

ZVVP 2008: Verkeer in een goed milieu!

Z/2008/69236



Hoofdrapport

Definitief, 12 februari 2009

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	11
1.1	AANLEIDING EN DOEL	11
1.2	DE POSITIE VAN HET ZVVP.....	11
1.3	HOE IS HET ZVVP TOT STAND GEKOMEN?.....	12
1.4	DE OPBOUW VAN HET ZVVP	13
2	KADERS EN CONTEXT	15
2.1	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN STRATEGISCH BELEID	15
2.2	MILIEU	19
2.3	MOBILITEIT	20
3	DE MOBILITEITSVISIE: STRATEGISCHE KEUZES	23
3.1	HET PROBLEEM EN DE DILLEMA'S: KEUZES NOODZAKELIJK	23
3.2	MOBILITEITSVISIE: DE PIJLERS VAN HET MOBILITEITSBELEID.....	25
4	DUURZAME ECONOMISCHE STRUCTUURVERSTERKING	31
4.1	ONTSLUITING VAN BEDRIJVEN MET DUURZAME VERVOERMIDDELEN	31
4.2	KWALITEIT OPENBARE RUIMTE, UITSTRALING EN IMAGO	31
4.3	ONTSLUITING VRACHTVERKEER OVER DE WEG	32
4.4	KANSEN VOOR (OPENBAAR) VERVOER OVER HET WATER	33
4.5	ZAAANSE SCHANS	33
5	SOCIALE COHESIE	35
5.1	VERSTERKEN SOCIALE COHESIE.....	35
5.2	VERMINDEREN BARRIÈRES FIETSVERKEER.....	35
5.3	VERMINDEREN BARRIÈRES OPENBAAR VERVOER.....	37
5.4	VERMINDEREN BARRIÈRES AUTOVERKEER	37
5.5	VERSTERKEN SOCIALE FUNCTIE VAN HET OPENBAAR VERVOER.....	38
5.6	VOORZIENINGEN	38
5.7	VERSTERKEN STEDELIJKE STRUCTUUR	39
6	LEEFBAARHEID EN MILIEU	41
6.1	KNELPUNTEN LUCHTKWALITEIT 2006.....	41
6.2	VERBETEREN LUCHTKWALITEIT	41
6.3	KNELPUNTEN GELUID.....	42
6.4	VERMINDEREN VERKEERSGELUID	43
7	STAD STADSER, DORPEN DORPS	45
7.1	INVERDAN: VERKEERSLUW STADSHART	45
7.2	DE DORPEN.....	47
8	HERKENBARE STAD	49
8.1	SYNERGIE MOBILITEIT, STEDENBOUW EN STADSONTWIKKELING	49
8.2	NIEUWE WOONLOCATIES	50
8.3	BEWEGWIJZERING	50
9	MOBILITEITSMARKETING: BEÏNVLOEDEN MOBILITEITSGEDRAG	51
10	FIETSVERKEER EN VOETGANGERS	53
10.1	AANVULLING OP FIETSNOTA 2007	53
10.2	FIETSENSTALLINGEN.....	55
10.3	VOETGANGERS EN KWETSBAAR VERKEERSDEELNEMERS.....	56
11	OPENBAAR VERVOER	57
11.1	UITBREIDEN NETWERK EN EFFICIENCYVERBETERING	57
11.2	DOORSTROMING	59
12	HOOFDWEGENNET EN VERBLIJFSGEBIEDEN	61
12.1	KNELPUNTEN HOOFDWEGENNET	61
12.2	AANPAK KNELPUNTEN HOOFDWEGENNET	62
12.3	DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT.....	66
12.4	VERBLIJFSGEBIEDEN.....	67
13	GOEDERENVERVOER	69
14	VERKEERSVEILIGHEID	71
15	PARKEREN EN STALLEN	73
15.1	PARKEERREGULERING	73
15.2	PRIJSBELEID	73
15.3	WOONWIJKEN	74
15.4	BEDRIJVENTERREINEN	75
15.5	PARKEERNORMEN BIJ UITBREIDINGEN.....	75
15.6	STATIONS.....	75
15.7	PARKEREN OP AFSTAND	76
15.8	VRACHTWAGENPARKEREN	76
16	BASIS VOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA	77
16.1	VERTALING NAAR EEN ACTIE- EN UITVOERINGSPROGRAMMA	77
16.2	HOOFDLIJNEN VOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA.....	77
16.3	VASTSTELLING ZVVP IS START UITVOERING	79

