modaliteiten neemt ketenmobiliteit een steeds belangrijkere rol in.
- *OV-knoop Prins Bernhardplein/ZMC*: Het Prins Bernhardplein is een belangrijke verbinding in het gebied, waar verschillende stromen elkaar kruisen. Met de toenemende verkeerintensiteit en de realisatie van de Hoofdas voor de HOV-verbinding kan deze locatie goed functioneren als een overstap locatie op andere lijnen in combinatie met de belangrijke bestemming van Zaans Medisch Centrum.
- Bij de ontwikkeling van Achtersluispolder wordt de *HOV-knoop de Vlinder* verschoven en wordt deze centraal in de ontwikkeling gefaciliteerd. Op deze manier kan de HOV-knoop verbonden worden met de ZaanIJ corridor. Het is van belang ook Oostzaan aan te blijven sluiten op deze knoop, omdat Oostzaan geen eigen R-netlijn meer heeft.
- Om het verblijfsklimaat in het centrum te vergroten en de HOV-as in het midden te versterken is het realiseren van een nieuwe *OV-knoop ter hoogte van de Peperstraat – Wibautstraat* noodzakelijk, die rekening houdt met een mogelijk gefaseerde doorgroei van bijv. bus naar tram. Op deze manier kan het centrum aan de randen via

HOV bereikt worden en het centrum zelf met ontsluitende lijnen. Deze ontwikkeling heeft een sterke relatie met de centrumvisie.

- Voor alle trein en busstations geldt dat ook de toegankelijkheid te voet een belangrijk aandachtspunt is, hier is bij de modaliteit 'voetganger' nader op ingegaan. De looproutes moeten aantrekkelijk, direct en obstakelvrij zijn.

Maatregelen en fasering

Actieve opstelling in de regio

Zaanstad pakt de ontwikkelingen van het OV-netwerk op samen met de buurgemeenten, Vervoerregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en het Rijk. De gemeente brengt in regionale overleggen over openbaar vervoer actief de eigen wensen en belangen in.

Openbaar vervoer tijdig aanwezig bij ruimtelijke ontwikkeling

Met de ontwikkeling van bedrijventerreinen en woongebieden is het noodzakelijk dat in een vroegtijdig stadium ontsluitende lijnen gerealiseerd worden. Dit geldt onder andere voor de ontwikkeling van Meneba die op korte termijn gerealiseerd wordt.

Door de koppeling van RO-ontwikkelingen gericht op de Zaan en het realiseren van hubs langs het water kan aanvullend vervoer over water ingepast worden. Deze past dan goed in het OV-netwerk.

Onderdeel bij herinrichtingsopgaven

Bij herinrichtingsopgaves wordt meteen meegenomen hoe de kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer kunnen worden ingepast. Op deze manier wordt gezorgd dat werk met werk gemaakt wordt. De investeringen die wij hier doen, kunnen wij dan als onze cofinanciering inbrengen in het grotere OV-project waar de herinrichting onderdeel van is.

Resumé nieuwe maatregelen openbaar vervoer

- Landelijk en regionaal programma Toekomstbeeld OV:
 - Elk spoorlijn minimaal 4 Sprinters per uur rijden (op zaanlijn wellicht 6 sprinters);
 - Landelijke ontsluiting met minimaal 4 IC's per uur van en naar Zaandam, maar voorkeur voor 6 IC's per uur;
 - Verbeteren verbindingen Zaandam-Purmerend-Hoorn en Zaandam-Schiphol-Leiden-Den Haag;
 - Behouden van kwaliteit op de verbindingen naar Alkmaar en naar Amsterdam.
- Wibautas als belangrijke HOV-AS (Zaan IJ-corridor).
- Doortrekken Zaan IJ Corridor naar Zaanse Schans.
- Verbindende OV-lijnen opwaarderen naar R-net Kwaliteit.
- Programma: ontwikkelen en verbeteren hubs en knooppunten:
 - P+R locaties;
 - OV-knoop Prins Bernhardplein;
 - HOV-knoop De Vlinder;
 - HOV-knoop Peperstraat.
- Programma toegankelijkheid en bereikbaarheid voetganger:
 - Routes Ov-Haltes/stations.

5.4 Auto

Beleidsprincipes auto

Zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet

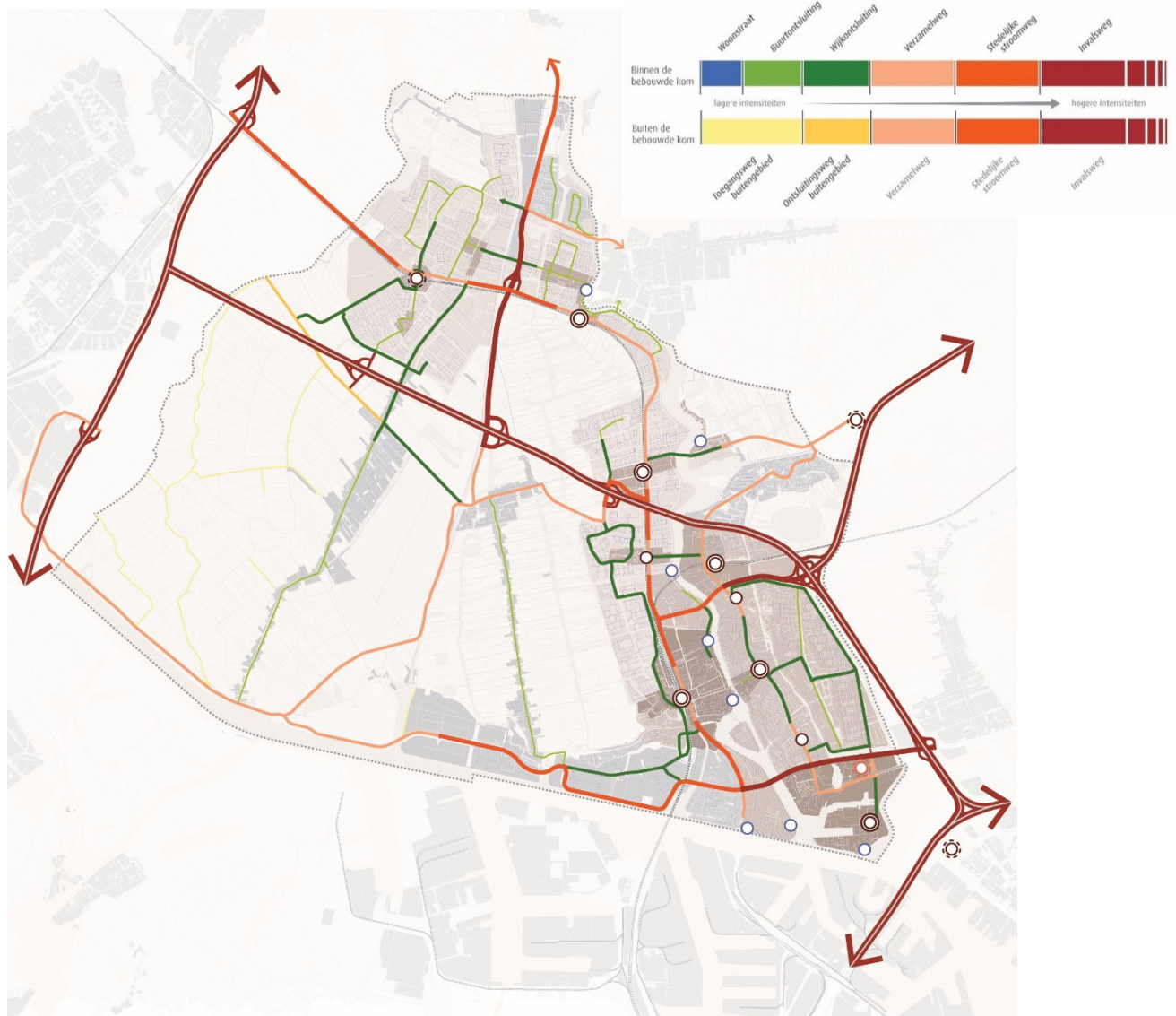
Autoverkeer legt op veel plekken druk op de stad. Door de wegen vanaf de snelweg meer als inprickers te beschouwen, waarvandaan de bestemming via een zo kort mogelijke rit door de stad wordt bereikt, kunnen wegen in de kernen meer worden ontlast. We sturen het verkeer naar de regio daarom zo snel mogelijk via het hoofdwegennet. We willen het doorgaande verkeer in de centra verminderen, maar centra blijven bereikbaar voor bestemmingsverkeer. De verkeersveiligheid en leefbaarheid vergroten we door duidelijk onderscheid in wegcategorieën en een heldere inrichting van de wegprofielen. Aandachtspunt hierbij is het voorkomen van ongewenst sluipverkeer. Realisatie van de A8-A9 kan de verschuiving van autoverkeer van de kernen meer naar de randen (“van binnen naar buiten”) versterken. Met dynamisch verkeersmanagement wordt optimaal gebruik van het netwerk bevorderd.

Het netwerk terug in balans brengen

Bovenstaande uitgangspunten, die al in de Koersnota zijn gepresenteerd, willen we bereiken door het in balans brengen van functie, gebruik en karakteristieken van de verschillende wegen. Dit doen we door de implementatie van een nieuwe categorisering van de wegen. Daarbij willen we de naamgeving verhelderen, zoals hierna

voorgesteld, maar inhoudelijk blijven we aansluiten bij landelijke normering. Zodra die bekend is, gaan we ook aansluiten op een nieuwe landelijke wegategorisering, waarbij onder meer wordt nagedacht over 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom, een “Gebiedsontsluitingsweg 30” en “Het Nieuwe 30”. Dit heeft vooral invloed op de categorieën Buurtontsluiting en Wijkontsluiting.

- Woonstraat: verblijfsgebied waar spelen op straat van belang is. Alleen bestemmingsverkeer maakt gebruik van deze categorie.
- Buurtontsluiting: verblijfsgebied met (als dat binnen de nieuwe landelijke normen kan) 30 km/u. Schakel tussen de woonstraten en verbinding tussen buurten en kleine dorpen. Fietsers en auto's gemengd op de rijbaan.
- Wijkontsluiting: wegen met eenzelfde functie als de buurtontsluitingen, maar een groter invloedgebied en daarmee meer een hogere verkeersintensiteit. Momenteel grotendeels 50 km/u wegen die we op termijn waar mogelijk willen omvormen naar 30 km/u wegen, te beginnen bij de wegen met de lagere intensiteiten. Experiment om te kijken naar lagere intensiteiten en herinrichting. Bijvoorbeeld brede fietsstroken met een smalle rijloper. Veiligheid en leefbaarheid zijn belangrijke uitgangspunten.
- Verzamelweg: verbinden het lokale en bestemmingsverkeer met de hoofdwegenstructuur. Gescheiden rijstroken en gescheiden fietsvoorzieningen met 50 km/u.



Figuur 28: Autononetwerk 2040

- Stedelijke stroomweg: hoofdwegennet voor lokaal en regionaal verkeer met 50 km/u. Bij voorkeur maximaal één rijstrook per richting om oversteekbaarheid van de weg te kunnen garanderen.
- Invalsweg: brengt het regionale verkeer naar het nationaal hoofdwegennet. Belangrijke verkeersfunctie met prioriteit op doorstroming. Maximumsnelheid van 50/70 km/u. Kruispunten ongelijkvloers of met verkeerslichten en duidelijke afscheiding met fietsinfrastructuur.
- Toegangsweg buitengebied: verbindingen tussen de kernen buiten het stedelijke gebied met een lage verkeersintensiteit. Maximumsnelheid op 60 km/u. Wanneer de verbinding onderdeel is van het fietsnetwerk met vrijliggende fietspaden.
- Ontsluitingsweg buitengebied: verbinding tussen de stedelijke kernen in het buitengebied met vrijliggende fietspaden en een maximumsnelheid tot 80 km/u.

Speerpunten versterken autostructuur

Om de hoofdautostructuur te versterken wordt ingezet op de volgende projecten.

1) Doortrekken A8/A9

Samen met onze partners werken aan goede en robuuste bereikbaarheid van Zaanstad, regio Zaanstreek en regio IJmond. Een nieuwe weg tussen de A8 en A9 draagt hieraan bij. Als gemeente zetten we volop in op het realiseren van deze verbinding. Het heeft grote invloed op het autoverkeer in Zaanstad. En het biedt kansen voor het vergroten van de leefbaarheid vooral voor Krommenie en Assendelft.

Op korte termijn zijn samen met de provincie Noord-Holland kansrijke maatregelen benoemd om de leefbaarheid op dit deel van de N203 te vergroten, zoals het verlagen van de snelheid en het beïnvloeden van de doorstroming, zodat de wachtrij buiten de kernen komt te staan. Een deel van deze maatregelen zal op korte termijn worden gerealiseerd. Wanneer het realiseren van de A8-A9 verbinding niet mogelijk blijkt, zullen de geïntariseerde maatregelen die voor de korte termijn zijn afgefallen nogmaals tegen het licht gehouden worden. Het daadwerkelijk terugbrengen van het aantal rijstroken op dit traject is echter alleen mogelijk na realisatie van de A8/A9.

2) Vergroten leefbaarheid bij de Provinciale weg N203

De Provinciale weg (N203) gebruiken we voor de verbinding tussen de kernen van Zaanstad en krijgt daarmee een minder regionaal karakter. Hiermee verkleinen we de impact van deze verbinding en vergroten we de leefbaarheid en oversteekbaarheid. De snelheid brengen we uiteindelijk overal op de N203 terug naar 50 km/u om verkeer te stimuleren van andere routes gebruik te maken: A8, N246 of Thorbeckeweg.

Specifiek zien wij de volgende mogelijkheden voor aanpassing per onderdeel van de N203 (mede gebaseerd op de verkenning met het verkeersmodel, par. 9.3):

- **Krommenie:** Op korte termijn worden hier maatregelen getroffen om de leefbaarheid te vergroten, zoals het onderzoeken van het effect van intelligente verkeerslichten op de verkeersdoorstroming, onderzoeken effect van verkeersplateaus, realiseren van een geluidswerende vangrail, aanleggen van de rondweg bij Assendelft. Bij realisatie van de A8/A9 kan de Provinciale weg teruggebracht worden naar 2x1 rijstrook. Op het deel binnen Krommenie verkleint dat de impact op het woongebied. Ook kunnen we de oversteekbaarheid richting station en richting Assendelft vergroten. Ten westen van Krommenie kan de weg met 2x1 ook minder dominant worden in het landschap.
- **Wormerveer – Zandijk:** Op dit traject verwachten we dat het aantal rijstroken

terug kan naar 2x1 (waar dit niet al het geval is). Wij verwachten dat dit kan gezien de verwachte intensiteiten, ongeacht de realisatie A8/A9.

- **Zandijk – Koog aan de Zaan:** Op dit traject vinden ten noorden van de A8 komende jaren grote ingrepen plaats, binnen het project Guisweg. Ten zuiden van de A8 voorzien we dat vooralsnog 2x2 rijstroken nodig blijven. Wel streven we ernaar de uitstraling en oversteekbaarheid van de Provinciale weg hier te verbeteren, zodat bijvoorbeeld de stationsknoten meer onderdeel worden van de omgeving.



Figuur 29: Snelheid en rijstroken Provincialeweg N203

- **Zaandam:** Qua capaciteit zal hier voorlopig nog 2x2 nodig zijn. Minimaal willen we hier de stap zetten naar een meer leefbare inpassing met groen en betere oversteekbaarheid. Aan de zuidkant moet zo ook een prettigere verbinding voor langzaam verkeer tussen het Hembrugterrein en het centrum van Zaandam ontstaan.

In het centrum van Zaandam is het wenselijk de economische en ruimtelijke potentie rond de N203 beter te benutten. Daarom gaan we kijken hoe we hier het verkeersaanbod op termijn kunnen beperken, onder meer met een werkgeversaanpak en verkeersmanagement en zo op deze plek de mogelijkheden voor herinrichting van (de omgeving van) de N203 te vergroten.

Voor elk deel van de N203/S152 geldt dat eerst verdiepende analyses en ontwerpende onderzoeken zullen worden uitgevoerd, voordat de stap naar daadwerkelijke aanpassing van het profiel kan worden gezet.

3) Prins Bernhardplein als schakel in het multimodale netwerk

Het Prins Bernhardplein is samen met de Prins Bernhardweg een belangrijke verbinding waar veel verschillende stromen bij elkaar komen elkaar kruisen. Doel is dat het Prins Bernhardplein niet meer een barrière vormt maar een schakel in het gebied. Met de toenemende verkeerintensiteit en de realisatie

van de HOV-verbinding en hoofdfietsroute. Een integrale studie naar het kruispunt en de omgeving is noodzakelijk. Ook de oversteekbaarheid en ontmoedigen van route via gebruik van de route via Paltrokstraat en Willem Alexanderbrug voor doorgaand verkeer van de A7 naar Koog en Zaandijk, is hierbij een opgave. Daaraan gekoppeld dient gekeken te worden naar de inrichting en de aansluitingen op de Vincent van Goghweg, als belangrijke verbinding tussen het Prins Bernhardplein en de N203.

4) Guisweg

Er komt een nieuwe (ongelijkvloerse) verbinding tussen de Guisweg en Provinciale weg. Hierdoor vervalt de kruising met het spoor en ontstaat er ruimte om station Zaandijk-Zaanse Schans en de toeristische trekpleister Zaanse Schans beter aan elkaar te hechten. In combinatie met het herstellen van de fietsroute langs de oude Guisweg, wordt gekeken of ook de autoroute (N515) herstelt kan worden.

5) Afslag 3 volledig en afslag 2 afgesloten?

In het project Guisweg wordt besloten over de afslagen 2 (Zaanstad-Koog) en 3 (Zaanstad-Westerkoog) van de A8. Wij hebben nu voorkeur voor afsluiting van afslag 2 en volledig maken van afslag 3. Dit beïnvloedt de routing van het verkeer gunstig en laat het meer van hoofdwegennet gebruik maken. Ook biedt het kansen om de ruimtelijke kwaliteit rondom het viaduct van de A8 te verbeteren.

Mocht in project Guisweg echter besloten worden afslag 2 niet af te sluiten, dan vervallen de genoemde voordelen, maar het is inpasbaar in het totale netwerkbeeld. De uiteindelijke keuzes in het project Guisweg zullen overigens mede worden bepaald door de grote opgave voorbeperking van de uitstoot van stikstof, die dit project oplevert.

6) Thorbeckeweg

De Thorbeckeweg wordt zwaar belast, met het project AVANT wordt gewerkt aan een verbetering van deze route. Met alle ruimtelijke ontwikkelingen zoals Achtersluispolder, intensivering Poelenburg en Noordzeekanaal moet gekeken worden naar de robuustheid van de weg op de lange termijn. Onderzoek moet uitwijzen hoe de Thorbeckeweg verder geoptimaliseerd kan worden. Ook moet gekeken worden hoe de stadsdelen Achtersluispolder en Poelenburg aan elkaar worden gehecht. Hierbij wordt gedacht aan (gedeeltelijke) ondertunneling, overkluizing of overbouwning.

7) Aansluiting Peldersveld – Poelenburg

Om Poelenburg en Peldersveld beter te ontsluiten en gelijktijdig de verkeersimpact op de Wibautas te verminderen, stellen we een alternatieve ontsluiting voor via de oostrand van Poelenburg met een directe aansluiting op Thorbeckeweg en/of Prins Bernhardweg / A7. Dit vergt nader onderzoek.

