

Samenvatting Ontwerp Zaans Mobiliteitsplan

Ontwerp Zaans Mobiliteitsplan 2040: reageren kan tot en met 21 maart

Het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) is het nieuwe, strategische beleidskader voor mobiliteit. Het schetst de visie op mobiliteit in Zaanstad tot aan 2040.

Zaanstad groeit. Steeds meer mensen werken, wonen en recreëren in Zaanstad. Dat betekent dat de ruimte schaars wordt en we moeten kijken wat de groei in de toekomst voor het verkeer en vervoer in de stad betekent. Dat vraagt om een andere manier van denken over verkeer en vervoer. Hoe zorgen we ervoor dat de komende twintig jaar de stad bereikbaar en leefbaar blijft? Hoe zorgen we ervoor dat wanneer er meer mensen zijn, zij zich kunnen blijven verplaatsen en hoe verdelen we de ruimte voor voetgangers, fietsers en auto's? En hoe draagt mobiliteit bij aan duurzaamheid en bouwplannen?

In het ontwerp Zaans Mobiliteitsplan stellen we 12 hoofdkeuzes voor die invulling moeten geven aan de transitie. Hieronder leest u een samenvatting van de hoofdkeuzes. Iedereen die dat wil kan reageren op de inhoud van het plan. Vanaf maandag 8 februari ligt het plan zes weken ter inzage. U kunt tot 21 maart 2021 een reactie geven. De reacties op het plan wordt gebruikt om het plan definitief te maken. Het ontwerp vindt u op de website <https://mobiliteitsplan.zaanstad.nl/>. Bij het gemeentearchief in het stadhuis kunt u op afspraak een papieren versie van het plan inzien.

Via zaanstad.nl kunt hiervoor een afspraak maken.

Reageren kan op twee manieren:

- Online via mobiliteitsplan@zaanstad.nl
- Per post; Gemeente Zaanstad, Postbus 2000, 1500 GA Zaandam, onder vermelding van inspraak mobiliteitsplan

1) Keuzevrijheid is de basis, maar we verleiden wel

Iedereen maakt zijn of haar eigen keuze hoe en met welk vervoersmiddel hij of zij zich wil verplaatsen. Tegelijkertijd is er wel een andere balans nodig in vervoersmiddelen. Daarom verleiden we de Zaanster vaker te lopen en de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. Dit doen we door bijvoorbeeld openbare ruimte aantrekkelijker te maken, nieuwe fietsroutes aan te leggen of het openbaar vervoer te verbeteren. Soms zijn ook nieuwe parkeerregels nodig om het gebruik van de openbare ruimte te kunnen verbeteren.



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



De transitie en de manier waarop we verleiden, verschilt van gebied tot gebied. Ieder gebied heeft zo zijn eigen kenmerken, dat maakt Zaanstad uniek. We kiezen voor een zonering, die recht doet aan de verschillende gebiedstypen in Zaanstad. En we maken per plek de vervoerwijzen die het beste bij die plek passen, aantrekkelijker. In centrumgebieden zetten we bijvoorbeeld extra in op de voetganger, stimuleren we parkeren aan de rand van het gebied en is het parkeerbeleid strenger. In kleine dorpen en landelijk gebied zijn het meer auto en fiets die de aandacht krijgen.

Denk dan aan voldoende laadvoorzieningen voor elektrische auto's en aantrekkelijkere fietsroutes naar stations en stad- en dorpscentra.

3) Ruim baan voor fietsen en lopen

We geven meer ruimte aan fietsers en voetgangers. Mogelijkheden om de fiets te stimuleren willen we optimaal gebruiken. Dit betekent dat we inzetten op veilige fietsroutes, korte wachttijden bij stoplichten en spoorovergangen, minder omrijden en het creëren van aantrekkelijke fietsroutes.



Denk aan een nieuwe noordelijke fietsverbinding over de Nauernasche Vaart tussen Wormerveer en Krommenie, een hogere frequentie voor de Hempont en een verbinding van Zaandam via Westzaan en Assendelft helemaal door naar Beverwijk. Ook het lopen bevorderen we op dezelfde wijze door barrières te verminderen en directe, aantrekkelijke én toegankelijke looproutes te bieden, bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer. Maar ook met veilige schoolomgevingen en aantrekkelijke looproutes naar winkelcentra. Daarnaast willen we fietsenstallingen bij alle centra en grote openbaar vervoer op- en overstapplaatsen.

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



We kiezen voor een sterke hoofdstructuur in de vorm van de Zaanse Ladder. Het spoor vormt een belangrijke noord-zuidas door Zaandam. Maar daarnaast willen we een tweede, oostelijke as met snel en frequent openbaar vervoer (snelle bus, tram of metro). Deze tweede as ontsluit in ieder geval de grote gebiedsontwikkelingen in de Achtersluispolder, Centrum-Oost, 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 bijvoorbeeld werk voor de inwoners van Poelenburg en Peldersveld. Dit wordt ondersteund door sterke fietsverbindingen in noord-zuid- én oost-westrichting, zoals een tweede noord-zuid-doorfietsroute langs de Gouw, verbeterde fiets- en loopverbindingen uit Poelenburg-Peldersveld naar een snelle bus, tram of metro en een verbeterde fietstunnel bij station Koog aan de Zaan.