VOORWOORD

Voorwoord

Met gepaste trots biedt het college van gemeente Zaanstad hierbij het Concept Zaans Verkeers en Vervoersplan (ZVVP) aan. Het ZVVP is de strategische visie van het college op het mobiliteitsbeleid in Zaanstad.

Het mobiliteitsvraagstuk staat in Zaanstad niet op zichzelf. Andere beleidsdoelstellingen komen in het ZVVP tot uitdrukking, dat als zodanig een integratiekader op het gebied van verkeer en vervoer vormt.

Maar: Zaanstad staat ook niet alleen in de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk. Voor het realiseren van de beleidsdoelstellingen is langdurige samenwerking op verschillende schaalniveau's voor gemeente Zaanstad een absolute noodzaak. Het ZVVP vormt een belangrijke basis om de samenwerking in de aanpak van mobiliteitsvraagstukken vorm te geven en is een belangrijke opmaat naar concrete maatregelen.

RAADSBESLUIT

De raad van de Gemeente Zaanstad,
*gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders,
kennis genomen hebbende van de punten uit de voorbereidende
vergaderingen op 8 januari 2009 en 29 januari 2009.*

Besluit:

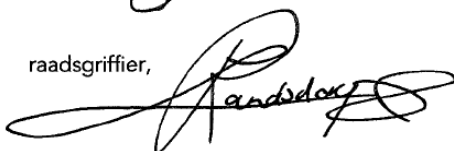
De hoofdlijnen van het ZWP vast te stellen, zijnde:

1. De *mobilitieitsvisie* van het gemeentebestuur, gebaseerd op de volgende punten:
 - i. Het mobiliteitsbeleid volgt niet de groei van het autoverkeer, maar is sturend om de negatieve effecten te verminderen en te voorkomen.
 - ii. De groei van het autoverkeer wordt afgeremd om de kwaliteit van de stad te verbeteren en tevens ruimte te bieden aan het economisch verkeer dat geen alternatieven heeft en weggebonden is en blijft.
 - iii. De autoafhankelijkheid wordt verminderd door het aantrekkelijker maken van alternatieven. Het afremmen van het autogebruik wordt tevens beïnvloed door het betalen naar de mate van het gebruik (rijden), ruimtegebruik (parkeren) en de belasting van de omgeving (milieu). Hiervoor geldt het eenvoudig economisch principe: wie weinig gebruikt en belast betaalt minder dan degene die veel gebruikt en belast.
 - iv. Behoudens gebieden waar autorijden niet mogelijk is (zoals natuur- en voetgangersgebieden), kan de reiziger zelf blijven kiezen voor zijn vervoerswijze.
2. Het *mobilitieitsbeleid*, gericht op duurzaamheid, bereikbaarheid, samenhang met de stadsontwikkeling, het versterken van het imago en het stadsbeeld en gedragsbeïnvloeding, inhoudende dat:
 - i. Mobiliteit ten dienste dient te staan van maatschappelijke ontplooiing, sociale cohesie, economische ontwikkeling en kwaliteit van de stad.
 - ii. Het gebruik van de auto niet altijd noodzakelijk is: er zijn goede meer duurzame alternatieven beschikbaar (keuzemogelijkheden).
 - iii. Het gebruik van de auto niet overal even gemakkelijk blijft: weggebruikers dienen te betalen naar gebruik en belasting van de omgeving. Andere vormen van vervoer worden goedkoper ten opzichte van de auto.
 - iv. Het gebruik van de auto nodig en mogelijk is als het niet anders kan, maar dan wel schoon (emissie): bijvoorbeeld het vrachtverkeer economisch verkeer, verkeer naar locaties en op tijdstippen waarvoor geen alternatieven aanwezig zijn.
3. Waarbij de speerpunten van het mobiliteitsbeleid zijn:
 - i. Duurzaam economische ontwikkeling, zijnde:
 - a. Kwalitatief hoogwaardige fietsroutes, waarbij het aanbod van fietsparkeerplaatsen gelijk dient op te gaan met de vraag ernaar. (Amendement 1A)
 - b. Structuurversterkend openbaar vervoer: doortrekken noordzuidlijn, benutten Zaanlijn, doortrekken lijn 50 en aantakken op ringlijn Amsterdam.
 - c. Openbaar vervoer over water: naar het Hembrugterrein, Zaanwaterbus.
 - d. Aantrekkelijk openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer en bezoekers van het stadscentrum.
 - e. Oplossen knelpunten hoofdwegenet: Thorbeckeweg/Poelenburg, ontsluiting Westerwatering, spoorwegovergangen, doortrekken A8/A9.
 - f. Goederenvervoer over water, waarbij gestreefd wordt naar een schone scheepvaart. (Amendement 1B)
 - ii. Sociale cohesie, zijnde:
 - a. Goedkoop openbaar vervoer in de daluren.
 - b. Realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
 - c. Opheffen barrièrewerking spoorlijnen en Provincialeweg (noord).
 - d. Het voetgangersnetwerk te optimaliseren voor verkeersdeelnemers met beperkingen. (Amendement 1C)
 - e. Er is aandacht voor de bereikbaarheid per auto en parkeermogelijkheden voor diegenen die afhankelijk zijn van vervoer per auto zoals sommige ouderen en mensen met een beperking. (Amendement 1I)
 - iii. Leefbaarheid en milieu, zijnde:
 - a. Vermijden sluipverkeer in verblijfsgebieden en over dorpslinten.
 - b. Parkeren in woonwijken: eerlijk verdelen van de parkeerruimte (regulering) naar gebruik in combinatie met aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
 - c. Parkeertarieven differentieren naar milieubelasting en voertuigtype.
 - d. Milieuzones, schoon vrachtverkeer, stadsdistributie.
 - e. Reduceren van het verkeerslawaaï.
 - f. Schone voertuigen openbaar vervoer en gemeentelijk wagenpark.

- g. Stimuleren gebruik van de fiets op korte ritten. Stad stadser, dorpen dorps
 - h. Verkeersluw stadscentrum Inverdan.
 - i. Karakter dorpslinten behouden en versterken.
 - j. Aanbieden aantrekkelijke alternatieven voor de auto aan de bezoekers van het stadscentrum.
 - k. **Instellen van voertuigafhankelijke groene golven op doorgaande verbindingswegen. (Amendement 1D)**
- iv. Herkenbare stad, zijnde:
- a. Netwerk van fietsenstallingen.
 - b. Versterken onderlinge samenhang tussen stedelijke functies en fietsroutes en het openbaar vervoer.
 - a. openbaar vervoer.
 - b. Bewegwijzering.
- v. Gedragsbeïnvloeding, zijnde:
- a. Stimuleren gebruik fiets en openbaar vervoer voor verschillende doelgroepen
 - b. (mobiliteitsmarketing).
 - c. Prijsbeleid: betalen naar gebruik en milieubelasting.
 - d. Handhaving.