8) Busbrug en rondweg Westerkoog

De busbrug wordt ook als lange termijnoplossing 24 uur opengesteld als tweede ontsluiting van Westerwating. De recente ontwerpen moeten ervoor zorgen dat de rondweg Westerkoog het extra verkeer kan verwerken, maar tegelijkertijd veilig oversteekbaar blijft én niet te aantrekkelijk voor doorgaand verkeer wordt. We verwachten dat dit ook op lange termijn voldoende oplossend vermogen kan hebben, zowel qua ontsluiting als qua veiligheid.

We onderzoeken echter ook de mogelijkheid van een nieuwe (tunnel)verbinding via een doorgetrokken Vincent van Goghweg op de Houtveldweg. Deze oplossing is in te passen binnen de hier voorgestelde hoofdstructuur, maar de capaciteit van de Vincent van Goghweg, Bernhardbrug en Prins Bernhardplein zijn beperkt. Nader onderzoek moet nut en noodzaak alsmede de technische en financiële haalbaarheid nader vaststellen.

9) Derde brug over de Zaan in verlengde van Pr. Irene-brigadeweg

Om de Stationsweg en het centrum van Wormerveer meer te ontlasten van het doorgaande verkeer, realiseren we een derde brug over de Zaan in het verlengde van de Prinses Irene-Brigadeweg.

10) Nieuwe brug over Nauernasche vaart in (verlengde) Ned Benedictweg

Een nieuwe brug in de buurt van de Ned Benedictweg (Noorderveld) draagt bij aan minder doorgaand verkeer door het hart van Krommenie. Ook is het een toevoeging in de hoofdfietsstructuur van Wormer naar Krommenie. Mogelijke inpassing van de brug wordt nader verkend.

11) Snelheidsverlaging voor minder stikstof

De stikstofproblematiek in de Natura2000 gebieden vraagt urgente actie. Op een aantal plekken kan snelheidsverlaging aanzienlijk effect opleveren. Wij willen daarom met de provincie Noord-Holland verkennen of het mogelijk is de snelheid op de N515 binnen de bebouwde kom verlagen van 70 naar 50 km/u. De snelheid op de N246 tussen Westzaan en de A8 willen we verlagen van 100 naar 80 km/u. Beide verlagingen leiden naar verwachting nauwelijks tot verschuiving van verkeer en passen bij de status van deze wegen binnen de wegencategorisering. Voor deze snelheidsverlagingen gaan wij pleiten bij de Provincie Noord-Holland.

Voor de situatie na realisatie van de A8-A9 willen wij samen met de Provincie een mogelijke snelheidsverlaging op de N246 tussen de A8 en Krommenie/Wormerveer verkennen. Op korte termijn is dit niet aan de orde gezien de verkeershoeveelheden op dit wegvak en de huidige functie in het netwerk. Na realisatie van de A8-A9 verandert dit. Van belang is dat de snelheidsverlaging niet leidt tot een grote verschuiving van verkeer naar de N203 in Zaandijk en Wormerveer.

Maatregelen op het juiste moment

Het is niet mogelijk om alle maatregelen direct door te voeren. Dit gaat gefaseerd en op het juiste moment. Slim gecombineerd met ander onderhoud om de kosten te besparen. Aanpassen van de Provinciale weg bij Krommenie en Assendelft kunnen we bijvoorbeeld pas realiseren wanneer de bestaande functie is overgenomen door de doorgetrokken A8-A9.

In de prioritering van de fasering maken we gebruik van de *Network Safety Index*. Dit is een indicator die op basis van het gebruik en de inrichting de verkeersveiligheid beoordeelt. De wegen met de laagste scores komen het eerst in aanmerking om zodoende verkeersveiligheid in Zaanstad met de snelste stappen te verbeteren. Hierbij sluiten we aan bij het landelijke strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het SPV streeft naar nul verkeersslachtoffers.

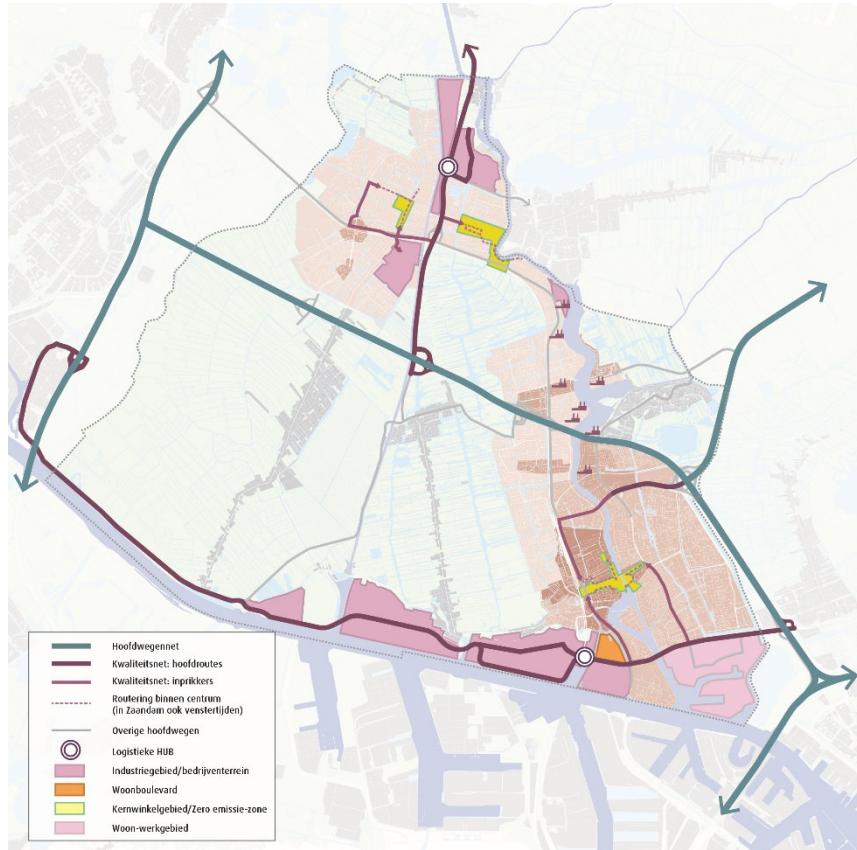
Resumé nieuwe maatregelen auto

- Doortrekken A8/A9.
- Vergroten leefbaarheid bij de Provinciale weg N203.
- Inpassing Prins Bernhardplein.
- Guisweg.
- Voorkeur: afslag 3 volledig en afslag 2 afgesloten.
- Thorbeckeweg.
- Aansluiting Peldersveld – Poelenburg via oostzijde.
- Busbrug en Rondweg Westerkoog.
- Derde brug over de Zaan in verlengde van Pr. Irene-brigadeweg.
- Nieuwe brug in de buurt van Ned. Benedictweg.
- Snelheidsverlaging delen van N515 en N246.
- Doortrekken Zaan IJ Corridor naar Zaanse Schans.

5.5 Goederenvervoer over de weg

Goederenvervoer is cruciaal voor het functioneren van Zaanstad, maar het veroorzaakt ook overlast. Om dit in goede banen te leiden, is een sterk, helder netwerk nodig, een “kwaliteitsnet goederenvervoer” voor Zaanstad.

Hoofddoel van deze hoofdstructuur is het bieden van optimale mogelijkheden voor de logistiek en het tegelijk waar mogelijk vermijden van logistiek in centrale gebieden van Zaanstad en woonwijken. In de belangrijke centra zetten we bovendien in op verhoging van de verblijfskwaliteit en zero emissie logistiek.



Figuur 30: Netwerk goederenvervoer

Behalve fysieke voorzieningen zijn vaak ook organisatorische aanpassingen, zoals samenwerking tussen bedrijven, nodig om bundeling of vervoer over water mogelijk en rendabel te maken. Zie hiervoor hoofdstuk 7, het bevorderen van efficiënt goederenvervoer.)

Kwaliteitsnet: concentreren op sterke routes

Omdat het goederenvervoer van en naar Zaanstad voornamelijk plaatsvindt over de weg en het water, bestaat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer uit een combinatie van wegen en waterwegen.

Het vrachtverkeer kan gebruiken van het autowegennet. Alle wegen die in 5.4 zijn opgenomen in het wegennet zijn geschikt voor vrachtverkeer. Dit is ook noodzakelijk, want overal in de stad moet vuil worden opgehaald, wordt verhuisd, worden meubels bezorgd of moet een brand worden geblust. Maar voor de grote stromen streven we een verdere concentratie van vrachtverkeer na op een beperkt aantal routes. Deze routes zijn opgenomen in het kwaliteitsnet. Deze routes sluiten de grote bedrijventerreinen en de grote winkelgebieden via een zo kort mogelijke route aan op het hoofdwegennet. Alleen op deze routes nemen wij specifieke maatregelen om de doorstroming van vrachtverkeer te bevorderen. Een voorbeeld hiervan is de inzet van slimme verkeerslichten en groene golven specifiek voor vrachtverkeer.

De andere poot van het kwaliteitsnet vormt het waternetwerk. Voor de beschrijving van het waternet wordt verwezen naar paragraaf 5.6 Vervoer over water.

Verbeteren verblijfsklimaat en optimaliseren logistiek

Een prettig verblijfs- en winkelklimaat ontstaat wanneer de overlast van logistiek verkeer minimaal is. Daarbij geldt ook: bevoorrading moet altijd mogelijk blijven, want zonder volle schappen geen winkelend publiek. Om die reden worden er een aantal maatregelen genomen om in de winkelgebieden (en de routes daarnaartoe) het logistieke verkeer op een slimme manier te faciliteren.

We richten ons daarbij op de volgende zaken:

1. Het stapsgewijze uitbreiden van het venstertijdengebied, in ieder geval in Zaandam-Centrum, maar mogelijk ook in Krommenie-Centrum. Daarmee ontstaat een prettiger en veiliger winkelgebied, en blijft de toegang van bevoorradend verkeer geborgd binnen venstertijden.
2. Voldoende laad en losplaatsen. Aan de randen van het venstertijdgebied, maar bijvoorbeeld ook in de Zaanbocht, zodat fiets- en autoverkeer op de rijbaan minder wordt gehinderd.
3. Heldere routing van bevoorradend verkeer: routes naar de kernwinkelgebieden worden helder aangegeven en gecommuniceerd, en lopen over logische routes die optimaal zijn ingericht voor vrachtvoertuigen. In Krommenie gaan we

dit ondersteunen met beperkende regels voor vrachtwagens en eventueel ook bestelauto's, zodat deze de meest geschikte routes kiezen én doorgaand vrachtverkeer wordt voorkomen.

Stadslogistiek: faciliteren van overslag naar kleine en schone voertuigen via hubs

Transportstromen de stad in moeten schoner en kunnen vaak ook efficiënter. Daarbij spelen hubs een belangrijke rol. Kleine deelladingen worden dan afgegeven bij een hub waar goederen worden gebundeld en met (kleine) en schone bestelauto's, cargobikes of de fiets efficiënt de stad in worden gereden. Dat scheelt veel voertuigbewegingen, juist in de A+ gebieden.

Deze hubs zijn feitelijk logistieke bedrijven die gespecialiseerd zijn in stadslogistiek, vaak gevestigd op een bedrijventerrein. Wij stimuleren dit soort bedrijven hun activiteiten in Zaanstad uit te breiden, door ze via regelgeving privileges te geven (zie hoofdstuk 7), maar ook door ze te helpen bij hun ruimtevraag. Er kan bijvoorbeeld behoefte ontstaan aan een kleinschalig overslagpunt, depot, of stalling voor cargobikes dicht bij een centrum. Wij willen deze bedrijven dan helpen bij het vinden van zo'n locatie. En ook kunnen wij bij hubs voor personenvervoer (bijvoorbeeld centrumhubs) of in fietsenstallingen rekening houden met de ruimtevraag van de stadslogistiek. Overigens is de financiering (wie betaalt de overslag) altijd een belangrijk punt bij de haalbaarheid van hubs, evenals de mate

waarin een hub erin slaagt logistieke partijen, vaak concurrenten, te laten samenwerken.

Een specifieke stroom binnen de stadslogistiek betreft de e-commerce. Steeds meer mensen bestellen online. Door de Coronacrisis krijgt dit nog eens een extra impuls. Dit leidt tot een toename van bezorgdiensten in woonbuurten, wat tot toenemende (gevoelens van) onveiligheid leidt, maar ook niet per definitie de meest efficiënte vervoersoplossing is voor bedrijven. Afgiftepunten, bijvoorbeeld in de vorm van kluizenwanden, op goed bereikbare plekken, kunnen verkeer in woonwijken verminderen en vervoer efficiënter maken. Net als bij de hubs kijken we hoe we de transportsector ruimte kunnen geven voor dit soort oplossingen. Als extra stimulans richting schone en efficiënte vervoersoplossingen zoals een hub, stellen we in de centra van Zaandam, Krommenie en Wormerveer zero emissie zones in (zie hoofdstuk 7).

Bouwhubs

Specifiek voor de bouw is er in diverse steden ervaring opgedaan met bouwhubs. Zaanstad kent een grote binnenstedelijke bouwopgave. Als we niets doen zal deze toekomstige stroom van bouwmaterialen tot overlast gaan leiden. Dat betekent dat er bijtijds goed worden nagedacht over het stellen van de juiste eisen én het faciliteren van bundeling van bouwstromen. Dat kan via één of meer bouwhubs; een hub speciaal ingericht voor bouwstromen.

Voorwaarde is echter wel dat hiervoor ruimte wordt geboden. Deels kan dit via bouwbedrijven zelf, die al gevestigd zijn in Zaanstad of in omliggende gemeente. Maar soms zal het nodig zijn tijdelijk ruimte te reserveren voor een bouwhub. De gemeente dient hier tijdig over na te denken, anders is alle ruimte vergeven. Daarbij is aansluiting op het water een pré. Flexibiliteit is hierbij ook van belang: als een bouwproject is afgerond, moet voor een ander bouwproject mogelijk een bouwhub elders worden aangeboden.

Bedrijventerreinen en industrie

De grootste constante stroom van goederen Zaanstad in en uit betreft goederen voor onze industrie en voor bedrijven gevestigd op onze bedrijventerreinen. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer faciliteert deze stromen, zowel over de weg als het water. Speciale aandacht vraagt daarbij de overslag van logistieke stromen van weg naar water. In Amsterdam is hier al ruimschoots ervaring mee opgedaan. De focus leggen we hierbij op bouwlogistiek en afval; twee stromen die (gecombineerd met aan-/afvoer over de weg) over het algemeen goed over water vervoerd kunnen worden. Om dat mogelijk te maken zijn wel goed bereikbare overslagpunten noodzakelijk.

Vervoer gevaarlijke stoffen en LZV's

In Zaanstad zijn voor vervoer gevaarlijke stoffen en LZV's (Lange Zwarte Vrachtoertuigen) specifieke wegen aangewezen. Dit zijn de

gehele A8 en N246, de N203 tussen A9 en N246, de Ned Benedictweg en de S150 (Thorbeckeweg e.v. tot in Hoogtij). Specifiek voor LZV's zijn ook de Hoofdtocht, de Albert Heijnweg, De N203 tussen Albert Heijnweg en S150 en de meeste onderliggende wegen op de grote bedrijventerreinen vrijgegeven. Vervoer van gevaarlijke stoffen en LZV's buiten deze wegen staan wij alleen op individuele ontheffingsbasis toe.

Voor de toekomst voorzien wij dat, als de A8-A9 wordt aangelegd, de N203 tussen A9 en N246 uit beide netwerken kan worden gehaald. Ook zal bij transformatie van bedrijventerreinen naar woon-werkgebied steeds moeten worden overwogen of LZV-gebruik nog wenselijk is.

Resumé nieuwe maatregelen goederenvervoer over de weg

Programma integraal verkeersmanagement:

- Bevorderen doorstroming vrachtverkeer op onderdelen kwaliteitsnet (vb Thorbeckeweg).

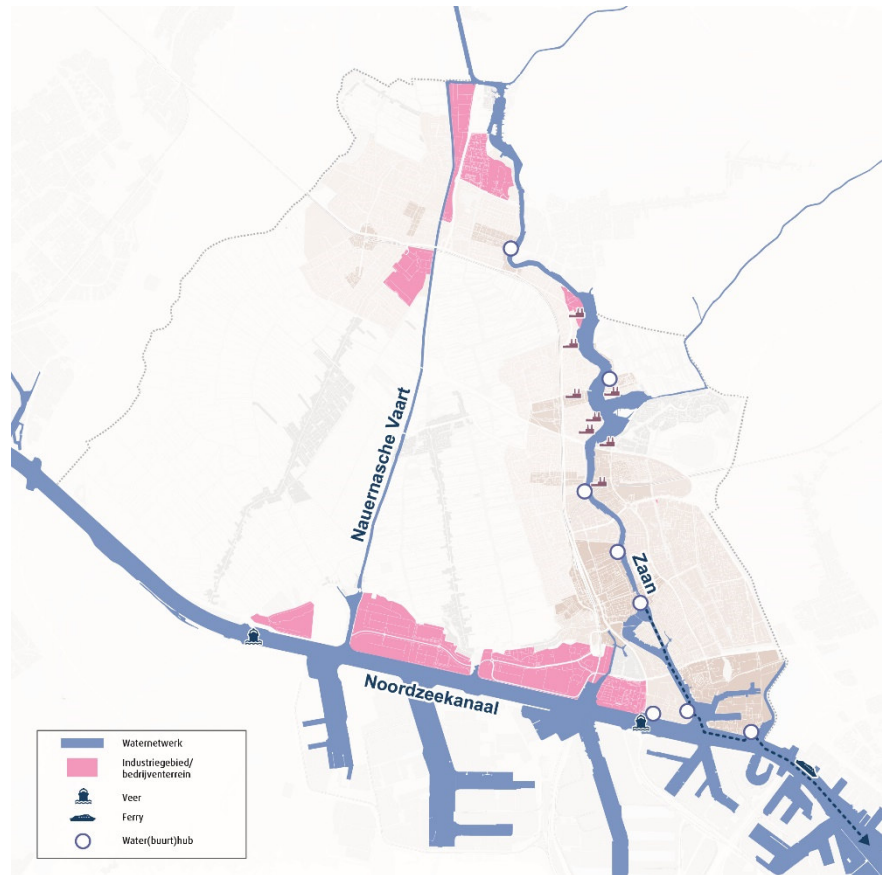
Programma Slimme en schone logistiek:

- Uitbreiden venstertijdengebied Zaandam-Centrum en evt instellen venstertijden Krommenie Centrum;
- Extra laad- en losplaatsen centra Zaandam, Krommenie en Wormerveer;
- Heldere routing centra Zaandam, Krommenie en Wormerveer;
- Faciliteren ruimte voor stadslogistieke hubs;
- Samen met bouwers faciliteren bouw hubs;
- Overslagmogelijkheden weg-water faciliteren voor bouw en afval.

5.6 Vervoer over water

Zaanstad heeft zijn bestaan voor een belangrijk deel te danken aan het sterke waternetwerk. Dit netwerk, bestaande uit de Zaan (CEMT-klasse Va), het Noordzeekanaal (klasse VI) de Nauernasche Vaart (klasse II), bestaat nog steeds.