5) Knooppunten om de verschillende vormen van vervoer samen te laten komen

We kiezen ervoor zogenaamde mobiliteitsknooppunten te ontwikkelen waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en aangeboden worden. Hierdoor wordt het gemakkelijker om meerdere vervoersmiddelen te gebruiken om de eindbestemming te bereiken of gebruik te maken van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen). Dit kan zijn P+R (zoals bij Krommenie-Assendelft), openbaar vervoer knooppunten (van trein en snelle bussen, bijvoorbeeld bij ZMC) bij bezoekerscentra (centrum- of toeristische knooppunten, zoals de Zaanse Schans), in woonbuurten (straat of buurt voor deelauto en laadpunten) of rond het water bij aanlegsteigers. Waar mogelijk combineren we het met bijvoorbeeld afleverpunten voor pakketjes.



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

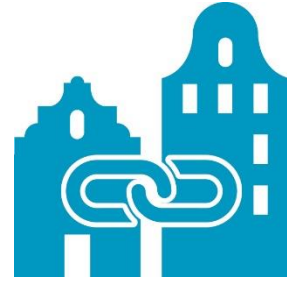


We kiezen ervoor de hoofdstructuur voor de auto te versterken en enkele provinciale wegen als stadsboulevards in te richten. Hierdoor wordt het verkeer naar de regio zo snel mogelijk naar het (Rijks)hoofdwegennet gestuurd. Doorgaand verkeer in de centra wordt verminderd, terwijl centra wel bereikbaar 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. Met de Thorbeckeweg (en later een nieuwe aansluiting op Poelenburg) en de A8-A9 versterken we die hoofdstructuur, zodat we de N203 in onder

meer Krommenie, Zaandijk en centrum Zaandam, maar ook de Wibautas (op termijn) anders kunnen inrichten.

7) Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbonden

We zorgen ervoor dat Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbonden zijn. De Achtersluispolder en het Hembrugterrein vormen hierin een belangrijke schakel. De focus ligt op snelle verbindingen met Amsterdam-Noord, -Centrum én Sloterdijk / Haven-Stad, met openbaar vervoer, fiets en over water. Het gaat om de Dam-tot-Dam-fietsroute, snelle openbaar vervoer verbinding richting Amsterdam-Noord, betere verbinding via de Hempont én mogelijk ook een waterbus van Zaandam naar Amsterdam.



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 daar meer ruimte aan de duurzame vervoer, zoals de voetganger en de fietser. De inrichting van de openbare ruimte is gericht op bestemmingsverkeer en goede laad-/losvoorzieningen voor het vervoeren van goederen. We maken ook aantrekkelijke looproutes tussen treinstations en centra van bijvoorbeeld Krommenie en Wormerveer. Bij de Zaanse

Schans gaan we toe naar meer parkeren op afstand, ook van touringcars. Met een shuttlebus, of met de boot uit Amsterdam, kun je op de Schans komen.

9) Stimulans voor slimme en schone logistiek

We stimuleren slimme en schone goederenvervoer. De overlast van het vervoeren van goederen willen we verminderen zonder dat dit gevolgen heeft voor de economie van de stad en dorpen. Met fysieke en organisatorische aanpassingen kunnen we dit waarmaken. Wij zetten in op Zero Emissie Zones voor bestel- en vrachtoertuigen 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 gebruiken



We willen de Zaan beter benutten. De Zaan is een unieke kernkwaliteit van Zaanstad en biedt mogelijkheden voor vervoer. 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 de mogelijkheden te gebruiken, samen met bedrijven. 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 watervoer ook voor forenzen inzetten, bijvoorbeeld via een waterbus.

11) Verleiden en innoveren

Het netwerk van wegen is een belangrijke voorwaarde voor het vervoer en verkeer in de toekomst. Maar er is meer nodig. Uiteindelijk maken mensen en bedrijven zelf keuzes, die bepalen welke vormen van vervoer op de straat zichtbaar zijn. Het is daarom minstens zo belangrijk 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 bij toekomstbestendige mobiliteit. De snelle ontwikkelingen op het technologische vlak bieden allerlei nieuwe mogelijkheden. Als die bijdragen aan onze doelen, willen we ze een logische plek in de stad



geven. We werken hier samen met ondernemers en inwoners van Zaanstad aan en stimuleren het gebruik van deelmobiliteit, door ruimte te geven aan deelauto's en fietsen. We sluiten met werkgevers een green deal om meer mensen naar hun werk te laten fietsen. We proberen jongeren én ouderen zich prettig en veilig te laten voelen op de fiets. Met centrumondernemers kijken we of bijvoorbeeld het ophalen van afval slimmer kan. En met logistieke bedrijven werken we aan een hub voor winkelleveringen, maar ook voor de bouw.

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



Door de groei van Zaanstad is het nodig keuzes in verkeer en vervoer 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. Van belang is om dit goed mee te nemen in de ruimtelijke ontwikkelingen. We stellen daarom vooraf eisen waaraan een ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen. En we richten een mobiliteitsfonds in, waarin ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage storten die nodig zijn voor de mobiliteitstransitie in Zaanstad.

Gefaseerde aanpak

Het realiseren van deze ambitie kost tijd en geld. Tijd omdat het een stapsgewijze ontwikkeling is, niet alles kan morgen. Ook kost het tijd om mensen en bedrijven mee te krijgen in de ontwikkeling. Maar ook is niet meteen al het geld voorhanden dat we nodig hebben. Daarom maken we een meerjarenplan, waarin we stap voor stap naar het einddoel toegaan. En waarbij we flexibel inspelen op (financiële en ruimtelijke) kansen die zich voordoen.