Aldus besloten in de raadsvergadering van 12 februari 2009,

voorzitter, 

raadsgriffier, 

SAMENVATTING

In het ZVVP geeft de gemeente Zaanstad haar visie op het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Het mobiliteitsbeleid moet bijdragen aan het economisch en maatschappelijk functioneren van een schone stad. De verkeers- en milieuvraagstukken worden in hoge mate bepaald door de omvang en groei van het wegverkeer. De auto heeft sterk bijgedragen aan maatschappelijke en economische veranderingen en vooruitgang. De auto blijft dan ook een belangrijk vervoermiddel voor onder andere economische activiteiten. Tegelijkertijd dreigt de auto door het massale gebruik juist remmend te gaan werken: negatieve gezondheidseffecten (geluid en luchtkwaliteit), economische schade voor het economische noodzakelijke wegverkeer door congestie, inefficiënt ruimtegebruik, afname van de kwaliteit van de woonomgeving en het stagneren van stedelijke ontwikkeling indien niet wordt voldaan aan de milieunormen (luchtkwaliteit, geluid). Ook de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) kunnen in de knel komen door de omvang van het autoverkeer.

De mobiliteitsvisie van het gemeentebestuur is gebaseerd op de volgende punten:

- *Het mobiliteitsbeleid volgt niet de groei van het autoverkeer, maar is sturend om de negatieve effecten te verminderen en te voorkomen.*
- *De groei van het autoverkeer wordt afgeremd om de kwaliteit van de stad te verbeteren en tevens ruimte te bieden aan het economisch verkeer dat geen alternatieven heeft en weggebonden is en blijft.*
- *De auto-afhankelijkheid wordt verminderd door het aantrekkelijker maken van alternatieven. Het afremmen van het autogebruik wordt tevens beïnvloed door het betalen naar de mate van het gebruik (rijden), ruimtegebruik (parkeren) en de belasting van de omgeving (milieu). Hiervoor geldt het eenvoudig economisch principe: wie weinig gebruikt en belast betaalt minder dan degene die veel gebruikt en belast.*
- *Behoudens gebieden waar autorijden niet mogelijk is (zoals natuur- en voetgangersgebieden), kan de reiziger zelf blijven kiezen voor zijn vervoerswijze.*

Het mobiliteitsbeleid is gericht op:

- *duurzaamheid;*
- *bereikbaarheid;*
- *samenhang met de stadsontwikkeling;*
- *het versterken van het imago en het stadsbeeld;*
- *gedragsbeïnvloeding.*

Dit betekent voor het mobiliteitsbeleid dat:

- *Mobiliteit ten dienste dient te staan van maatschappelijke ontplooiing, sociale cohesie, economische ontwikkeling en kwaliteit van de stad.*
- *Het gebruik van de auto niet altijd noodzakelijk is: er zijn goede meer duurzame alternatieven beschikbaar (keuzemogelijkheden).*
- *Het gebruik van de auto niet overal even gemakkelijk blijft: weggebruikers dienen te betalen naar gebruik en belasting van de omgeving. Andere vormen van vervoer worden goedkoper ten opzichte van de auto.*
- *Het gebruik van de auto nodig en mogelijk is als het niet anders kan, maar dan wel schoon (emissie): bijvoorbeeld het vrachtverkeer, economisch verkeer, verkeer naar locaties en op tijdstippen waarvoor geen alternatieven aanwezig zijn.*

De sleutelbegrippen voor wijziging van het mobiliteitsgedrag zijn:

- *Kiezen: is het mogelijk om alternatieven aan te bieden aan de reiziger?*
- *Kunnen: kan de reiziger ook daadwerkelijk van één of meerdere alternatieven gebruik maken (afhankelijk van het motief, tijdstip et cetera)?*
- *Willen: wil de reiziger ook daadwerkelijk van het alternatief gebruik maken? Levert het alternatief voldoende klantwaarde boven andere alternatieven?*
- *Binden: wil de reiziger deze keuze de volgende keer weer maken omdat het alternatief hem/haar daadwerkelijk bevalt en de kwaliteit in stand blijft?*