Maar het is niet meer zo bepalend in de mobiliteit van Zaanstad als het ooit was. En dat is jammer, want nog steeds bevinden veel bestemmingen in Zaanstad zich dicht bij het water. Wij willen het vervoer over water daarom een nieuwe impuls geven.



Figuur 31: waternetwerk

Goederenvervoer over water optimaal benutten

Goederenvervoer over water kan een belangrijke bijdrage leveren aan vermindering van de druk van het wegverkeer in Zaanstad. Zo kan één klasse Va-schip dat op de Zaan kan varen, honderdtwintig vrachtwagens vervangen. Dit heeft niet alleen effect op de hoofdwegen, maar ook op het vrachtverkeer in woonwijken, daar waar industrie zich nog in woonwijken bevindt. En maakt het vervoer duurzamer.

Met het programma Vaart in de Zaan, de nieuwe Zeesluis IJmuiden en de nieuwe zeehavenkade op HoogTij, is en wordt stevig geïnvesteerd in verbeteringen voor de zee- en binnenvaart. Het is de komende jaren vooral zaak deze investeringen te verzilveren. Daarbij richten wij ons op de volgende zaken:

- Goede en veilige bediening van bruggen en sluizen. Om te kunnen concurreren met het wegverkeer is goede doorstroming voor de binnenvaart belangrijk. De bediening van bruggen en sluizen, met name in de Zaan, is hierbij bepalend. Omdat de belangen van binnenvaart en wegverkeer elkaar bij bruggen letterlijk kruisen, zijn goede afspraken nodig (vast te leggen in een nota verkeersmanagement). Hierbij biedt nieuwe technologie kansen, zoals in het provinciale project Blauwe Golf¹. Hierin wordt de voorspelbaarheid van brugopeningen voor zowel wegverkeer als binnenvaart verbeterd en krijgt de brugbediener een tool in handen om de brug of sluis optimaal te bedienen. Om de druk op het openen en sluiten van

de bruggen over de Zaan te verminderen, zullen wij recreatievaart stimuleren vaker de Nauernasche Vaart te benutten.

Belangrijk aandachtspunt is de spoorbrug over de Zaan. Als zowel scheepvaart op de Zaan als treinaantallen op de Hoornse lijn groeien, wordt het op termijn wellicht nodig te investeren in een nieuwe brug of tunnel. Verder worden elders in dit plan voorstellen voor nieuwe bruggen gedaan, zoals over de Zaan bij Wormerveer-Zuid en over de Nauernasche Vaart ten noorden van de Vaartbrug. Toevoeging van enkele nieuwe bruggen is geen probleem voor de scheepvaart, zo lang de bediening goed wordt geregeld.

- Faciliteren van laden en lossen aan het water. Waar mogelijk zullen wij, vooral langs de Zaan, laden en lossen van goederen faciliteren. De industrie langs de Zaan is daarbij een belangrijke doelgroep, maar denk ook aan (al dan niet tijdelijke) losmogelijkheden voor grote bouwprojecten.
- Het juiste bedrijf op de juiste plaats. Alhoewel er veel water is in Zaanstad, hebben lang niet alle bedrijfskavels directe toegang tot het water. Daarom gaan wij zorgvuldig om met de nog uitgeefbare (semi-)watergebonden kavels, zodat deze worden uitgegeven aan bedrijven die het water naar verwachting ook echt zullen gebruiken.
- Stimuleren innovatie en bevorderen samenwerking; zie hiervoor hoofdstuk 7.

Kansen voor personenvervoer over water

Voor personenvervoer wordt het water nog maar beperkt ingezet. De relatief lage snelheid is hierbij een belangrijke factor.

Personenvervoer over water is in trek en zien wij een aantal duidelijke kansen.



De grootste kansen zien wij voor het toerisme. De Zaanse Schans is één van de grootste publiekstrekkingen van het land. Waar bezoekers nu – veelal vanuit Amsterdam – met de touringcar of auto naar de Schans gaan, willen wij de focus verleggen naar het water, waarbij de vaartocht en de wandeling in Zaandam Centrum onderdeel wordt van de ervaring, in één ticketarrangement. Of denk aan andere combinaties: met de trein naar Wormerveer; in de Zaanbocht op de boot stappen naar de Zaanse Schans en dan door naar Amsterdam. Wij gaan in gesprek met toeristische bedrijven uit Amsterdam (er is al voorzichtige interesse), met de Zaanse Schans en onze regionale overheidspartners hoe dit te bereiken. Als het

toeristische vervoer over water stáát en massa heeft, dan zien wij ook kansen om inwoners van Zaanstad hierop mee te laten liften, bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer.

Ten zuiden van de Wilhelminasluis zien wij kansen voor vervoer over water als versterking van het netwerk voor alle motieven. Zeker bij de stapsgewijze ontwikkeling van Hembrugterrein en Achtersluispolder kan vervoer over water een belangrijke bijdrage leveren voor woon-werkverkeer, vooral ook in de periode dat andere vervoersvormen nog niet voldoende kwaliteit kunnen bieden. Een waterbusachtig concept verbindt bijvoorbeeld Zaandam, Hembrugterrein, Achtersluispolder, NDSM, Houthavens en Amsterdam Centraal met elkaar. De fiets mag bij voorkeur mee aan boord. Hierbij is het wenselijk dat er op het Noordzeekanaal met hogere snelheid dan tot nu toe mag worden gevaren, om het echt te laten concurreren met OV en fiets. Dan wordt het namelijk ook voor woon-werkverkeer eerder een aantrekkelijke optie.

Veren: onmisbare schakels in het fietsnet

De Hempont en de Pont Buitenhuizen zijn onmisbare schakels in het hoofdfietsnet van Zaanstad. Door de sterke ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied neemt de druk op deze verbindingen naar verwachting verder toe. Alhoewel een vaste oeververbinding voor de fietser wellicht een wenselijke ontwikkeling is, ligt het niet in de lijn der verwachting dat er op afzienbare termijn een brug of tunnel komt op

deze locaties. Daarom zetten wij ons allereerst in op verhoging van de frequentie, op beide veerdiensten, maar zeker op de Hempont. Hier groeien Zaanstad en Amsterdam naar elkaar toe. De frequentie op de Hempont moet uiteindelijk zo hoog zijn, dat de wachttijd geen belemmering meer vormt om de fiets te pakken.

Resumé nieuwe maatregelen water

- Programma integraal verkeersmanagement:
 - Blauwe Golf.
- Programma slimme en schone logistiek:
 - Faciliteren laden en lossen langs Zaan.
- Mogelijk op termijn aanpassen Zaanspoorbrug.
- Ontwikkelen toeristisch concept vervoer over water.
- Verkennen waterbus.
- Hogere frequentie Hempont en Pont Buitenhuizen.

5.7 Netwerkmanagement

Voor alle vervoerwijzen is beschreven hoe wij voor ons zien dat het netwerk het beste kan functioneren. Dat gebeurt echter niet vanzelf. Soms is het nodig om binnen afzonderlijke netwerken verkeersstromen bij te sturen, om te zorgen dat het systeem niet vastloopt. Daarnaast kruisen de verschillende netwerken elkaar. Dan moeten keuzes worden gemaakt: wie krijgt wanneer voorrang?

Dynamisch en integraal netwerkmanagement

Met verkeersmanagement regelen we de verkeersstromen in de stad. Dit is een onmisbaar onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Met verkeersmanagement geleiden we verkeer bijvoorbeeld langs bepaalde routes of geven we voorrang aan bepaalde vervoermiddelen of verkeersstromen, op bepaalde tijden van de dag. Het is kortom een belangrijk middel om het juiste verkeer op de juiste plaats te krijgen en bij te dragen aan acceptabele reistijden voor alle vervoerwijzen.

Verkeersmanagement gebeurt bijvoorbeeld met verkeerslichten, verwijzingsborden en reisinformatie. Waar deze sturing vroeger voor een belangrijk deel statisch was, dus vooraf vastgelegd wat wanneer gebeurt, wordt het verkeersmanagement steeds dynamischer. De actuele verkeerssituatie bepaalt hoe het verkeer geregeld wordt. Het wordt zo nog beter mogelijk om op actuele knelpunten in te spelen.

Ook maken we de stap van regelen per kruispunt naar netwerkmanagement. Met nieuwe technieken kunnen bijvoorbeeld intelligente verkeerslichten (I-VRI's) op een hele route of zelfs in een heel netwerk continu op elkaar worden afgestemd; moet verkeer worden omgeleid, moet bepaald verkeer even worden tegengehouden. De informatie kan bovendien direct, bijvoorbeeld via smartphone of boordcomputer, worden overgebracht naar de weggebruiker. En dan hebben we het niet alleen over de auto, we managen het netwerk integraal. Ook de fietser (bijvoorbeeld via de SCHWUNG app) en voetganger, buschauffeur, vrachtwagenchauffeur, nood- en hulpdiensten, binnenvaartschipper én brugwachter kunnen beter geïnformeerd worden dan voorheen. Daarbij zal ook automatische beïnvloeding van de reissnelheid in de toekomst vaker kunnen voorkomen.

Het netwerkmanagement zal verder worden uitgewerkt in een Beleidsnota verkeersmanagement. De principes die hiervoor en hierna worden genoemd, worden daarin vertaald in praktisch toepasbare regels voor het instellen van verkeerslichten, routeverwijzingssystemen etc.

Routetype en zonerings bepaling bij prioritering

Als verkeer elkaar treft op een kruispunt, moeten keuzes worden gemaakt. Deze verkeersregelfilosofie is een specifiek onderdeel van de Beleidsnota Verkeersmanagement.

Allereerst is de vraag of het nodig is een verkeerslicht te plaatsen. Als het verkeer veilig en met voldoende doorstroming kan worden opgelost met gewone voorrangskruispunten, rotondes en voorrangspoleinen, dan heeft dat meestal de voorkeur. Als toch verkeerslichten worden geplaatst, moet worden vastgelegd wat de maximale wachttijd is die we willen toestaan aan verschillende verkeersdeelnemers. Doorstroming, veiligheid en geloofwaardigheid van de regeling spelen daarin een rol. De maximale wachttijden laten we verschillen per zone en per routetype. Het mobiliteitsprofiel dat bij een bepaalde zone hoort, bepaalt voor welke vervoerwijze de wachttijden korter zijn en voor welke langer. Zo geven we meer prioriteit aan de gewenste modaliteit. Daarnaast maakt het uit hoe belangrijk de route is waarop de weggebruiker zich bevindt. Zo is bij de fiets de maximale wachttijd op een doorfietsroute korter dan op een fietsroute in het reguliere net.

Daarnaast is het ruimtebeslag een aandachtspunt. Met meer opstelstroken voor gemotoriseerd verkeer kan het totale verkeer op het kruispunt sneller worden afgewikkeld, maar het ruimtebeslag wordt dan wel groter. Er moet ook voldoende opstelruimte voor fietsers en voetgangers overblijven. En ook de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte speelt een rol in de afweging. Daarom hebben wij in ieder geval in A-plus, A en B-plus zones de wens waar het kan het aantal opstelstroken te beperken. In die zones streven we ernaar dat er maximaal 1 extra (afslag)strook bijkomt op een kruising ten opzichte van het voorafgaande

wegvak. Oftewel: komt een weg met 2 rijstroken per richting uit op een kruispunt, dan is de wens dat er maximaal 3 opstelstroken bij het verkeerslicht komen.

Soms is het lastig om op een kruispunt te voldoen aan alle wensen. Lange wachtrijen en wachttijden hebben bijv. impact op de leefbaarheid en veiligheid. Dan moet middels een zorgvuldige afweging worden geprioriteerd. Voor welke vervoerwijze, op welke richting accepteren we (al dan niet tijdelijk) een langere wachttijd. Ook dit laten we afhangen van zone en routetype. Maar daarnaast moeten we kijken naar effecten in het grotere netwerk. Leidt het langer wachten op de ene kruispunt tot problemen elders. Rijdt het openbaar vervoer voor of achter op schema. Kunnen schepen in één keer doorvaren bij meerdere bruggen. Is op een bepaalde route een groene golf voor auto, vrachtauto of fiets gewenst.

Parkeerverwijzing

Om het verkeer op een goede manier naar de parkeergarages te leiden en zoekverkeer te verminderen, is er enige tijd geleden een parkeerring voor Zaandam Centrum ingesteld. Deze ring is voorzien van dynamische bewegwijzering (PRIS): routes naar garages kunnen wijzigen afhankelijk van beschikbaarheid van routes en beschikbaarheid van parkeerplekken. Met deze dynamische bewegwijzering willen we in de toekomst automobilisten blijvend gestimuleerd worden te parkeren aan de kant van het centrum waar ze

ook vandaan komen. Dus kom je uit het oosten, dan parkeer je aan de oostkant. Dit om verkeer door en om het centrum beperkt te houden. Daarbij willen we ook de verwijzing naar P&R-hubs verbeteren en zo bezoekers van Zaandam-Centrum stimuleren ook door te parkeren en het laatste stuk met OV te gaan.

Weliswaar gaat persoonlijke navigatie een steeds grotere rol spelen in verkeersmanagement, waardoor wegwijzers op straat mogelijk op een bepaald moment geen toegevoegde waarde meer hebben. Maar de komende jaren zien wij echt nog meerwaarde in het aanbieden van deze dynamische bewegwijzering.

Regionale samenwerking

Verkeer houdt niet op bij de gemeentegrens. Bovendien zijn niet alle wegen, spoorwegen en waterwegen op Zaans grondgebied van de gemeente. Regionale samenwerking is dus nodig, als we het verkeer effectief en efficiënt van, naar en door Zaanstad willen leiden. Sinds 2017 werken wij operationeel samen met de provincie Noord-Holland op het gebied van verkeersmanagement. Alle verkeerslichten van de gemeente zijn aangesloten op de verkeerscentrale in Hoofddorp. De verkeerslichten worden aangestuurd vanuit de verkeerscentrale, volgens met elkaar afgesproken verkeersregelsscenario's. Zo kunnen weggebruikers beter worden geïnformeerd en het netwerk beter benut. Daarnaast kunnen via de verkeerscentrale

verkeersstromen worden gemonitord en defecten in de verkeerslichten geautomatiseerd worden doorgegeven.

Onze ambitie is dat het Zaanse netwerk vanuit de verkeerscentrale uiteindelijk echt integraal wordt gemanaged. Daarvoor is het nodig eigen regelscenario's op te stellen die rekening houden met de belangen van alle netwerkgebruikers, dus ook bijvoorbeeld fiets en binnenvaart.

Reisinformatie en wegdata zo veel mogelijk realtime ter beschikking

Actuele reisinformatie en actuele informatie over wegomstandigheden zijn belangrijk voor netwerkmanagement. Het geeft namelijk inzicht welke routes overbelast zijn, welke niet en waar welk verkeer is toegestaan. Via onze aansluiting op de verkeerscentrale stellen wij al gegevens beschikbaar aan derden en hebben wij ook toegang tot informatie van de andere partners in de centrale. Daarmee hebben wij echter nog niet alle mobiliteitsdata op orde. Wij voldoen nog niet aan de landelijke afspraken over de Data Top 15. Deze 15 datasoorten op het gebied van mobiliteit zijn voor aanbieders van nieuwe mobiliteitsdiensten van belang om hun technieken op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement, zoals intelligente verkeerslichten (iVRI's) en MaaS (Mobility as a Service, zie 7.1) optimaal te laten functioneren. Het gaat onder meer om info over snelheden, wegwerkzaamheden en parkeerdata. Wij willen deze Data Top 15 blijvend op orde brengen,

zodat ook Zaanstad ook optimaal kan profiteren van nieuwe diensten die bijdragen aan onze doelen (zie 7.1).

Resumé nieuwe maatregelen netwerkmanagement

- Programma integraal verkeersmanagement.
- Beschikbaar stellen reisinformatie en verkeersdata (data top 15).

6 Parkeren

Met de zonering doen wij recht aan de verscheidenheid van Zaanstad. De auto zal overal in Zaanstad een plek blijven innemen, de mate waarin verschilt per gebied. Ook de positie van de fiets verschilt per gebied. Dit komt ook tot uitdrukking bij parkeren. De voorgestelde zonering en de nadere invulling van de centra bepalen de mate van sturing die het parkeerbeleid vraagt. Voor elk gebied is de uitdaging om dit op een kwalitatief hoogwaardige en efficiënte manier in te vullen.

Altijd voldoende openbare fietsparkeerplaatsen

Ruim baan voor fietser en voetganger is een belangrijk uitgangspunt van dit mobiliteitsplan. Daarbij gaat het niet alleen om de rijdende fietser, maar zeker ook om het stallen van fietsen. Hiervoor gelden twee basisprincipes:

- Er moeten altijd voldoende openbare fietsparkeerplaatsen zijn, niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief voor alle verschillende type fietsen, zoals bakfietsen, fietsen met een krat, scooters en bromfietsen inclusief voor voldoende elektrische oplaadpunten in inpandige stallingen;
- Het stallen van een fiets is en blijft voor de gebruiker gratis (in ieder geval indien korter dan 24u).

In de zones A-plus en A is het vanuit verblijfskwaliteit wenselijk dat fietsparkeerplaatsen zo veel mogelijk worden ondergebracht in inpandige stallingen. Naast het realiseren van nieuwe stallingen kan daarbij ook worden gedacht aan het kopen of huren van bestaande panden om hierin een openbare stalling te maken.

Rondom knooppunten en in centra is de behoefte om fietsen te kunnen stallen het grootst en meest zichtbaar. Goede stallingen op knooppunten zijn bovendien een stimulans voor ketenmobiliteit (met de fiets naar het station, met de trein of het HOV verder). Hier zullen we proactief waarborgen dat voldoende (bewaakte en onbewaakte) fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn voor alle type fietsen. Voor deze locaties wordt een strategie ontwikkeld om te komen tot voldoende fietsparkeerplaatsen die ruimtelijk goed zijn ingepast in de openbare ruimte en inpandig.

In de overige gebieden zal de rol meer reactief zijn: daar waar het nodig is, zullen voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dat zullen vaak geen (inpandige) stallingen zijn, maar kleinschalige, losse fietsenvoorzieningen (bijvoorbeeld nietjes of rekken). Signalen van ondernemers, bewoners en bezoekers zijn hier een belangrijke basis om te achterhalen waar meer fietsparkeerplaatsen nodig zijn.

Parkeerregulering om de parkeerdruk te beheersen

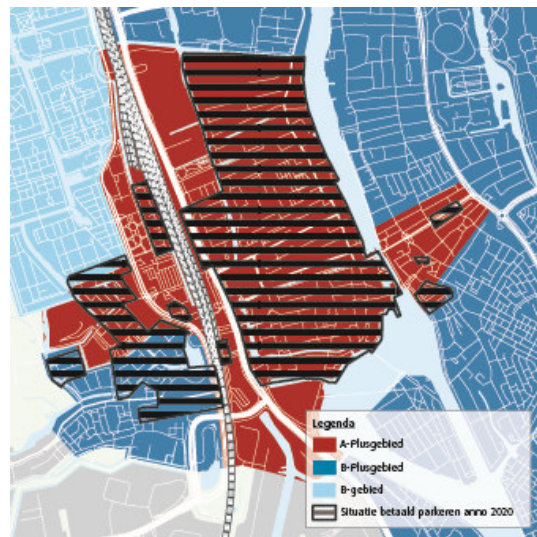
Parkeerregulering is een middel om de vraag naar autoparkeerplaatsen te beïnvloeden. Het kunnen beheersen van de parkeerdruk is daarbij de belangrijkste reden om parkeerregulering in te stellen. Net als nu geldt dat als de parkeerdruk hoger dan 90% is, kan worden overgegaan tot het invoeren van betaald parkeren. Dit kan overal in Zaanstad zijn. Voorwaarde is en blijft in dat geval dat er voldoende draagvlak voor het invoeren van parkeerregulering is. Wenselijk hierbij is wel dat invoering minder straat voor straat gebeurt, maar gebiedsgewijs.

Parkeerregulering om bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen

Parkeerregulering zien wij ook als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het kan een stimulans zijn om naar andere vervoerwijzen over te stappen, houdt de groeiende stad zo bereikbaar en het creëert ruimte voor lopen, fietsen en aantrekkelijke openbare ruimte.

In de zones A-plus en A is het daarom mogelijk om betaald parkeren in te voeren zonder draagvlaktoets, als dit vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid nodig is. Aangezien de zone A-plus al grotendeels is gereguleerd (zie kaart), gaat het dus feitelijk om de zone A (waar nu op verschillende plekken al een blauwe zone is).

Voor de B-plus zone is het verhaal genuanceerder. Dit is een groot en divers gebied: rustige woonbuurten met een wat ruimere opzet, buurten in Zaanadam Oost waar een hoge parkeerdruk is, buurten waar ruimtelijke ontwikkeling (verdichting) plaatsvindt en buurten direct rondom het A-plus gebied van centrum Zaanadam, waar overloop van reuring en parkeerbehoefte uit het centrum te verwachten is.



Figuur 32: Gereguleerd parkeergebied anno 2020

Wij willen daarom in het B-plus gebied alleen proactief gereguleerd parkeren invoeren, daar waar de verwachte dynamiek hoog is en parkeerdruk en congestie naar verwachting snel zal toenemen. Concreet betekent dit vooral daar waar verstedelijking / verdichting

plaatsvindt. In die gevallen kan regulering binnen het bouwproject zelf en in de nabije omgeving nodig zijn om problemen in de nabije toekomst te voorkomen (leefbaarheid en tegengaan congestie).

Deze situatie zal maar op een paar plekken in het B-plus gebied gaan spelen. En ook dan zal het alleen gebeuren met een goede onderbouwing, bijvoorbeeld als onderdeel van een ruimtelijk ontwikkelingsplan, waarbij de omgeving ook betrokken wordt. In de praktijk zal in het B-plus gebied invoering van betaald parkeren dus nog steeds vooral plaatsvinden op de reguliere manier: bij hoge parkeerdruk en op basis van een draagvlaktoets.

In zone A-plus parkeren bezoekers en werknemers in garages

Met heldere routes worden de bezoekers en werknemers in de zone A-plus geleid naar parkeergarages en parkeerterreinen. Om het gebruik van deze parkeerlocaties te stimuleren, willen we dat de parkeertarieven lager zijn dan op straat. Bewoners krijgen hierdoor voldoende ruimte om op straat te parkeren. Vervolgens kan de ruimte die hierdoor mogelijk vrijkomt in de woonstraten, anders ingericht worden, bijvoorbeeld ten behoeve van speelvoorzieningen, groen, deelmobiliteit, fietsparkeren, meer ruimte om te fietsen en te lopen en ruimtelijke kwaliteit. Dit doen we echter niet zomaar. Kernvraag in dit gebied is hoe de beschikbare openbare ruimte maatschappelijk optimaal kan worden verdeeld.

Een parkeerplaats wordt dus alleen opgeheven als dat een ander doel dient.

Om extra te stimuleren dat bezoekers en werknemers parkeren in parkeergarages en op parkeerterreinen, kan verkend worden of het betaald parkeren in de A-plus zone kan worden omgezet naar vergunninghoudersparkeren (met tevens oog voor handhaving en financiën). Bijkomend voordeel is dat hiermee eventueel zoekverkeer in de woonstraten wordt voorkomen.

Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen laten we gelijk op lopen. Parkeernormen is één van de handvatten die meegegeven worden bij ruimtelijke ontwikkelingsprojecten.

In de A-plus zone hanteren we een maximum norm; minder parkeerplaatsen realiseren mag, meer parkeerplaatsen niet. Zo houden we grip op de verkeersintensiteiten en door de parkeerregulering voorkomen we uitwijkgedrag naar de directe omgeving. In deze zone geldt geen minimumnorm: er zijn voldoende alternatieven voor autobezit en -gebruik, ontwikkelingen kunnen dus met een goede onderbouwing ook zonder parkeerplaatsen opgeleverd worden. Voor de andere zones geldt wel een minimum parkeernorm. Zo wordt geborgd dat er een (beperkt) aantal parkeerplaatsen gerealiseerd wordt om in de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers te voorzien. In deze gebieden geldt geen

maximum parkeernorm vanuit de ervaring dat bij ruimtelijke ontwikkelingen nooit een overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd zal worden.

In de zones A-plus, A- en B-plus sluit de parkeernorm aan bij het toekomstig verwachte autobezit en mobiliteitsgedrag. In de B- en C-zones wordt gekeken naar passende normen bij actueel autobezit en mobiliteitsgedrag. Om te voorkomen dat door het hanteren van een lagere parkeernorm in de zones A-Plus, A- en B-plus toekomstige bewoners en andere gebruikers uitwijken naar de omgeving, wordt deze omgeving beschermd tegen een hoge parkeerdruk door het instellen van parkeerregulering. Voldoende draagvlak voor deze maatregel is geen randvoorwaarde bij ruimtelijke ontwikkelingen in de zones A-Plus en A. In zones B-plus geldt dit alleen voor ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van zone A-Plus en A die potentieel veel impact op de omgeving hebben. Met het instellen van betaald parkeren in de directe omgeving (waarbij bewoners van de nieuwbouwoontwikkeling geen parkeervergunning voor de directe omgeving kunnen krijgen) wordt het bedoelde autobezit en mobiliteitsgedrag binnen de ruimtelijke ontwikkeling gewaarborgd.

Elektrisch laden

De toekomst van elektrisch opladen blijft onzeker. Op korte termijn zien we de actieradius van elektrische voertuigen toenemen, waardoor niet iedere elektrische auto dagelijks hoeft te worden opgeladen en niet iedere elektrische rijder permanent verzekerd hoeft te zijn van een volle accu. Voor de langere termijn is het denkbaar dat door technologische ontwikkelingen een laadpaal wellicht niet meer nodig is. Het is dus belangrijk de ontwikkelingen te blijven volgen en hier zo nodig met nader beleid op in te spelen. Anno 2021 zijn laadpalen voor de hand liggende middelen om voertuigen op te laden.

Om de druk op de openbare ruimte zo veel mogelijk te beheersen, zetten we het huidige beleid, dat bewoners en bedrijven alleen een openbaar laadpunt kunnen aanvragen als zij geen eigen terrein hebben om een privé-oplaadpunt te plaatsen, voort.

Een openbaar laadpunt is alleen bedoeld om te laden en niet om te parkeren. Hierdoor zijn per saldo minder openbare laadpunten in de openbare ruimte nodig. Elektrische auto's maken gebruik van 'gewone' parkeerplaatsen om te parkeren als ze opgeladen zijn. Een goede balans tussen het aantal openbare laadpunten en de behoefte aan laden is belangrijk. Een overmaat aan laadpalen leidt tot een verhoging van de parkeerdruk op reguliere parkeerplaatsen. Openbare laadpalen worden daarom geplaatst op basis van behoefte (aanvragen).

Hubs om proactief laadpunten te realiseren

Onze hubs voorzien we proactief van elektrische laadpunten, zodat er altijd voldoende laadcapaciteit in de nabije omgeving beschikbaar is. Bij nieuwbouwwoningen moeten overeenkomstig het Bouwbesluit alle parkeerplaatsen in een parkeervoorziening zijn voorbereid om een elektrisch oplaadpunt te kunnen plaatsen. Bij niet-woningbouwontwikkelingen wordt de eis uit het Bouwbesluit (20% van de parkeerplaatsen moet zijn voorbereid en minimaal 1 oplaadpunt moet zijn gerealiseerd) aangescherpt tot minimaal 10% van het parkeeraanbod voorzien van een elektrisch oplaadpunt en aanvullend minimaal 20% van het parkeeraanbod hierop voor te bereiden. Dit gegeven de verwachting dat over 10 jaar al bijna 10% van het wagenpark in Nederland volledig elektrisch is.

Grip met een laadpuntenkaart

Om grip te hebben op de laadpalen in de openbare ruimte wordt een laadpuntenkaart opgesteld. Op deze laadpuntenkaart staan alle potentiële locaties voor openbare laadpunten, gebaseerd op de verwachte behoefte in een specifiek gebied. Bij de aanvraag voor een openbaar laadpunt wordt deze vervolgens geplaatst op basis van deze locaties, zodat een samenhangend netwerk van openbare laadpunten wordt verkregen. Bij het maken van deze laadpuntenkaart houden we rekening met (toekomstige) ambities in de openbare ruimte, zodat we ook een toekomstbestendig plaatsingsbeleid hebben.

Om het gebruik van openbare laadpunten in parkeergarages, op parkeerterreinen en op eigen terrein te stimuleren, geldt indien een elektrische oplaadpunt op straat is gelegen in een gebied met parkeerregulering, deze regulering ook op deze plekken geldt.

Vrachtwagenparkeren

Op verschillende plekken in Zaanstad vraagt het parkeren van vrachtwagens aandacht. Parkeren in woonwijken en overnachtende chauffeurs zijn daarbij de belangrijkste zorgpunten.

Uitgangspunt is dat bedrijven hun voertuigen op eigen terrein parkeren. De overige behoefte aan vrachtwagenparkeren willen we in ieder geval buiten de woonwijken opvangen. Maar ook op bedrijventerreinen kan er aanleiding zijn om vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte te concentreren op aangewezen plekken, bijvoorbeeld om voorzieningen als elektrische laadinfra, beveiliging, of horeca en sanitair te kunnen bieden en zo met name 's nachts overlast verspreid over het terrein te voorkomen. Op HoogTij werken we aan zo'n geconcentreerde parkeerlocatie.

7 Slimme mobiliteit en gedrag

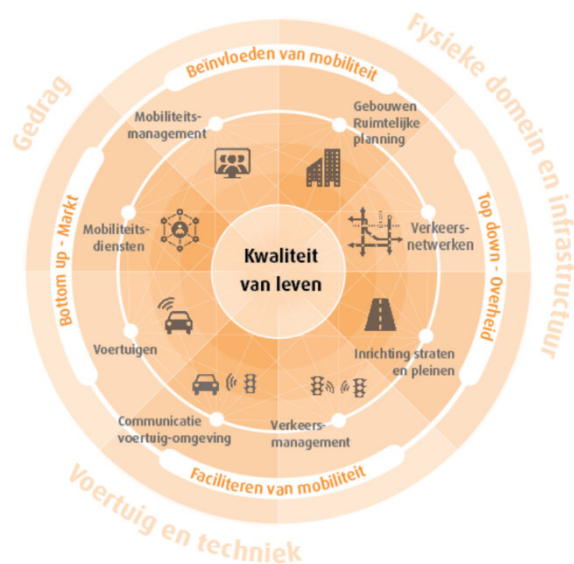
Infrastructuur is een belangrijke voorwaarde en drager voor de mobiliteitstransitie die wij beogen. Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken mensen en bedrijven zelf keuzes, die het mobiliteitsbeeld op straat uiteindelijk bepalen. Het is daarom minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag van mensen en logistieke keuzes van bedrijven te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die passen in de mobiliteitstransitie van Zaanstad. De snelle ontwikkelingen op het technologische vlak bieden daarbij allerlei nieuwe mogelijkheden. Kansrijke ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit (smart mobility) dienen een logische plek in de stad te krijgen en aantrekkelijk te zijn voor de potentiële gebruiker in Zaanstad.

7.1 Nieuwe technologie: kansen bieden en pakken

Met de opkomst en het gebruik van Smart Mobility – nieuwe, veelal ICT- en datagedreven technologieën – zijn veranderingen in het mobiliteitssysteem mogelijk die voorheen buiten bereik lagen. Denk aan nieuwe vervoerwijzen als zelfrijdend vervoer, (e-)steps en drones, nieuwe vormen van deelmobiliteit en slimme logistiek, elektrificatie van (vracht)auto's,

bussen, scooters en fietsen, beter geleiden van verkeersstromen (de kansen op dit vlak zijn weergegeven in par. 5.7), vergemakkelijken van ketenverplaatsingen en het faciliteren van de transitie van bezit naar gebruik via Mobility as a Service (MaaS, alle vervoermiddelen tot je beschikking via één app).

Het Zaanse speelveld voor Smart Mobility
Zaanstad wil optimaal de kansen benutten die deze nieuwe technologie biedt, zodat de gemeente bereikbaar en leefbaar blijft en de mobiliteit veiliger en duurzamer wordt. Tegelijkertijd ontwikkelen de technieken zich razendsnel. Wij kiezen er daarom voor om niet per nieuwe technologie beleid te bepalen, maar



Figuur 33: De mobiliteits- verplaatsings- en verkeerszijde van Smart Mobility

het speelveld te definiëren: wij geven aan wat wij willen bereiken met nieuwe technologieën, waarmee wij een uitnodiging doen aan ontwikkelaars om deze technieken in Zaanstad in te zetten.

Concreet nemen wij in beginsel een open houding aan ten aanzien van vervoermiddelen, mobiliteitsdiensten, samenwerkingsverbanden, etc., die in Zaanstad een substantiële positieve bijdrage leveren aan de volgende doelen:

- Het vormt een stimulans voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, thuiswerken en/of slimme logistiek.
- Emissieloos en stil vervoer zijn uitgangspunt bij het initiatief.
- Het is toegankelijk voor iedereen en levert geen scheidslijnen in de samenleving op.
- Het draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte en leefomgeving, in de hele gemeente maar in het bijzonder in de centra en de woonwijken.
- Het zorgt voor een efficiëntere benutting van de ruimte (oftewel: verkleining van het ruimtebeslag door mobiliteit).
- De initiatiefnemer deelt actief data en kennis met de gemeente.

De vijf belangrijkste ontwikkelingen

Automatisch: voertuigen die steeds meer taken zelf kunnen doen, van auto's die zaken zelf overnemen tot zelfrijdende 'pods' en OV zonder bestuurder.

Verbonden: Door snel internet kunnen voertuigen met elkaar communiceren, met de infrastructuur en verkeerslichten (I-VRI), maar ook met andere verkeersdeelnemers.

Elektrisch: sterk toenemende behoefte aan schoner vervoer, door klimaatdoelstellingen.

Gedeeld: Informatie over beschikbaarheid van vervoersmiddelen maken het steeds makkelijker om vervoersmiddelen te delen, en voor het gebruik ervan te betalen. Ook kunnen allerlei mobiliteitsopties worden aangeboden onder een paraplu (Mobility-as-a-Service).

Nieuw: Nieuwe technologieën leiden ook tot nieuwe vervoermiddelen. Denk bijvoorbeeld aan drones en de hyperloop, maar ook allerlei small electric vehicles, zoals de elektrische bolderkar, elektrische step en de Biro (compacte vierwieler) die hun plek op de rijbaan opeisen.

Rol van de gemeente: stimulerend op smart mobility, proactief op laadinfra

Alhoewel in smart mobility de markt een grote rol speelt, is het daarbij wel de taak van de gemeente om de ontwikkelingen te faciliteren en in goede banen te leiden.

Wij nemen daarin, meer dan voorheen, een *stimulerende* rol in. Dit vergt ook meer inzet dan voorheen. Dit is nodig vanwege de grote opgave en hoge ambities die wij hebben. We laten zien dat wij willen innoveren en veranderen en dat willen faciliteren, maar stappen niet zelf actief in de markt (bijv. via tenders en aanbestedingen). Daarbij willen wij nog meer samenwerken en meeliften op de proactieve inzet en ruime expertise die de Metropoolregio en de Vervoerregio Amsterdam leveren op smart mobility. Onze ambitie is een groter deel van deze inzet in Zaanstad te laten landen dan tot nu toe.

Wij focussen hierbij op het A-plus, A en B-plus gebied, omdat daar de mobiliteitstransitie het meest gewenst is. Voor de andere gebieden gaan we uit van een *vraagvolgend* beleid. Waarmee we de initiatieven die voldoen niet onmogelijk maken, maar over laten aan de markt.

Specifiek voor laadfaciliteiten voor elektrisch vervoer kiezen wij voor een andere, meer *proactieve* rol. Dit doen wij, omdat laadinfrastructuur dichter tegen de traditionele infrastructuurtaak van de gemeente aan zit.

Maar ook omdat er een stevige doelstelling in het landelijk klimaatakkoord ligt, waar actief op ingezet moet worden om deze te kunnen behalen. Als gemeente en wegbeheerder ligt hier een actieve taak om dit op te pakken. Het partnerschap met MRA-elektrisch zullen we hierbij optimaal benutten.

7.2 Emissieloos vervoer

De omslag van fossiel aangedreven voertuigen naar emissieloos vervoer is een cruciaal onderdeel van de Zaanse klimaatopgave. We streven ernaar dat al het gemotoriseerde verkeer in Zaanstad in 2040 gebruik maakt van duurzame energie en dus klimaatneutraal is. Onze eerste inzet zit daarbij vol op elektrificatie. Maar wij kijken ook naar de mogelijkheden van andere brandstoffen zoals waterstof.

Laadinfrastructuur voor personen- en bestelauto's

Uit de enquête over mobiliteit (Zaanse inwoners over mobiliteit, 2020) blijkt dat één op de drie respondenten nu al de aanschaf overweegt van een elektrische-, hybride auto of auto op waterstof. Bij degenen die het nog niet overwegen, zijn de grootste bezwaren bovendien kosten en actieradius, terwijl de kosten de komende jaren snel afnemen en de actieradius snel toeneemt. Ook bij bestelauto's neemt het aantal zero emissie voertuigen naar verwachting snel toe, mede door de plannen

voor zero emissie zones in Amsterdam en in Zaanstad zelf.

Binnen Zaanstad moet daarom een groeiende hoeveelheid laadinfrastructuur aanwezig zijn. Dit is een grote opgave. Naar verwachting (prognose MRA-e) zijn in 2025 circa 500 openbare laadpalen nodig, oplopend naar 1750 in 2030. In 2040, als er circa 20.000 elektrische voertuigen in Zaanstad geregistreerd zullen zijn, zijn mogelijk 4500 laadpunten nodig. Deze bestaat uit een mix van laadpunten in de openbare ruimte, privé-oplaadpunten, op laadpunten in parkeergarages en snellaadstations. In Hoofdstuk 6 Parkeren is aangegeven hoe we hiermee om willen gaan. Door slim te sturen op het laden van voertuigen kan de batterij in de auto ook ingezet worden om vraag en aanbod van duurzame energie op elkaar af te stemmen en optimaal te benutten (smart grid).