De speerpunten van het mobiliteitsbeleid

Duurzaam economische ontwikkeling

- *Kwalitatief hoogwaardige fietsroutes, waarbij het aanbod aan fietsparkeerplaatsen gelijk opgaat met de vraag ernaar.*
- *Structuurversterkend openbaar vervoer: doortrekken noord-zuidlijn, benutten Zaanlijn, doortrekken lijn 50 en aantakken op ringlijn Amsterdam.*
- *Openbaar vervoer over water: naar het Hembrugterrein, Zaanwaterbus.*
- *Aantrekkelijk openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer en bezoekers van het stadscentrum.*
- *Oplossen knelpunten hoofdwegenet: Thorbeckeweg/Poelenburg, ontsluiting Westerwatering, spoorwegovergangen, doortrekken A8/A9.*
- *Goederenvervoer over water, waarbij wordt gestreefd naar een schone scheepvaart.*

Sociale cohesie

- *Goedkoop openbaar vervoer in de daluren.*
- *Realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.*
- *Opheffen barrièrewerking spoorlijnen en Provincialeweg (noord).*
- *Het voetgangersnetwerk te optimaliseren voor verkeersdeelnemers met beperkingen.*
- *Er is aandacht voor de bereikbaarheid per auto en parkeermogelijkheden voor diegenen die afhankelijk zijn van vervoer per auto zoals sommige ouderen en mensen met een beperking.*

Leefbaarheid en milieu

- *Vermijden sluipverkeer in verblijfsgebieden en over dorpslinten.*
- *Parkeren in woonwijken: eerlijk verdelen van de parkeerruimte (regulering) naar gebruik in combinatie met aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.*
- *Parkeertarieven differentiëren naar milieubelasting en voertuigtype.*
- *Milieuzones, schoon vrachtverkeer, stadsdistributie.*
- *Reduceren van het verkeerslawaai.*
- *Schone voertuigen openbaar vervoer en gemeentelijk wagenpark.*
- *Stimuleren gebruik van de fiets op korte ritten.*

- *Instellen voertuigafhankelijke groene golven op doorgaande verbindingswegen.*

Stad stadser, dorpen dorps

- *Verkeersluw stadscentrum Inverdan.*
- *Karakter dorpslinten behouden en versterken.*
- *Aanbieden aantrekkelijke alternatieven voor de auto aan de bezoekers van het stadscentrum.*

Herkenbare stad

- *Netwerk van fietsenstallingen.*
- *Versterken onderlinge samenhang tussen stedelijke functies en fietsroutes en het openbaar vervoer.*
- *Bewegwijzering.*

Gedragsbeïnvloeding

- *Stimuleren gebruik fiets en openbaar vervoer voor verschillende doelgroepen (mobiliteitsmarketing).*
- *Prijsbeleid: betalen naar gebruik en milieubelasting.*
- *Handhaving.*



Foto 1 Impressie gemeente Zaanstad

Snel lezen?

Het ZVVP is snel te lezen door de tekstblokken over te slaan en uitsluitend de kaders, schema's en figuren door te nemen.

Het ZVVP bestaat uit twee delen: het hoofdrapport en het bijlagenrapport. In het hoofdrapport zijn de beleidsvoorstellen opgenomen. In het bijlagenrapport zijn de daarbij behorende gegevens, analyses en onderbouwingen beschreven. Het bijlagenrapport heeft dezelfde hoofdstuk- en paragraafindeling als het hoofdrapport. Daar waar nadere informatie beschikbaar is in het bijlagenrapport, wordt hier vanuit dit hoofdrapport naar verwezen met een [B].

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

De formele aanleiding voor het opstellen van het Zaanse Verkeers- en Vervoersplan (ZVVP) is een raadsbreed aangenomen motie tijdens de behandeling van het 'Masterplan Inverdan' op 17 april 2003. De kern van deze motie is het verzoek aan het college van B en W om een integraal verkeersplan voor het centrum van Zaanstad op te stellen, dat verder gaat dan alleen het plangebied van Inverdan. Deze vraag is vervolgens breder getrokken naar het opstellen van een beleidsplan voor de hele gemeente. Ook op andere momenten, zoals tijdens discussies over rekeningrijden en de visie op mobiliteit, is bestuurlijk aandacht gevraagd voor een ZVVP. De roep om een gemeentebreed beleidsplan verkeer en vervoer speelt zodoende al langer en wordt vanuit verschillende invalshoeken gevoed. Het ZVVP voorziet in deze behoefte.