Snellaadpleinen

Naast een fijnmazig netwerk van normale laadpalen, streven wij ook naar de realisatie van een aantal snellaadstations of -pleinen. Zoeklocaties liggen daarbij vooral langs of vlak bij de wegen die tot de categorie “Invalsweg” (zie hoofdstuk 5) behoren. Bijvoorbeeld bij of in plaats van huidige tankstations, en op bedrijventerreinen. De snellaadpleinen worden opgenomen op de laadinfrastructuur die wij ontwikkelen (zie hoofdstuk 6).

Zero emissie bussen

De markt van elektrische en andere zero emissie bussen groeit snel. De nieuwe ov-concessie voor Zaanstreek-Waterland, waarvan de start nu voorzien is voor 2023, biedt een uitgelezen kans om ook hier de overstap naar zero emissie busvervoer te maken. Wij ondersteunen de Vervoerregio in de ambitie om 100% zero emissie bussen te eisen vanaf de start van de concessie.

Een specifieke opgave hierbij voor Zaanstad is het vinden van een nieuwe locatie voor een busstalling. De huidige locatie ligt in het te herontwikkelen gebied Achtersluispolder. Daarom gaan wij, in samenwerking met de Vervoerregio, op zoek naar een andere locatie in het Noordzeekanaalgebied, die voldoende ruimte biedt, goed ontsloten is en kan worden voorzien van voldoende stroom.

Faciliteren van oplaadinfra voor de logistieke sector

Specifiek voor de logistiek is aandacht nodig voor de zogenaamde “oplaadpleinen”; clusters van oplaadpunten voor met name zwaar verkeer. Deze oplaadpleinen zijn doorgaans privaat initiatief; voorbeeld hiervan is het oplaadplein van Albert Heijn bij het distributiecentrum. De gemeente heeft geen directe rol in de realisatie en exploitatie van deze pleinen, maar kan wel borgen dat een voldoende elektriciteitsaansluiting wordt gerealiseerd en dat op termijn (richting 2030) er

voldoende groene energie beschikbaar is om alle laadpleinen van stroom te voorzien. Daarnaast kan de gemeente faciliteren in het realiseren van openbare (snel)laadlocaties voor logistiek verkeer. Een logische locatie hiervoor is op een hub, of een andere plek waar een voertuig toch al wat langer stil staat. Niet in centra of bij winkels, de tijd is daar veelal te kort om substantieel bij te laden. Ook deze opgave zal zo veel mogelijk in regionaal verband worden uitgevoerd.

Zero emissie zones

Wij zetten in op een Zero Emissie Zone voor bestel- en vrachtvoertuigen (dus niet voor personenauto's) in de kernwinkelgebieden van Zaandam, Krommenie en Wormerveer, per 2025 of kort daarna.

De omslag in Zaanstad naar zero emissie logistiek (schoner én slimmer vervoeren) gaat namelijk niet vanzelf. In de huidige situatie in Zaanstad is er voor bedrijven weinig tot geen "push" (bijvoorbeeld door te weinig ruimte, problemen met op tijd leveren, e.d.) om de omslag te maken. Een extra duwtje in de rug lijkt nodig. Een ZE zone, waar het logistiek bedrijfsleven (grosso modo) ook voorstander van is, geeft dat duwtje. Het biedt duidelijkheid, een stip op de horizon op basis waarvan bedrijven kunnen investeren en sluit aan bij de verduurzamingsopgave van de gemeente én de sector. Hiermee geeft Zaanstad ook invulling aan de afspraken uit het landelijk Klimaatakkoord met betrekking tot Zero Emissie

Zones. Bovendien zorgen we ervoor dat we meeprofiteren van de zero emissie ambities van Amsterdam (voertuigen die Amsterdam aandoen kunnen ook in Zaanstad worden ingezet) en voorkomen we dat we juist het afvoerputje worden (in het slechtste geval worden de meest vervuilende voertuigen nog meer ingezet op de plekken zonder zero emissie zone).

Hierbij volgen wij de landelijke afspraken van de Uitvoeringagenda Stadslogistiek. Deze afspraken waarborgen dat de toegangseisen reëel zijn en ook in de tijd niet te snel worden afgedwongen. Verder zijn daarin afspraken gemaakt over ontheffingsmogelijkheden, overgangsregelingen en vervangingssubsidies. Ook zal in 2022 landelijk worden geëvalueerd of de huidige afspraken met oog op 2025 nog reëel zijn, waarbij bijvoorbeeld wordt gekeken of de voertuigmarkt zich voldoende snel ontwikkelt. Bij die evaluatie betrekken wij ook ons lokale bedrijfsleven.

Stimulerende regelgeving

Behalve de dwingende regels van ZE zones willen we ook positief stimulerende regelgeving benutten als stimulans voor de verschoning van de logistiek. Denk aan privileges zoals extra tijd om te laden en lossen of exclusieve laad- en losplekken.

Daarnaast willen we ook een verschoning bij de touringcars op gang brengen. Amsterdam zet hierin grote stappen, maar ook wij kunnen hierop maatregelen nemen. Denk aan exclusieve toegang tot bepaalde plekken of goedkopere parkeertarieven.

Waterstof

De technologie voor waterstof is nog volop in ontwikkeling. Grootschalige uitrol is nog niet mogelijk, ook omdat de productie momenteel nog veel (grijze) energie vraagt. Daarom zetten wij allereerst in op elektrisch vervoer. Maar wij zien wel kansen voor mobiliteit, met name ook voor het zwaardere segment in het goederenvervoer. Daarvoor is namelijk zeer de vraag of elektrificatie op termijn de goede oplossing is. Waterstof lijkt daar juist wél goede kansen te bieden. Maar ook in de lichtere segmenten kan waterstof voor de lange termijn een wenselijke richting zijn. Wij staan daarom open voor initiatieven die zich richten op waterstof en zullen kijken of en hoe wij daarin kunnen faciliteren.

Resume nieuwe maatregelen voor zero emissie:

- Actieplan uitrol laadinfra tot en met 2040.
- Faciliteren markt voor realisatie snellaadstations.
- Zoekopgave busstalling met zero emissie laadinfra in Noordzeekanaalgebied.
- Implementatieplan Zero Emissie zones logistiek in Zaandam, Krommenie en Wormerveer in 2025 of kort daarna.
- Stimulerende regelgeving voor ZE vrachtverkeer en touringcars.

7.3 Slimme en schone logistiek bevorderen

Zero emissie stadslogistiek kent twee componenten. Enerzijds het verschonen van de logistieke voertuigen (voertuiginnovatie). De voertuigmarkt voor schone vracht- en bestelauto's is nog in ontwikkeling. Dat betekent dat, als de 30-40 grootste gemeenten in Nederland conform het landelijk klimaatakkoord zero emissie stadslogistiek willen, dit niet kan worden bereikt door simpelweg elk vuil voertuig te vervangen door een schoon voertuig. Daarvoor zijn er nog te weinig schone voertuigen op de markt, ook over 5 of 10 jaar. Daarom is inzet op de tweede component minstens zo belangrijk: het efficiënter maken van de logistiek (procesinnovatie en samenwerking) zodat minder voertuigen, dan wel passende, kleinere schone voertuigen (bijv. bakfietsen) kunnen worden ingezet en zo de uitstoot afneemt. Dit leidt bovendien tot minder verkeersdruk, minder druk op de openbare ruimte en hogere verkeersveiligheid.

Enthousiasmeren, communiceren en assisteren

Logistiek is allereerst een bedrijfsactiviteit. Bedrijven maken nu én in de toekomst de logistieke keuzes die het beeld van het goederenvervoer in Zaanstad bepalen. Wij zien onze rol in de logistiek - naast de eerdergenoemde regelgeving - daarom primair ondersteunend. We willen ondernemers enthousiasmeren voor nieuwe ontwikkelingen,

maar ook bedrijven die elkaar kunnen helpen, met elkaar in contact brengen.

Wij denken hierbij aan een specifieke website met nieuws over logistiek in Zaanstad, het actief communiceren over subsidiemogelijkheden (onder meer de mogelijkheid van een gratis advies via Breikers) en communiceren over de mogelijkheden van klein, elektrisch vervoer, gekoppeld aan bijvoorbeeld het organiseren van proefmomenten. Daarnaast gaan we beter informeren over de privileges die er zijn voor schoon vervoer. Zo is het al jaren mogelijk een ontheffing aan te vragen voor de pollers in Zaandam-Centrum voor elektrisch vervoer, maar is er momenteel geen enkel bedrijf dat daar gebruik van maakt.

We doen dit in samenwerking met ondernemers- en bedrijfsverenigingen, brancheorganisaties en de Green Business Club Zaanstad, als intermediair richting de ondernemers. Ook werken we samen met de MRA, Vervoerregio en de gemeente Amsterdam, waar veel kennis én (adviescapaciteit) beschikbaar is op het gebied van logistiek.

Initiëren slimme en schone logistiek

Er zijn inmiddels veel voorbeelden van schone, efficiënte logistieke oplossingen voorhanden. Toch worden ze in Zaanstad nog niet in grote mate toegepast, zeker niet waar het oplossingen betreft waarin meerdere bedrijven samenwerken. Daarom willen we op een aantal vlakken extra inzet plegen om bedrijven te activeren.

Zoals eerder aangegeven kunnen hubs, feitelijk logistieke bedrijven die gespecialiseerd zijn in stadslogistiek, een belangrijke rol spelen in de omslag naar schoon, efficiënt vervoer. Enkele bedrijven hebben al een eigen hub in Zaanstad, maar gedeelde hubs zijn er nog weinig. Daarom willen we actief bedrijven en organisaties ondersteunen die willen werken aan logistieke verzamelhubs en waar zinvol bij elkaar brengen

Een eerste kans doet zich voor in het noorden van Zaanstad, op Noorderveld-Molletjesveer. Hier hebben ondernemers samen met de Green Business Club het initiatief genomen voor een mobiliteitshub. Wij willen deze bedrijven ondersteunen met advies om deze hub ook in te zetten als verzamelhub voor de *winkels* in de centra van Krommenie en Wormerveer. Als vervolg zou gebundelde (vers)levering voor de *horeca* wenselijk zijn: bevoorrading van de horeca is in het algemeen minder goed gebundeld.

Gezien de grote bouwopgave in Zaanstad is ook specifieke aandacht voor de *bouw* nodig. Een bouwhub is bedoeld om beter te kunnen

bundelen, zowel in de aanvoer als in de afvoer richting de bouwplaats, maar het biedt ook laadinfra voor zero emissie bouw materieel. In diverse steden is ervaring opgedaan met bouw hubs. In Amsterdam is zelfs een Zaans bedrijf (Van der Veekens) één van de initiatiefnemers van een hub. Zaanstad zelf heeft echter nog geen bouw hubs. Gekoppeld aan de MAAK-gebieden verkennen wij hoe we kunnen stimuleren dat bouw hubs ook voor Zaanstad worden ontwikkeld. Het eerdergenoemde initiatief voor een hub in Zaanstad-Noord biedt hiervoor in ieder geval combinatiekansen. Ook gaan we efficiënte bouwlogistiek, ook via andere oplossingen dan hubs, stimuleren via vergunningverlening en BLVC-plannen.

Voor *vervoer over water* zijn er ook kansen die niet vanzelf verzilverd worden. Bijvoorbeeld bij bouwlogistiek en afval, twee stromen die over het algemeen goed over water vervoerd kunnen worden, zijn er kansen te benutten. In Amsterdam is hier al ruimschoots ervaring mee opgedaan. Maar ook voor de Zaanse industrie lijken er meer kansen op vervoer over water, als bedrijven hierin gaan samenwerken. En wellicht ontstaan er op termijn ook mogelijkheden voor stadsdistributie in Zaanstad; in met name Amsterdam en Haarlem zijn al vervoerders actief. Met hulp van onze intermediairs in het bedrijfsleven en de provincie Noord-Holland willen we partijen bij elkaar brengen en zo komen tot meer vervoer over water.

Een specifieke sector waar aandacht voor nodig is, is de *servicelogistiek*: aannemers, monteurs, loodgieters, etc. Zaanstad heeft een groot aandeel zzp-ers in deze branches, met vaak een eigen bestelbus. De hoge ambities van Amsterdam op het gebied van zero emissie, maar ook de eigen Zaanse ambities, betekenen een grote omslag voor de servicelogistiek. Landelijk komen subsidies beschikbaar om over te stappen op een zero emissie voertuig. Maar samen met Amsterdam willen we ook verkennen of alternatieven mogelijk zijn, zoals: parkeren aan de rand van de stad en met een deelbakfiets verder de stad in. Verschillende servicebedrijven experimenteren hier al mee.

Ten slotte besteden wij extra aandacht aan de grote groeimarkten *e-commerce en maaltijdbezorging*. E-commerce vindt veelal goed gebundeld plaats, maar door meer te leveren op afleverpunten en in pakketkluisen wordt het vervoer nóg efficiënter. Bovendien rijden er dan minder voertuigen door woonbuurten. Daarom faciliteren we waar mogelijk afleverpunten en kluisen. In de maaltijdbezorging willen we meer inzet van elektrische scooters en e-bikes/fietsen, zodat de (geluids)overlast vermindert.

Resume nieuwe maatregelen voor slimme en schone logistiek:

- Enthousiasmeren, communiceren en assisteren.
- Initiëren schone en slimme logistiek, met focus op:
 - stadslogistieke hubs voor winkels en horeca;
 - Bouwlogistiek (incl regelgeving);
 - Vervoer over water;
 - Servicelogistiek;
 - E-commerce en maaltijdbezorging.

7.4 Mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag

Zoals gezegd: het mobiliteitsbeeld op straat wordt uiteindelijk bepaald door de keuzes die mensen zelf maken. Daarom is het ook van belang om stil te staan hoe mensen mobiliteitskeuzes maken en wat hun gedrag in het verkeer bepaalt.

Duurzame, gezonde mobiliteitskeuzes, maar ook spitsmijden en thuiswerken

We willen de Zaanlander verleiden om te kiezen voor duurzame en gezonde modaliteiten. Zo houden we de kwaliteit van de stad hoog en maken we Zaanstad en onze inwoners klaar voor de toekomst. Maar ook kijken wij hoe de reiziger te verleiden om op een ander tijdstip te reizen, of niet te reizen. Hierdoor is de belasting van het netwerk tijdens piekmomenten minder.

De reiziger maakt zelf de keuze voor de vervoerwijze die hem de meeste waarde oplevert. Deze waarde wordt onder meer bepaald door het product, het imago, de prijs en het gemak om er gebruik van te maken. Voor een deel heeft de overheid daar invloed op, bijvoorbeeld via aanbieden van infrastructuur of goede reisinformatie.

Maar ook speelt gewoontegedrag een belangrijke rol. Daarom is het heel belangrijk aan te sluiten op verandermomenten: nieuwe baan, nieuw huis, voor het eerst naar een nieuwe school, of een verkeersmaatregel zoals

invoering van betaald parkeren. Dat zijn de momenten waarop mensen toch moeten nadenken over hoe zij hun mobiliteitskeuzes in de toekomst gaan maken. In dat opzicht is ook de Coronapandemie van 2020-2021 een moment om gedrag blijvend te veranderen.

Wij zien de grootste opgaven én kansen voor mobiliteitsmanagement – oftewel het helpen van de gebruiker bij het maken van de mobiliteitskeuzes – in de volgende gevallen.

- Werkgevers: werkgevers hebben grote invloed op het woon-werkverkeer van hun werknemers. Wij stimuleren werkgevers (individueel, per branche of per bedrijventerrein) om hun regelingen voor woon-werk en zakelijk verkeer te verslimmen en verduurzamen. Dat doen wij onder andere in samenwerking met Breikers, dat werkgevers van een gratis mobiliteitsadvies kan voorzien, en met de Green Business Club Zaanstad. Met deze partijen sluiten wij in het kader van het Zaans Klimaatakkoord ook een Green Deal Fiets naar je werk. Ook wil de gemeente Zaanstad als werkgever zelf nog meer het goede voorbeeld geven.
- Kinderen: dit zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, maar ook de volwassen weggebruikers van de toekomst. We ontwikkelen samen met partners in de stad en de regio een programma om kinderen te laten opgroeien met duurzame mobiliteit.

Daarbij leggen we een link met de al langer bestaande verkeersveiligheidsprogramma's (zie hierna).

- Stads- en dorpscentra, publiekstrekkers en evenementen. Met winkels, horeca, musea, theaters etc. werken wij plannen uit om hun bezoekers op een slimme, duurzame manier te laten reizen, bijv. combikaartjes met prijs afhankelijk van de vervoersvorm of parkeerlocatie. De Zaanse Schans heeft daarbij hoge prioriteit. Specifiek voor evenementen maken we een duurzaam mobiliteitsplan verplicht.
- Korte verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen waar kansen liggen voor het vergroten van het fietsgebruik. We zetten erop in dat alle inwoners van Zaanstad kunnen fietsen en dat ook vaker gaan doen. En we kijken hoe we fietsen voor onze inwoners nog aantrekkelijker kunnen maken.

Stimuleren deelmobiliteit

De meeste mobiliteit in Zaanstad vindt momenteel plaats met eigen vervoermiddelen of het openbaar vervoer. Deelmobiliteit heeft nog slechts een klein aandeel. Specifiek voor autodelen geldt dat slechts zo'n 10% van de Zaanse bevolking (wat vergelijkbaar is met andere gemeenten) momenteel autodelen al overweegt (Zaanse inwoners over mobiliteit, 2020).

Wij zien echter een belangrijker rol voor deelmobiliteit in de toekomst. Delen sluit aan bij

de trend dat toegang tot vervoer belangrijker wordt dan bezit van een vervoermiddel. Nieuwe vormen van vervoer (bakfietsen, micromobiliteit zoals steps, zelfrijdende auto's) lenen zich ook goed voor delen. En nieuwe ICT maakt delen echt makkelijk en gegarandeerd beschikbaar (bijv. via MaaS, Mobility as a Service). Daarnaast wordt het steeds gewoner dat deelmobiliteit onderdeel wordt van nieuwbouwontwikkelingen en bieden steeds meer werkgevers deelmobiliteit aan hun werknemers.

Daarom streven wij ernaar alle inwoners van Zaanstad toegang tot deelmobiliteit te geven op korte afstand van de woning. Het betreft dan minimaal een deelauto, maar bij voorkeur ook deelfiets, bakfiets, e-bike en dergelijke (dan spreken we van een straat- of buurthub). Hoe meer verstedelijkt het gebied, hoe korter de maximale loopafstand is die wij nastreven. Daarnaast is het belangrijk dat op alle knooppunten deelmobiliteit wordt aangeboden, zodat men van OV kan overstappen op deelmobiliteit.

Zone	Loopafstand tot deelmobiliteit
A-PLUS	<100 meter
A	<100 meter
B-PLUS	<300 meter
B	<300 meter
C	<500 meter

Specifiek voor autodelen gaan wij werk maken van de aanbevelingen uit de "Rode loper voor autodelen", om daarmee ook te voldoen aan de ambities van de Green Deal Autodelen. Naast de uitgesproken ambitie voor beschikbaarheid van deelmobiliteit gaat het daarbij onder meer om eenvoudige, snelle aanvraagprocessen, redelijke tarieven, actieve informatie en communicatie door de gemeente en als werkgever het goede voorbeeld geven wat betreft deelmobiliteit. En ook met de beleidskeuzes rond parkeernormen en deelmobiliteit bij nieuwbouw en rond betaald parkeren geven we hier invulling aan.

Veilig verplaatsen

Het aantal verkeersgewonden is, na jaren van daling, in 2019 gestagneerd. Het aantal ongevallen neemt met de jaren langzaam toe. Gedrag speelt hierin een grote rol.

Met name jongeren en senioren zijn het meeste betrokken bij een verkeersongeval. Jongeren overschatten zichzelf vaak en worden vaak afgeleid in het verkeer. Zij zijn vaak niet bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, mede door de opkomst van de e-bike. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar. Ook wordt deze groep de komende jaren steeds groter. Verder zijn er signalen dat er in toenemende mate sprake is van drugsgebruik in het verkeer.

Met educatie op scholen, verkeerscampagnes en het programma doortrappen blijft de gemeente Zaanstad met haar partners actief inzetten om de verkeersdeelnemers bewust te maken van verkeersveilig gedrag. Waar nodig breiden we deze aanpak in overleg met de regio uit naar andere doelgroepen of vervoermiddelen, bijvoorbeeld lopen of de scootmobiel.

Communicatie

Communicatie is eveneens essentieel bij het verleiden en het bereikbaar houden van de stad. Het is daarom van belang:

1. Te communiceren over de mogelijkheden zodat het netwerk en de vervoersopties ook daadwerkelijk bekend zijn en gebruikt gaan worden (stimulering).
2. Nieuwe bewoners actief benaderen en informeren over de vervoeropties, omdat zij zich nog oriënteren op hun verplaatsingsgedrag in hun nieuwe omgeving.
3. Laten zien dat projecten om het anders te doen ook echt werken, zoals deelauto's.
4. Bij te dragen aan de verkeersveiligheid en verkeerseducatie/voorlichting voor verschillende doelgroepen aan te bieden.
5. Ontwikkelingen in gedrag te monitoren en evalueren, zodat duidelijk is wat het effect van maatregelen is en te leren wat goed gaat en beter kan.
6. Vroegtijdig in het proces keuzes maken en meegeven aan bijvoorbeeld projectontwikkelaars, zodat nieuwe mobiliteitsvormen een vanzelfsprekend onderdeel worden van een nieuwe woning of woonomgeving.

Resume maatregelen voor mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag:

Programma mobiliteitsmanagement, gericht op:

- Werkgeversaankpak inclusief Green Deal fiets naar je werk
- Kinderen/Jeugd
- Stads- en dorpscentra, publiekstrekkingen en evenementen
- Korte ritten

Stimuleren deelmobiliteit

- Deelmobiliteit op korte loopafstand van de woning en op knooppunten
- Implementatie Rode loper voor autodelen, deelname Green Deal Autodelen

Vervolg aanpak verkeersveilig gedrag, met focus op jongeren en senioren, onder meer via:

- Educatie op scholen
- Verkeerscampagnes
- Programma Doortrappen

8 Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

Een belangrijke conditie voor de ambities van het MAAK programma en het (binnenstedelijk) verdichten is een goed georganiseerde mobiliteit in Zaanstad. Hiervoor is een goede afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit nodig. Als de multimodale bereikbaarheid van nieuwbouwlocaties niet tijdig wordt geregeld, kunnen er snel verkeers- en parkeerproblemen ontstaan. Daarom is de verstedelijkingsopgave een belangrijke drijfveer voor de keuzes die we in het Zaans Mobiliteitsplan maken.

Afstemming op gemeentebreed niveau via ZMP en Omgevingsvisie

Gemeentebreed dienen we een aantal zaken te regelen om de verstedelijkingsopgave in goede banen te leiden. Dat gebeurt via de maatregelen die in dit ZMP worden voorgesteld en die ook gekoppeld en verankerd worden aan de Omgevingsvisie.

Om er een aantal uit te lichten: de inzet op HOV tussen Zaandam Oost en Amsterdam-Noord is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkelingen in Kogerveld, Centrum-Oost, Poelenburg en Achtersluispolder. Om op verschillende plekken in Zaanstad verantwoord te kunnen bouwen, versterken we op

verschillende punten de fietsstructuur. Wij ontwikkelen en versterken knooppunten om bewoners en bedrijven in de omgeving een ruim en goed op elkaar aangesloten mobiliteitsaanbod te bieden. Met de parkeernormen inclusief mogelijkheden voor deelmobiliteit scheppen wij ook voorwaarden voor goed georganiseerde mobiliteit. En met ruim baan voor de fietser en voetganger gecombineerd met verdichting dragen we ook bij aan wat op steeds meer plaatsen in de wereld “15-minutenstad, -dorp of –wijk” is gaan heten. Waarbij bewoners binnen 15 minuten lopen of fietsen alles vinden wat ze nodig hebben: winkels, werk, scholen, gezondheidszorg, sport, ontspanning en cultuur.

Van belang is wel deze maatregelen tijdig te nemen. Anders treden er mogelijk alsnog verkeersproblemen op. Of het is al te laat om bijvoorbeeld nieuwe bewoners te laten wennen aan nieuwe mobiliteitsopties, omdat zij in de tussentijd alweer nieuw gewoontegedrag hebben ontwikkeld.

MobiliteitsProgramma van Eisen (MPVE)

De keuzes die bij individuele ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt, hebben grote invloed op de mobiliteitskeuzes die toekomstige bewoners of gebruikers in de praktijk zullen maken. Hoe worden in- en uitgangen aangesloten op het omliggende netwerk, waar parkeer je je auto en waar je fiets, wordt deelmobiliteit aangeboden, etc. Als dit bij

grotere ontwikkelingen niet goed geregeld wordt, kan dit negatieve gevolgen hebben voor een groter gebied.

Daarom stellen wij voortaan bij ruimtelijke ontwikkelingen vanaf 200 woningen en andersoortige ontwikkelingen met vergelijkbare impact een MobiliteitsProgramma van Eisen (MPVE) op. Het MPVE is een vernieuwende manier om vooraf na te denken over de gewenste mobiliteit bij een ruimtelijke ontwikkeling, ontwikkeld door MRA Platform Smart Mobility. Het kan vergeleken worden met een stedenbouwkundig programma van eisen. Het wordt ook opgesteld parallel aan of als onderdeel van het stedenbouwkundig programma van eisen, als onderdeel van een Ruimtelijk Programma van Eisen.

In het MPVE worden vooraf randvoorwaarden opgesteld, zodat er voldoende fysieke ruimte wordt gecreëerd om de mobiliteit die de nieuwbouw genereert op een efficiënte en duurzame manier af te wikkelen. Het gaat hierbij om eisen die voortkomen uit bestaand beleid, maar ook om wensen, waarvan wij denken dat zij kunnen bijdragen aan een betere mobiliteitssituatie in het gebied. Het kunnen ook eisen en wensen met betrekking tot ICT-voorzieningen en beheer zijn, om te zorgen dat innovatieve mobiliteitsdiensten een (blijvend) goede voedingsbodem krijgen in het gebied. Behalve eisen en wensen in het projectgebied zelf, voornamelijk binnen de verantwoordelijkheid ontwikkelaar, kunnen ook opgaven in de omgeving worden benoemd.

Deze vallen veelal binnen de verantwoordelijkheid van de gemeente. Vanaf beide kanten wordt dan bijgedragen aan het succes van het uiteindelijke mobiliteitsconcept voor de nieuwe ontwikkeling, dat een ontwikkelaar moet opstellen op basis van het MPVE. Uiteindelijk moet dit ertoe leiden dat er in de ontwikkeling de benodigde ruimte wordt gegeven aan verschillende vormen van (innovatieve) mobiliteit.

In een MPVE dient te worden stilgestaan bij de volgende onderwerpen:

- Transit oriented development, bijv. de mate waarin wordt aangezet tot lopen, fietsen en OV-gebruik. Compactheid en functiemenging dragen hier ook aan bij.
- Auto, bijv. routing, parkeernormen, regulering, verkeers- en parkeermanagement, adaptieve parkeergarages (bij afnemende vraag her te bestemmen of te verplaatsen)
- Fiets en lopen, bijv. het ontwerpen beginnen vanuit de fietser en voetganger, (brom)fietsparkeernorm, rekening houden met verschillende soorten fietsen / fietsachtige vervoermiddelen, prioriteit en duidelijke routes voor fiets en voetganger.
- Zero emissie, bijv. privileges voor zero emissie, beperkingen (evt. in tijd) voor voertuigen met emissie, laadinfra.
- Logistiek, bijv. laad- en losplekken, logistieke hubs, nieuwe vormen van pakketbezorging, inzamelen huis- en bedrijfsafval en tijdens de bouw: bouwhub.
- MaaS (mobility as a service) en deelmobiliteit, bijv. norm voor deelauto- en

deelfietsplekken, mobiliteitshubs, reis- en route-advies, langlopende beheerafspraken.

- Connected en autonoom rijden, bijv. capaciteit ICT-netwer, eenduidige en consistente eisen aan wegmarkering, minimumkwaliteit en minimum breedte wegdek.

Geleerd kan worden van het MPVE Meneba, dat als pilot met de MRA is opgesteld. Voor kleinere ontwikkelingen kan veel overgenomen worden uit dit en andere MPVE's en kan zo een relatief compact MPVE worden opgesteld. Mogelijk ontstaat hieruit op termijn wel een standaard Zaans MPVE. Voor complexere projecten zoals inbreidings- of grootschalige nieuwbouwlocaties kan het echter nodig blijven wel een apart, uitgebreid MPVE op te stellen.

Resume maatregelen voor mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

- Verbinden mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling op gemeentebreed niveau via ZMP.
- MobiliteitsProgramma van Eisen (MPVE) bij grotere nieuwbouwontwikkelingen (>200 woningen of ontwikkelingen met vergelijkbare impact).

9 Effecten

Het effect van de maatregelen uit de voorgaande hoofdstukken is voor verschillende thema's in beeld gebracht. In dit hoofdstuk beschrijven we deze effecten en zijn ze afgezet ten opzichte van de huidige situatie of toekomstige situatie zonder maatregelen.

9.1 Van maatregelen naar effecten

Het Zaans Mobiliteitsplan bevat maatregelen die het mogelijk maken om de groei en ontwikkeling van Zaanstad te realiseren terwijl de stad leefbaar blijft. Vanuit de opgaves van de omgevingsvisie stimuleren we duurzame en actieve verplaatsingen, realiseren we leefbare woon- en centrumgebieden, zetten we in op mobiliteitsvormen met de kleinste ruimtelijke impact en geleiden we het autoverkeer zo snel mogelijk naar de gewenste route op het hoofdwegenet.

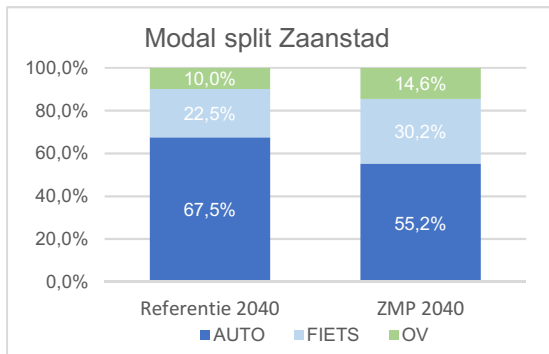
Hiervoor willen we allerlei maatregelen nemen, verspreid over Zaanstad. In dit hoofdstuk proberen we het effect van deze maatregelen concreet te maken. Dat doen we niet per maatregel, maar voor het totaalpakket aan maatregelen waar het ZMP voor staat. Dit betekent ook dat de effecten vooral op gemeente- en gebiedsniveau moeten worden bekeken. Gedetailleerd kijken naar effecten op een specifieke plek of een specifieke weg is nu niet aan de orde. Over het specifieke effect van

lokale ingrepen kan dus alleen in hoofdlijnen wat worden gezegd. Alles wat hier gezegd wordt over specifieke plekken of wegen, is dan ook indicatief bedoeld.

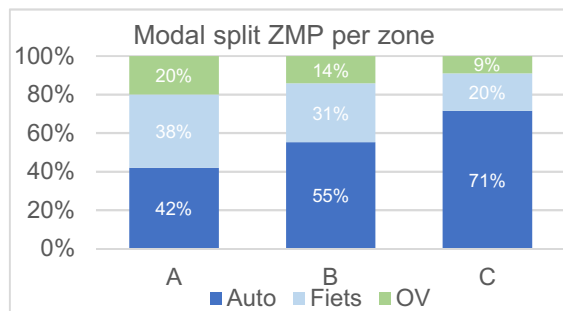
9.2 Mobiliteitseffecten

De maatregelen van het ZMP zijn van invloed op de intensiteiten van het autoverkeer en daarmee ook de vervoerwijzekeuze van de Zaankanters. De reductie van het autoverkeer die dit met zich meebrengt, is voor de verschillende gebieden en verplaatsingsafstand ingeschat. Dit is visueel weergegeven in figuur 37. Daarbij is uitgegaan van een grotere reductie in de stedelijke gebieden en centra en voor korte afstanden en een kleinere reductie voor de langere afstanden en de dorpse kernen.

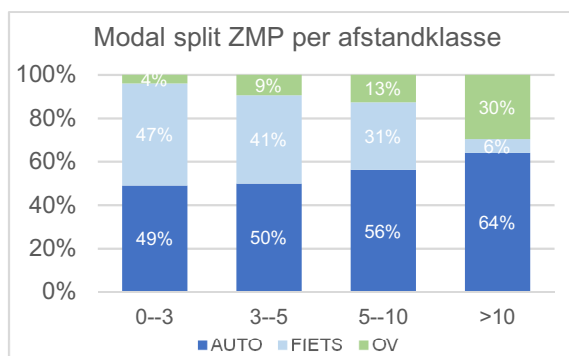
Zonder maatregelen neemt het aandeel autoverplaatsingen in Zaanstad toe tot ruim 2/3 van de verplaatsingen. Dit is een significante toename ten opzichte van de huidige situatie in Zaanstad (ongeveer 58%). Door het invoeren van het maatregelenpakket stimuleren we de Zaankanters, met name van en naar de centra en over korte afstanden andere vormen van modaliteit te gebruiken. Dit vertaalt zich naar een aandeel autoverplaatsingen van 55%. De absolute reductie van de autoverplaatsingen is vertaald naar de fiets en het OV en zorgt



Figuur 34: Modal split referentie Zaanstad



Figuur 36: Modal Split per zoning



Figuur 35: Modal split per afstandsklasse

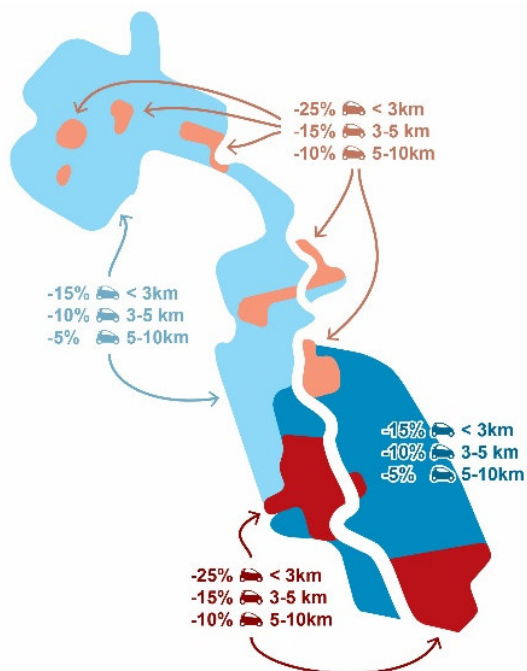
daarmee voor een groter aandeel van deze modaliteiten.

Wanneer we onderscheid maken naar de verschillende zones is duidelijk waar te nemen dat in de A – zones de vervoersalternatieven goed voor handen zijn. In de C-zone blijft de auto het meest dominante vervoermiddel.

Een verdeling naar afstandsklasse laat zien dat de fiets goed kan concurreren met het autoverkeer op de afstand tot 5 kilometer. Tot 10 kilometer is het aandeel redelijk en daarboven is de invloed beperkt. Dan wordt het OV pas een volwaardig alternatief al blijft de auto op in deze afstandsklasse dominant.

9.3 Verkeerskundige effecten

Het effect van de maatregelen is verkeerskundig in beeld gebracht met het verkeersmodel van de gemeente Zaanstad (ZVMP). Hiermee is het mogelijk alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen voor 2040 mee te nemen in combinatie met de verkeerskundige maatregelen voor Zaanstad. De effecten kunnen vooral zichtbaar gemaakt worden voor het autoverkeer. Daarin is ook het effect van de mobiliteitstransitie voor de verschillende zones meegenomen, dit effect is in figuur 37 gevisualiseerd.



Figuur 37: Mobiliteitstransitie

Verkeersintensiteiten 2040

Er zijn naast de netwerkmaatregelen ook aanvullende maatregelen meegenomen. Zoals het verlagen van de snelheid in de woonkernen naar 30 km/u, het terugbrengen van de snelheid op de Provinciale weg (N203) naar 50 km/u en het verminderen van de impact en barrière werking van de Provinciale weg door het aantal rijstroken terug te brengen naar één per richting.

De combinatie van deze maatregelen leidt tot de verkeersintensiteiten in 2040 zoals deze weergegeven zijn in figuur 38. Hierop is te zien dat de verkeersintensiteiten in de woongebieden over het algemeen qua intensiteiten in lijn liggen met de gewenste aantallen voor een buurtontsluiting, dit is in verband met de verkeersveiligheid een maximale intensiteit om verkeer gemengd op de rijbaan te faciliteren. Op wijkontsluitingen, zoals de Dorpsstraat, Houtveldweg of de Wibautas, ligt de verkeersintensiteit hoger dan op de buurtontsluitingen. Ook hier blijft het binnen de gewenste grenzen in het kader van de verkeersveiligheid.

Op de Provincialeweg (N203), schommelt de verkeersintensiteit tussen de 30.000 en 10.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van de locaties. Ter hoogte van het station bij Wormerveer is deze het laagst en bij de aansluiting met de Albert Heijnweg het hoogst. Op de Thorbeckeweg bij het kruispunt met de Wibautas ligt de intensiteit op 55.000 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 38: Verkeersintensiteiten 2040

Situatie zonder A8–A9

Wanneer deze verbinding niet gerealiseerd wordt, heeft dit vooral effect op het tracé van de N203 tussen Krommenie en Wormerveer. De intensiteit komt zonder A8-A9 op ongeveer 45.000 motorvoertuigen per etmaal. Met het doortrekken van de A8 wordt de intensiteit ten westen van de Dorpstraat ruimschoots gehalveerd. Ten oosten blijft ongeveer 2/3 van het verkeer over. Dit kan van grote invloed zijn op de inrichting van de N203. Ook op de relatie tussen Alkmaar en Zaanstad via de N246 en in het verlengde de N8 heeft de realisatie van de A8-A9 effect. Zonder A8-A9 is het op de N246, tussen Krommenie en Wormerveer, ongeveer 5.000 motorvoertuigen per etmaaldrukker. Op de N8, tussen de Provinciale weg N203 en de A8 ligt, is de intensiteit ongeveer 20.000 motorvoertuigen per etmaal hoger.

Verkeersafwikkeling

Ondanks de verschillende maatregelen om de groei van het autoverkeer op te vangen, blijft er sprake van een groei van het autoverkeer en een zwaardere belasting van het netwerk. Daarnaast zorgt een andere routing van het verkeer ook voor een andere belasting van de kruispunten.