Volgens de 'Planwet Verkeer en Vervoer' hebben de gemeenten de volgende plicht:

- Zorgen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer.
- Daarbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan (Nota Mobiliteit) en van het provinciale of regionale verkeers- en vervoersplan in acht te nemen.
- Rekening te houden met het beleid van naburige gemeenten.

In het coalitieakkoord (2006-2010) is opgenomen dat het ZVVP een integraal kader moet bieden voor de verschillende vervoersvormen binnen Zaanstad. Hierin moet aandacht worden besteed aan de circulatie van het verkeer én milieuaspecten: onder andere parkeren aan de randen van het centrum, bevorderen doorstroming verkeer, schonere bussen regelen via concessie en een uitvoeringsbudget voor het fietsenplan. Het mobiliteitsbeleid kan ook bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Het ZVVP is een strategisch plan in hoofdlijnen en een belangrijke opmaat naar concrete maatregelen, waarmee het uiteindelijke resultaat voor de burger zichtbaar en merkbaar wordt.

Het ZVVP is een strategisch beleidsplan:

- *richtinggevend voor het mobiliteitsbeleid en de stedelijke ontwikkelingen in de komende jaren;*
- *afstemmingskader voor het stedelijk en regionaal (mobiliteits)beleid en het maken van strategische keuzes;*
- *verbindend element tussen de verschillende Zaanse programma's;*
- *ruimtelijk kader voor het maken en in stand houden van de benodigde ruimtelijke reserveringen voor de gewenste infrastructuur;*
- *basis voor het opstellen van gemeentelijke uitvoeringsprogramma's inclusief financiële prioriteiten (begroting), het verwerven van subsidies en fasering.*

1.2 DE POSITIE VAN HET ZVVP

Het mobiliteitsvraagstuk staat in Zaanstad niet op zichzelf. Andere beleidsdoelstellingen komen in het ZVVP tot uitdrukking, dat als zodanig een integratiekader op het gebied van verkeer en vervoer vormt. Er zijn meerdere randvoorwaarden voor het ZVVP. Denk hierbij aan het vastgestelde Zaanse beleid zoals de 'Ruimtelijke Structuurschets', de 'Fietsnota Zaanstad', het 'Luchtkwaliteitsplan', de OV-visie, het beleid van andere overheden zoals de Stadsregio Amsterdam en de nationale en Europese wet- en regelgeving. Daarnaast dient het ZVVP een realistisch en haalbaar plan te zijn, waarbij de betaalbaarheid van voorgestelde oplossingsrichtingen belangrijk is. Het eventueel ontbreken van financiële dekkingsmogelijkheden ontslaat ons echter niet van de plicht om op transparante wijze oplossingsrichtingen in beeld te brengen voor gesignaleerde knelpunten, en ons in te spannen om deze oplossingen te realiseren. Een toekomstvisie vormt een solide basis voor het verwerven van externe bijdragen waaronder subsidies.

In de gemeentelijke ruimtelijke structuurschets 'Dansen op het Veen' (vastgesteld in 2005) wordt een integrale en samenhangende (toekomst)visie op de ruimtelijke ontwikkeling (tot 2015) gepresenteerd. Deze ruimtelijke structuurschets bouwt voort op de al eerder ingezette 'Strategische Koers' van Zaanstad. Deze koers gaat uit van de volgende speerpunten: 'duurzame economische structuurversterking', 'Zaanstad mag gezien worden', 'de dagelijkse dingen gewoon goed doen' en 'meer sfeer in de stad'. Het ZVVP vormt de uitwerking van de ruimtelijke structuurschets op het gebied van verkeer en vervoer. Vanuit dit beleidsveld schept het ZVVP hét kader om de in de Zaanse Koers verwoorde ambities te realiseren. Het ZVVP kan echter

ook weer input geven voor het actualiseren en bijstellen van de ruimtelijke structuurschets. Er is hier dus sprake van een wisselwerking die voortdurend om afstemming vraagt.

Maar: Zaanstad staat ook niet alleen in de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk. Voor het realiseren van de beleidsdoelstellingen is langdurige samenwerking op verschillende schaalniveau's voor gemeente Zaanstad een absolute noodzaak. Het ZVVP vormt een belangrijke basis om de samenwerking in de aanpak van mobiliteitsvraagstukken vorm te geven en is een belangrijke opmaat naar concrete maatregelen.

Een koerswijziging in het mobiliteitsbeleid

In het ZVVP worden voorstellen gedaan voor het mobiliteitsbeleid in een stad met vele potenties. Het mobiliteitsbeleid moet bijdragen aan het duurzaam verbeteren van de kwaliteit van de stad, zowel maatschappelijk, sociaal als economisch. Dit vraagt een hoge ambitie, durf en een koerswijziging. Invalshoeken zijn daarbij: betalen naar gebruik (inclusief parkeren), stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen door gedragsbeïnvloeding, aanbieden van volwaardige alternatieven, duurzaam inrichten van bedrijventerreinen en woonomgeving en structuurversterkend openbaar vervoer.

In een aantal gevallen zijn maatregelen en oplossingen nodig die afwijken van de gebruikelijke aanpak. Hiervoor is draagvlak en ondersteuning van de visie nodig bij marktpartners en belanghebbenden. De kansen daarop zijn aanwezig omdat onze visie zowel een kwaliteitsverbetering van de stad als een economische structuurversterking mogelijk maakt. Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan de toekomst van onze stad waarin het prettig wonen, werken, recreëren, ondernemen en winkelen is.

Het gemeentebestuur geeft in dit ZVVP haar visie op de mobiliteit weer en haar 'wensenlijstje' voor het uitvoeren van projecten en maatregelen. Het daadwerkelijk effectueren van de projecten en maatregelen zal stap voor stap plaatsvinden. Daarvoor zijn nog diverse uitwerkingen nodig en is samenwerking met andere partijen (bijvoorbeeld SRA¹, Prorail, ondernemers, Provincie, marktpartijen, belangenorganisaties) een belangrijke voorwaarde.

Het voorgestelde beleid en de maatregelen zullen niet allemaal morgen van de grond kunnen komen, maar vergen een lange adem en het consequent doorvoeren van het voorgestelde beleid in allerlei projecten en

¹ SRA = StadsRegio Amsterdam

planprocessen. De uitvoering van projecten en maatregelen vraagt om financiële reserveringen en investeringen, niet alleen bij de gemeente Zaanstad.

Voor het toepassen van het beleid in reeds lopende of geplande planprocessen is in principe geen extra geld nodig. Hierbij gaat het primair om het consequent toepassen van onze visie in planontwikkeling. Dat is een manier van denken en werken die breed in de gemeentelijke organisatie moet zijn ingebed. Het vereist samenhang en integraliteit. Een groot aantal maatregelen zal in projecten nader uitgewerkt moeten worden en beoordeeld op de haalbaarheid ervan. Deze haalbaarheid wordt uiteraard mede bepaald door de bestuurlijke keuzes, ambities en inzet alsmede de samenwerking met andere overheden en marktpartijen. Voor het uitvoeren van diverse maatregelen en projecten zal extra (in- en externe) financiering nodig zijn. Het gezamenlijk optrekken om deze doelstellingen te bereiken vormt een belangrijke sleutel tot een succesvol mobiliteitsbeleid.

1.3 HOE IS HET ZVVP TOT STAND GEKOMEN?

Inventarisatie en probleemanalyse

In deze fase zijn de (mobiliteits)gegevens, ontwikkelingen, meningen en ideeën geïnventariseerd. Het doel van deze fase was het duidelijk in beeld krijgen van wat de gemeente wil bereiken met het verkeers- en vervoersplan: welke problemen en vraagstukken moeten worden opgelost en op welke ontwikkelingen moet worden geanticipeerd?