Figuur 39 laat de locaties zien van de kruispunten die naar verwachting in de toekomst onvoldoende capaciteit hebben. Het gaat om:

- Het Prins Bernhardplein.
- De kruispunten met de Thorbeckeweg.



Figuur 39: Potentiële knelpunten 2040

Voor het Prins Bernhardplein ligt naast de opgave voor de doorstroming ook een inpassingsvraagstuk voor de HOV-verbinding. In de uitwerking na vaststelling van het ZMP is dit kruispunt een van de eerste uitwerkingsvraagstukken voor Zaanstad.

De kruispunten op de Thorbeckeweg krijgen door de uitbreiding van de bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied, transformatie van het Hembrugterrein en de Achtersluispolder en veranderde oriëntatie van het verkeer uit het centrum van Zaandam meer verkeer te verwerken. In een vervolg op de lopende AVANT studie dienen deze aspecten volledig meegenomen te worden, om te beoordelen welke vormgeving op de kruispunten nodig is voor een goede doorstroming van het verkeer.

9.4 Ruimtelijk-economische effecten

Het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen en verkeerskundige maatregelen in het ZMP op de economie vice versa kent vele aspecten, onder meer aantrekkelijkheid van vestigingsklimaat, de omslag naar zero emissie logistiek en vervoer via hubs en de effecten van e-commerce op verkeer in de stad. Veel van deze effecten kunnen wij echter niet (goed) kwantificeren. Het is wel op verschillende plekken in dit ZMP beschreven.

Wat wij wél kunnen kwantificeren, is het effect op de koopstromen. Dit is in beeld gebracht voor de centrumgebieden van Zaandam, Wormerveer en Krommenie. Dit is gebeurd met een koopstromenmodel, dat data over koopstromen koppelt aan verkeersingrepen en aanpassingen in de openbare ruimte. Daarin is de huidige situatie vergeleken met de toekomstige situatie inclusief de woningontwikkeling. Binnen de koopstromen is

onderscheid gemaakt tussen dagelijkse boodschappen, recreatief winkelen en doelgerichte aankopen.

Extra inwoners zorgen voor grote toename

De bevolkingsgroei van Zaanstad zorgt de komende jaren voor de grootste groei van de koopstromen. Dit zorgt voor een potentiële toename van bijna 50% van de omzet van de winkeliers. Hierbij is rekening gehouden met de aanpassingen in de verkeersnetwerken die nodig zijn voor het huisvesten van de inwoners.

De lagere snelheden voor de auto hebben enerzijds een klein negatief effect op de koopstromen (voornamelijk voor de dagelijkse boodschappen, die in de centrumgebieden worden gedaan). Anderzijds zorgen de verbeteringen in het OV, het fietsnetwerk en vooral de bewegingsruimte voor de voetganger en de leefbaarheid in het centrum voor een toename van de koopstromen. Per saldo zorgt dit ervoor dat de koopstromen nagenoeg gelijk blijven voor de dagelijkse en doelgerichte boodschappen, maar duidelijk toenemen voor het recreatieve winkelaanbod.

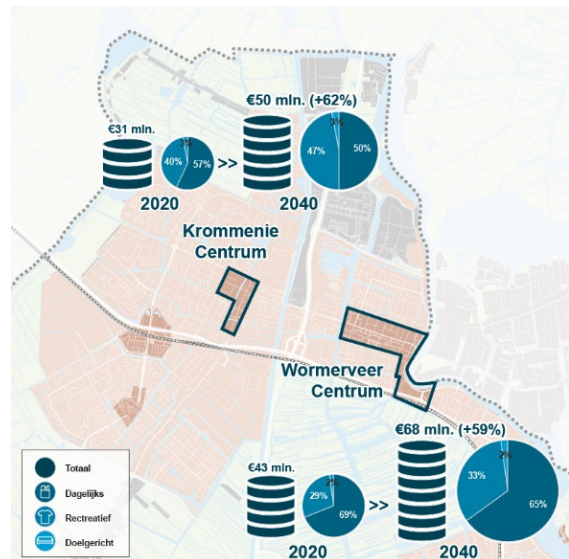
Verandering verschuiving van winkelaanbod

De analyses zijn uitgevoerd met het bestaande winkelaanbod van Zaanstad. De grote toename van inwoners zal er vermoedelijk voor zorgen dat ook het winkelaanbod toe zal nemen. De kans is daarbij aanwezig dat het winkelaanbod daarbij iets zal verschuiven en zich in de centra meer zal focussen op het recreatieve

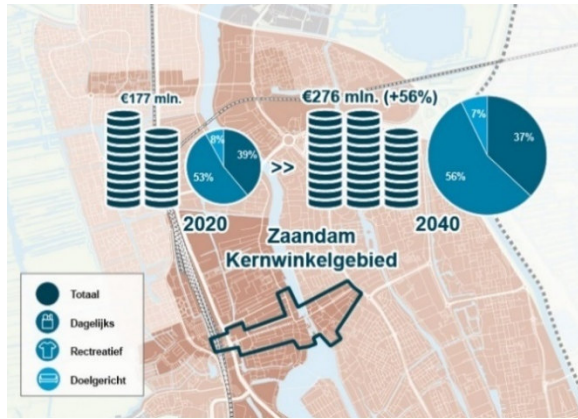
winkelaanbod. Dit sluit aan bij de ontwikkeling van het verblijfscomfort en de leefbaarheid in de centra, waardoor het (nog meer) een gebied wordt waar mensen graag verblijven en naartoe gaan. Daarmee kunnen de centra weerstand bieden tegen de trend van het online winkelen. In dat opzicht versterken deze beweging en de lijn van het ZMP elkaar dus.

Effect op koopstromen

In figuur 41 is het effect van de koopstromen weergegeven voor de centrum gebieden in Krommenie en Wormerveer, in figuur 40 voor het Centrum van Zaandam. Voor de drie kernen is duidelijk te zien dat de koopkracht significant toeneemt richting de toekomst. Daarin ook de procentuele verschuiving van dagelijkse boodschappen naar recreatief winkelen.



Figuur 40: Effecten koopstromen Wormerveer en Krommenie



Figuur 41: Effecten koopstromen Zaandam Centrum

9.5 Ruimte en groen

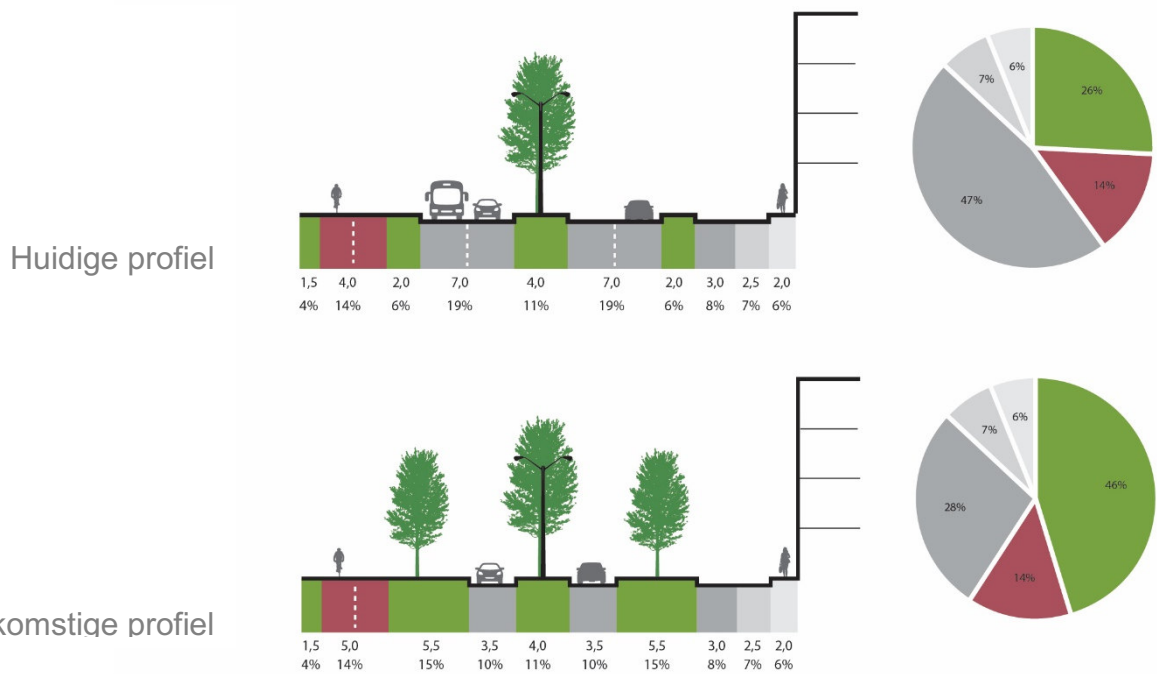
De plannen van het ZMP gaan uit van de samenhang van mobiliteit en ruimtelijke ordening. De effecten van de maatregelen zijn daarom ook in beeld gebracht op de ruimte en met name de groen voorzieningen. Kwalitatief is een beoordeling gemaakt van het effect op de Provinciale weg, de Wibautas, de realisatie van de A8-A9 en de terugbrengen van de snelheid in de woonwijken naar 30 km/u.

Provinciale weg N203

De Provinciale weg door Zaanstad wordt qua maximumsnelheid teruggebracht naar 50 km/u. Daarnaast wordt de weg waar mogelijk teruggebracht van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Dit geldt voornamelijk voor het traject tussen Wormerveer en Zaandijk, bij Krommenie (na realisatie van de A8-A9) en mogelijk (als de intensiteiten het toelaten) op delen binnen Zaanstad. Het terugbrengen van de rijstroken heeft een positief effect op de beschikbare ruimte en het realiseren van groen. Bij verdere uitwerking dient rekening te worden gehouden met nood- hulpdiensten.

In onderstaand figuur is een schematisch dwarsprofiel weergegeven voor een deel van de N203 tussen Wormerveer en Zaandijk.

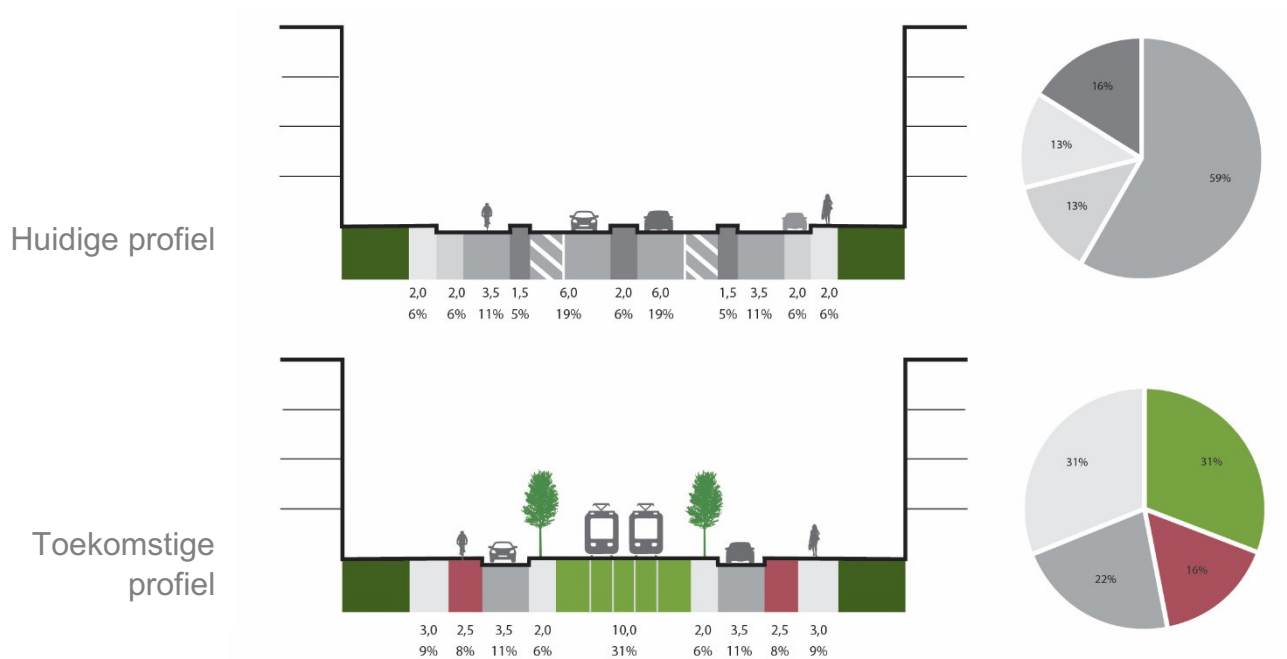
In de huidige situatie bedraagt de hoeveelheid asfalt voor het autoverkeer bijna 50% van het dwarsprofiel. Bij het terugbrengen van het aantal rijstroken en het verbreden van het fietspad voor de doorfietsroute is het aandeel groen in het dwarsprofiel nagenoeg 50%. Het terugbrengen van de verharding zorgt voor een betere balans van groen en infra.



Figuur 42: Schematisch dwarsprofiel en extra toevoegen van groen bij de N203

Wibautas

Dezelfde analyse is uitgevoerd voor het profiel van de Wibautas. Hier is op dit moment naast een rijbaan voor het doorgaande autoverkeer op sommige locaties een parallelweg aanwezig die grotendeels is ingericht als fietsstraat. Het toepassen van de plannen binnen het ZMP leidt tot een ander profiel met daarbinnen ruimte voor de vernieuwde HOV-as. Ten opzichte van het huidige situatie wordt het aandeel verharding in de toekomstige situatie zo goed als gehalveerd. Bovendien krijgt het langzame verkeer extra ruimte.



Figuur 43: Schematische dwarsprofiel Wibaut-as en extra toevoegen van groen

Verbinding A8-A9

Naast de positieve effecten voor de ruimte en het groen zorgt nieuwe infra zoals de doorgetrokken A8 voor extra asfalt. Deze nieuwe verbinding heeft impact op het groene landschap ten zuiden van Krommenie. Provincie Noord-Holland is bezig met een inpassingplan om de hinder van deze nieuwe verbinding zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast maakt de realisatie van de A8-A9 het waarschijnlijk mogelijk om de Provinciale weg tussen de A9 en de N246 terug te brengen naar 2x1 rijstrook. Waardoor de impact van deze verbinding kan worden teruggebracht en de groen kan worden toegevoegd tussen Krommenie en Assendelft.

Woongebieden

In de woongebieden is het uitgangspunt om overal 30 km/u toe te passen als maximumsnelheid. Alleen bij uitzondering, als dit bijvoorbeeld de routing van verkeer ten goede komt, is 50 km/u toegestaan. Dit uitgangspunt betekent dat stapsgewijs het profiel van verschillende wegen kan worden aangepast en asfalt eventueel vervangen kan worden voor een meer vriendelijke klinkerbestrating. Daarnaast heeft een 30 km/u profiel minder ruimte nodig, waardoor ruimte vrijkomt voor alternatieve invulling, helemaal als de intensiteiten het toe laten om langzaam verkeer te combineren op de rijbaan. Dit stimuleert het verblijfsklimaat in de woongebieden en vergroot de leefbaarheid.

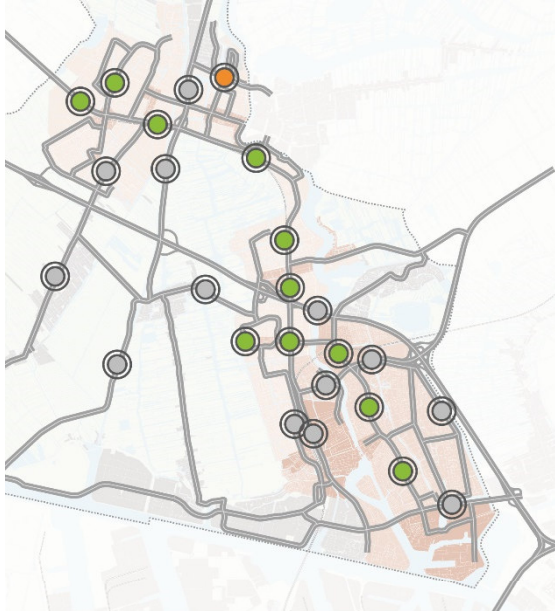
9.6 Milieueffecten

De veranderingen in de verkeersstromen hebben effect op het milieu. Gezamenlijk met de wijzigingen in de inrichting en aanpassingen in de maximumsnelheden zijn de effecten op de geluidshinder, luchtkwaliteit en uitstoot van CO₂ in beeld gebracht.

Geluidshinder

Door de groei van het aantal inwoners en daarmee de verkeersbewegingen is de verwachting dat de er sprake zal zijn van meer geluidshinder. Als gevolg van de beoogde maatregelen, zoals het zo snel mogelijk verleiden van het verkeer naar de hoofdstructuur en het terugbrengen van de maximumsnelheid op de Provincialeweg N203 naar 50 km/u en in de woongebieden naar 30 km/u, heeft juist een positief effect op de geluidshinder van verschillende wegen.

In figuur 44 zijn de geluidseffecten voor ongeveer 25 locaties in beeld gebracht op maatgevende woningen langs de betreffende wegen. Het effect is afgezet ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten en inrichting. Bij positief hoorbaar effect (groter dan -2 dB) is dit groen weergegeven en een negatief hoorbaar effect (groter dan $+2$ dB) is oranje weergegeven.



Figuur 44: Geluidseffecten

Met name de snelheidsreductie op de Provinciale weg N203 in combinatie met de lagere intensiteiten door de realisatie van de A8-A9 heeft een positief effect op het geluid. Daarbij is nog geen rekening gehouden dat de

weg bij het terugbrengen van het aantal rijstroken mogelijk op grotere afstand van de woningen komt te liggen. Langs de Ned Benedict weg (N514) neemt de geluidsbelasting toe ten opzichte van de huidige situatie, door de toename van het verkeer. Het eventueel terugdringen van de maximumsnelheid zou een optie kunnen zijn om de geluidshinder terug te dringen.

Luchtkwaliteit

Door de schoner wordende auto industrie en de maatregelen voor het logistieke verkeer is de verwachting dat een algemene verbetering van de luchtkwaliteit, ten gevolge van de mobiliteit, in Nederland op gaat treden. In de huidige situatie en in de toekomstige situatie voldoen de locaties in figuur 44 aan de normen uit de Wet milieubeheer. Naar verwachting wordt in de toekomst daarmee tevens voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Door de aanleg van de wegverbinding A8-A9 liggen de concentraties langs de N8 bij Krommenie significant lager ten opzichte van de huidige situatie.

CO₂ uitstoot

De maatregelen in het ZMP hebben een positief effect op de CO₂ uitstoot van het verkeer in Zaanstad. Het vergroten van de laadinfrastructuur voor personenauto's zorgt voor een stimulans van elektrisch rijden, het realiseren van Zero Emissie zones voor de stadslogistiek zorgt voor schoon vrachtverkeer en bestelvoertuigen en de mobiliteitstransitie

beperkt de groei van het autoverkeer en verschuift dit naar schone mobiliteitsvormen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Hiermee is naar verwachting een reductie van 20 tot 40% te bereiken ten opzichte van de huidige CO₂ uitstoot.

Monitoring

De effecten van het ZMP in 2040 zijn in beeld gebracht met verschillende modellen. Modellen geven een weerspiegeling van de toekomst, dit zal altijd enige onzekerheid behouden. Daarbij is het plan niet in beton gegoten. Eventuele aanpassingen kunnen de effecten van het plan beïnvloeden.

Monitoring van de effecten is daarom essentieel voor het tijdig bijsturen van de plannen om de gewenste doelen van de opgaves voor Zaanstad te behalen.

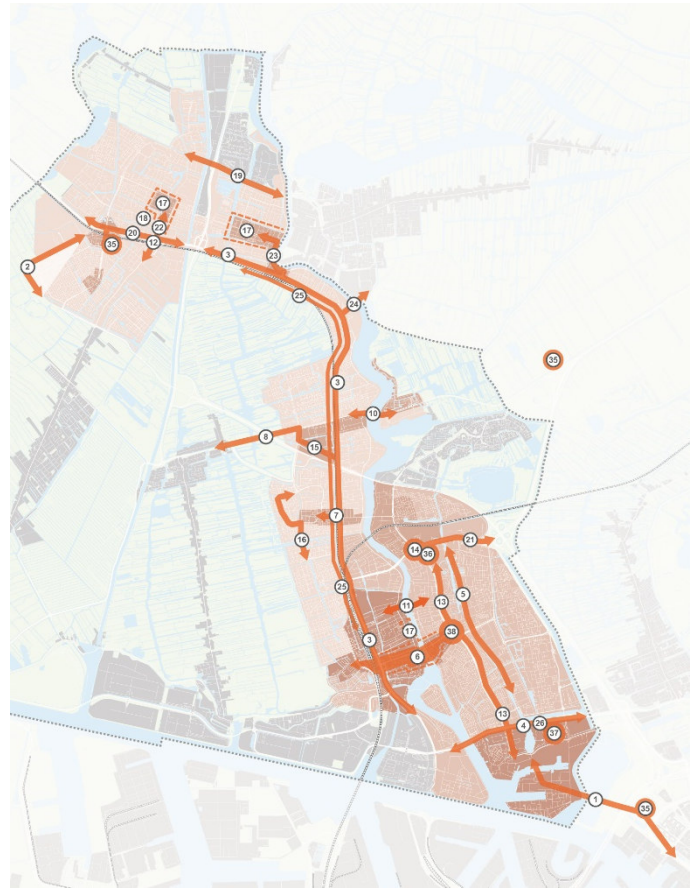
10 Uitvoeringsagenda

De maatregelen uit voorgaande hoofdstukken vormen grote projecten en opgaven die bijdragen aan de twaalf principes. De belangrijkste opgaven liggen op specifieke plekken in Zaanstad. Hier komen de opgaven en modaliteiten bij elkaar.

Het projectoverzicht in deze uitvoeringsagenda geeft aan hoe de belangrijkste maatregelen uit dit ZMP bijdragen aan de 12 principes en dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting.

10.1 Fysieke uitvoeringsprojecten













De uitvoeringsagenda bevat allereerst fysieke uitvoeringsprojecten die van belang zijn voor het gewenste multimodale mobiliteitssysteem. Deze projecten kunnen niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd. Vanwege de benodigde financiën en personele capaciteit (zie einde van dit hoofdstuk), maar ook om inhoudelijke redenen. Voor sommige projecten is namelijk eerst realisatie van een ander project nodig. In een Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) vindt prioritering van de projecten plaats, op basis van bijdrage aan de doelen, noodzakelijke volgorde, de jaarlijkse programmering en begroting en koppelkansen.








Figuur 45: Totaalbeeld fysieke uitvoeringsprojecten

In onderstaande tabellen laten we dit laatste aspect tot uitdrukking komen. Voor de projecten die genoemd staan onder “Vanaf heden uit te voeren” hoeft realisatie niet te wachten op realisatie van een ander project.

Voor de andere projecten is aangegeven van welk projecten realisatie afhankelijk is, bijvoorbeeld van de A8-A9 en de aanpassing van de provinciale weg N203.













	1. Keuzevrijheid bieden als basis	2. Zoneringsnaar gebiedstypen	3. Ruim baan voor fietsen en lopen	4. Zaanse ladder als hoofdstructuur	5. Knooppunten om modaliteiten samen te laten komen	6. Versterken van de hoofdstructuur voor de auto.	7. Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbinden.	8. Versterken van de kernen met levendige stads- en dorperven.	9. Stimuleren van Slimme en Schone logistiek	10. De Zaan beter benutten.	11. Verleiden en innoveren met nieuwe technieken.	12. Mobiliteit en ruimte gaan hand in hand in mobiliteitsfonds.
												
<i>Vanaf heden uit te voeren</i>												
1	Realiseren van Zaan-IJ corridor	X		X	X		X	X			X	X
2	Korte termijn leefbaarheidsmaatregelen N203 Krommenie incl. rondweg Saendelft	X	X			X		X				
3	Provinciale weg N203 (m.u.v. traject Krommenie)	X	X			X		X	X			
4	AVANT Thorbeckeweg	X	X	X	X	X	X		X		X	X
5	Oostelijke doorfietsroute	X	X	X	X		X	X				X
6	Centrumontwikkeling Zaandam (incl. parkeerverwijzing en routing logistiek)		X	X	X	X	X	X	X			X
7	Fietstunnel in Koog aan de Zaan	X		X	X			X				X
8	Herstellen historische verbinding Guisweg voor fiets (en auto)	X	X	X	X	X		X				X
9	Zoekrichting fietsroute Beverwijk/Heemskerk (Beverwijk/ Assendelft/ Westzaan/ Zaandam)	X	X	X	X			X				X
10	Julianabrug – Wandelweg/Wormerveer door Zaandijk.	X	X	X	X	X		X				X
11	(Onderzoek naar) Mogelijk nieuwe fiets/voetbrug over de Zaan ter hoogte van Verkade-complex	X		X	X			X				
12	Versterken verbinding Vlietsend Krommenie – Dorpsstraat Assendelft	X		X	X			X				

													
13	Herontwikkeling Wibautas	X	X	X	X	X	X	X					X
14	Prins Bernhard Knoop	X	X				X		X			X	
15	Guisweg			X	X	X	X					X	
16	Busbrug 24 uur open en herinrichting rondweg Westerkoog			X			X		X				
17	Zero emissie zones voor stadslogistiek in Zaandam, Wormerveer en Krommenie								X	X		X	
18	Verkennen en verbeteren circulatie Krommenie	X	X	X		X	X		X	X		X	X
19	Brug over Nauernasche vaart (verlengde) Ned Benedictweg	X		X			X		X				
	<i>Projecten na realisatie A8/A9</i>												
20	Provinciale weg N203 in Krommenie	X		X		X	X		X	X		X	
21	Stadsweg A7	X				X	X		X	X		X	
	<i>Projecten na of parallel aan Provinciale weg</i>												
22	Groene loper Krommenie	X	X	X		X	X		X	X		X	X
23	Groene loper Wormerveer	X	X	X		X	X		X	X		X	X
24	Derde brug over de Zaan in verlengde van Pr. Irene-brigadeweg	X		X			X		X				
25	Doorfietsroute Provincialeweg N203	X		X	X	X			X			X	
	<i>Projecten parallel aan ontwikkeling Achtersluispolder</i>												
26	AVANT Thorbeckeweg Fase 2	X	X	X	X	X	X		X				X

10.2 Samenwerkingsprojecten voor het OV

Zaanstad is niet de aanbieder van het openbaar vervoer. De Vervoerregio Amsterdam besteedt het openbaar vervoer (bus-/tram-/metro

-verbindingen) in Zaanstad aan en het Rijk is verantwoordelijk voor het treinvervoer. Daarom is een deel van onze inzet gericht op lobby bij en samenwerking met andere overheden voor beter openbaar vervoer.

	1. Keuzevrijheid bieden als basis	2. Zonerling naar gebiedstypen:	3. Ruim baan voor fietsen en lopen	4. Zaanse ladder als hoofdstructuur	5. Knooppunten om modaliteiten samen te laten komen	6. Versterken van de hoofdstructuur voor de auto.	7. Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbinden.	8. Versterken van de kernen met levendige stads- en dorperven.	9. Stimuleren van Slimme en Schone logistiek	10. De Zaan beter benutten.	11. Verleiden en innoveren met nieuwe technieken.	12. Mobiliteit en ruimte gaan hand in hand in mobiliteitsfonds.
												
<i>Landelijk en regionaal programma Toekomstbeeld OV</i>												
27	Inzet op elke spoorlijn minimaal 4 Sprinters per uur rijden (op zaanlijn wellicht 6 sprinters)	X	X	X	X	X	X					X
28	Inzet op Landelijke ontsluiting met minimaal 4 IC's per uur van en naar Zaandam (voorkeur voor 6 IC's per uur)	X	X	X	X	X	X					X
29	Verbeteren verbindingen Zaandam-Purmerend-Hoorn (Hoornse lijn) en Zaandam-Schiphol-Leiden-Den Haag	X	X	X	X	X	X					X
30	Behouden en verbeteren van kwaliteit op de verbindingen naar Alkmaar en naar Amsterdam	X	X	X	X	X	X					X
<i>(H)OV</i>												
31	Zaan-IJ corridor	X	X	X	X	X	X	X			X	X
32	Verbindende OV-lijnen opwaarderen naar R-net	X	X	X	X	X	X				X	X
33	Kwaliteit en om centrum Zaandam leiden	X	X	X	X	X	X				X	X
34	OV-verbinding Meneba	X	X		X	X	X				X	X
35	Hogere frequentie Hempont en Pont Buitenhuizen	X		X		X			X			
<i>Knooppunt ontwikkeling</i>												
36	P+R locaties	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
37	OV-knoop Prins Bernhardplein	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
38	HOV-knoop De Vlinder	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
39	HOV-knoop Peperstraat	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X

10.3 Programmering en uitwerkingsplannen

Dit ZMP geeft de kaders mee op hoofdlijnen. Op een aantal onderdelen is een verdere en verdiepende uitwerkingslag gewenst.

Thematisch deelbeleid en actieplannen

- Plan deelmobiliteit en knooppunten;
- Parkeernota;
- Actieplan fiets;
- Actieplan uitrol laadinfra tot en met 2040;
- Nota Integraal verkeersmanagement;
- Actieplan toegankelijkheid en bereikbaarheid voetgangers;
- Vernieuwd werkplan verkeersveiligheid (in samenhang met SPV en nul verkeersslachtoffers).
- Programma mobiliteitsmanagement incl. werkgeversaanpakken;
- Programma Slimme en schone Logistiek;
- Aanpassing Handboek Openbare Ruimte;
- (Tussentijdse) monitoring en evaluatie ZMP.

Gebiedsuitwerkingen

Het ZMP wordt voor elk deel van Zaanstad uitgewerkt in een gebiedsuitwerking. Voor Krommenie/Wormerveer en Poelenburg/Peldersveld is deze uitwerking al gestart parallel aan het opstellen van het ZMP. Voor de nieuwe ontwikkelingen Hembrugterrein en Achtersluispolder zijn ook al mobiliteitsvisies gemaakt of in ontwikkeling.

Na vaststelling van het ZMP willen wij nog de volgende gebiedsuitwerkingen maken:

- Zaanse Schans (inclusief Haaldersbroek);
- Westerwating en Westerkoog (inclusief Onderzoeken derde ontsluiting van Westerwating);
- Westzaan, Assendelft en Saendelft;
- Bedrijventerreinen Zuiderhout-Westerspoor-HoogTij;
- Oud-Koog, Oud-Zaandijk en Rooswijk;
- Kogerveldwijk en Het Kalf;
- Zaanadam om de Zaan (Zaanadam Centrum, West en Zuid (m.u.v. Achtersluispolder), Zaaneeiland, Hoornseveld, Rosmolenwijk).

Ontwerpend onderzoek met verkeer en stedenbouw

- Verbetering fietsnetwerk;
- Provinciale weg N203;
- Herontwikkeling Wibautas;
- Prins Bernhard knoop;
- Guisweg;
- Centrumontwikkeling Zaanadam;
- AVANT fase 2;
- Ned Benedictweg incl. brug over Nauernasche Vaart.

Specifieke verkenningen en maatregelpakketten

- Programma toegankelijkheid Zaan;
- Programma spoorse ontsluitingen;
- Ontwikkelingsplan toeristisch concept vervoer over water;
- Verkenning waterbus;
- MobiliteitsProgramma van Eisen bij grotere nieuwbouwontwikkelingen.

Specifieke uitwerking, realisatie mee laten lopen met bijv beheer en onderhoud

- Realiseren van hardlooppnetwerk met markering van routes;
- Uitwerkingsplan fietsknelpunten.

10.4 Financieringsstrategie

In dit ZMP is aangegeven hoe Zaanstad de mobiliteit van de toekomst wil organiseren, om te zorgen dat Zaanstad optimaal kan blijven functioneren, en wat daarvoor nodig is. Daarbij hebben wij in het achterhoofd gehouden dat de financiële mogelijkheden niet onbeperkt zijn, integendeel. Daarom bevat de uitvoeringsagenda de maatregelen die wij denken dat echt (en als eerste) nodig zijn. En spreken wij voor mega-investeringen zoals nieuw spoor of ondertunnelingen uit waarvoor wij als eerste gaan.

Het financieren en realiseren van deze maatregelen zal de komende jaren een grote opgave zijn, waarvoor wij de financiële

middelen niet direct zelf voorhanden zullen hebben. Langs de volgende lijnen gaan wij op zoek naar de benodigde budgetten.

Programmabenedering, opgaveregie

Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget te organiseren voor de uitvoering van het ZMP. Budgetten zullen stap voor stap gevonden worden. Zowel het vinden van financiers als realisatie van de maatregelen willen we daarom programmatisch aanpakken. We maken hiervoor een Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB). Een opgaveregisseur Mobiliteit is hiervoor verantwoordelijk. Dit MPB wordt gelinkt aan en onderdeel van het Investeringsfonds van Zaanstad. Het MPB moet zo worden ingericht dat het kan inspelen op subsidiekansen die zich voordoen (zie hierna). Via de begrotingscyclus rapporteert de opgaveregisseur over de voortgang en doet de opgaveregisseur via voorjaarsnota en begroting financieringsvoorstellen.

Mobiliteitsfonds inrichten

De verstedelijkingsopgave is één van de belangrijkste redenen waarom een omslag in mobiliteit noodzakelijk is. Daarom hebben wij eerder in dit ZMP aangegeven dat er behalve een inhoudelijke, ook een financiële relatie zou moeten komen te liggen tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsopgave. Wij willen verkennen of het mogelijk is een mobiliteitsfonds op te richten, dat wordt gevuld met bijdragen uit ruimtelijke ontwikkelingen. Dit

fonds wordt besteed aan planoverstijgende mobiliteitsmaatregelen in het MPB te kunnen bekostigen.

Lobby

Voor de grootste projecten is financiering door meerdere partijen noodzakelijk, waarbij de bijdrage van Zaanstad zelf dan vaak slechts een fractie van het totaal is. Een voorbeeld is de ZaanIJ-corridor. Hierin trekken wij al op met provincie, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam, om allereerst de inhoudelijke noodzaak gezamenlijk te bepalen en vervolgens te werken aan oplossingen. Ook lobby bij het rijk is dan nodig, om in voorkomende gevallen erkenning van het landelijke belang van een project te krijgen, zoals eerder succesvol gedaan in bijvoorbeeld de Corridor Amsterdam-Hoorn. Daarom versterken we ook de relatie met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, waarin Rijk en regio samenwerken.

Subsidies

De Vervoerregio Amsterdam is onze belangrijkste partner in het ZMP, zowel voor grote als kleine projecten. Om te zorgen dat we optimaal aansluiten bij de financieringskansen die de VRA biedt, hebben wij het ZMP in overleg met de VRA opgesteld. De beleidsdoelen van de VRA komen terug in dit ZMP. Wij gaan nu met de VRA in gesprek welke projecten kansrijk zijn voor cofinanciering en daar proberen wij afspraken over te maken,

bijvoorbeeld via de Investeringsagenda mobiliteit.

Ook de provincie Noord-Holland is een belangrijke partner. Vooral bij de grotere projecten zijn er kansen. De projecten hebben direct impact op hun wegennetwerk. Daarom is het van belang om met de provincie allianties op te stellen.

Ook de kansen bij het Rijk houden we in de gaten, vooral als zich specifieke subsidiekansen voordoen zoals recent voor fietsenstallingen en verkeersveiligheid. In Europa zullen we, samen met de Vervoerregio, kijken waar mogelijkheden liggen. In dat geval kan het zowel gaan om infrastructuur van grote projecten van continentaal belang, als meer innovatieve projecten gericht op onder meer nieuwe mobiliteitstechnieken, stimuleren fietsen, zero emissie logistiek etc.

In alle gevallen zullen wij de blik niet alleen moeten richten op pure mobiliteitssubsidies. Ook programma's gericht op bijv. duurzaamheid en economische ontwikkeling bieden soms kansen op subsidie voor mobiliteit. En dat geldt ook voor woningbouw: de recent binnengehaalde gelden vanuit de woningbouwimpuls zijn voor een belangrijk deel voor bereikbaarheid bedoeld.

Het binnenhalen van subsidies is één ding. Het vervolgens binnen de voorwaarden realiseren van het project en het daadwerkelijk ophalen van de subsidie vraagt in Zaanstad nog wel

extra aandacht. Via de eerdere aangegeven programmabenedering moet dit strakker worden georganiseerd.

Ten slotte willen we, gekoppeld aan de verkenning naar een Mobiliteitsfonds, erover nadenken om binnengehaalde subsidiegelden op mobiliteitsprojecten ook vaker te oormerken voor mobiliteit. Mocht een subsidie per saldo geld (besparingen) opleveren die op nieuwe projecten kunnen worden ingezet, dan zou het inhoudelijk logisch zijn deze winst ook weer in te zetten binnen mobiliteit. En dan bij voorkeur op projecten waar op hun beurt ook weer subsidie kan worden aangevraagd.

Werk met werk maken

Niet voor alle projecten moet het complete budget nieuw worden gevonden. Er liggen ook kansen om werk met werk te maken, met name in de vervangings- en onderhoudsprojecten die in het meerjaren investeringsprogramma (MIP) staan. Door onderhoud van een straat te combineren met herinrichting, hoeft minder nieuw budget gevonden te worden. Bovendien kan dit overheidsgeld vaak (deels) worden ingezet als cofinanciering bij subsidieaanvragen.

Samenwerken en benutten kennis van andere overheden en partners in de stad

Behalve financieel willen we ook meer gebruikmaken van de kennis en expertise van de Vervoerregio, bijvoorbeeld op het gebied van smart mobility of elektrisch vervoer. Door vaker aan te haken bij trajecten van de Vervoerregio, kunnen wij als gemeente onze personele capaciteit efficiënt inzetten. Ook met de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam kunnen wij vaker samenwerken, bijvoorbeeld op het vlak van logistiek.

Ten slotte hebben we met name in Hoofdstuk 7 laten zien dat het realiseren van de doelen van dit mobiliteitsplan ook wordt bepaald door de keuzes die de gebruikers van de stad maken. Daarom is het ook in financieel opzicht belangrijk de kracht van bedrijven, werkgevers en instellingen in onze stad optimaal te benutten. Hoe meer zij bijdragen aan de omslag naar slimme, duurzame mobiliteit, hoe beter dat is. Met andere woorden: investeren in een goed relatienetwerk met deze partijen, betekent voor Zaanstad minder hoeven investeren in dure infrastructurele oplossingen.