Uitgangspunten

De gemeenteraad heeft op 27 september 2007 de notitie 'Uitgangspunten ZVVP' vastgesteld [B]. Per thema zijn uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd voor het mobiliteitsbeleid. De uitgangspunten vormen het fundament voor het ZVVP en geven richting aan de oplossingsrichtingen en de te maken afwegingen. Toetsing aan de uitgangspunten en doelstellingen wijst uit of een bepaalde oplossingsrichting gewenst en haalbaar is. Het staat niet op voorhand vast dat alle doelstellingen realiseerbaar zijn en dat aan alle uitgangspunten kan worden voldaan. Bij het opstellen en uitvoeren van verkeers- en vervoersbeleid kan aan vele knoppen worden gedraaid. Maatregelen kunnen meerdere doelen dienen, maar ook tegengestelde effecten veroorzaken. Het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer kan goed zijn voor de luchtkwaliteit, maar het kan fietsen ook minder aantrekkelijk maken. Beleidsvoorstellen kunnen dan ook niet op één aspect worden beoordeeld. Het is de kunst om een evenwichtig pakket van

beleidsvoorstellen en maatregelen op te stellen. Negatieve effecten moeten tijdig worden onderkend en zoveel mogelijk worden geminimaliseerd of gecompenseerd. Oplossingen en maatregelen worden tevens getoetst op de haalbaarheid (ruimtelijk, technisch, milieuaspecten, financieel, bestuurlijk, maatschappelijk).

De notitie 'Uitgangspunten ZVVP' is op 27 september 2007 door de gemeenteraad vastgesteld en vormt het fundament voor het ZVVP.

Afstemming en overleg

In de verschillende fasen van de ontwikkeling van het ZVVP heeft afstemming en overleg plaatsgevonden met een klankbordgroep en een gemeentelijke projectgroep [B]. De klankbordgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties. Met de klankbordgroep is vier keer overlegd. De zienswijze en inbreng van deze klankbordgroep zijn zoveel mogelijk verwerkt. De projectgroep bestaat uit vertegenwoordigers van diverse afdelingen van de gemeente. Deze is zeven maal bij elkaar geweest.

Het concept ZVVP wordt in de inspraak gebracht. Na de inspraak wordt het ZVVP aangepast en ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

1.4 DE OPBOUW VAN HET ZVVP

Hoofdstuk 2: kaders en context

In dit hoofdstuk zijn de integrale *beleidskaders* en *ontwikkelingen* (stedelijk, regionaal en nationaal, infrastructuur) beschreven die van invloed zijn op de mobiliteitsontwikkeling. Bij het formuleren van het toekomstige mobiliteitsbeleid wordt rekening gehouden met deze beleidskaders en ontwikkelingen.

Hoofdstuk 3: de mobiliteitsvisie

In dit hoofdstuk is beschreven welke strategische beleidskeuzes de gemeente Zaanstad maakt voor het ZVVP. Het gaat daarbij om de koers die gekozen

wordt om de doelstellingen volgens de notitie 'Uitgangspunten' te kunnen bereiken. Dit vormt de mobiliteitsvisie van de gemeente Zaanstad.

Hoofdstuk 4 tot en met 8: het mobiliteitsbeleid en de stedelijke thema's

In deze hoofdstukken wordt de relatie gelegd tussen het stedelijke integrale beleid en het mobiliteitsbeleid. De stedelijke thema's zijn ontleend aan de vastgestelde notitie 'Uitgangspunten ZVVP'.

De stedelijke thema's zijn:

- duurzame economische structuurversterking;
- sociale cohesie;
- leefbaarheid en milieu;
- 'stad stadser, dorpen dorps';
- herkenbare stad.

Deze stedelijke thema's hebben geen onderlinge hiërarchie. Het gaat om het integrale mobiliteitsbeleid voor de stad.

Hoofdstuk 9: mobiliteitsmarketing

Een belangrijke component van het mobiliteitsbeleid is het reduceren van de toename van het autoverkeer door het stimuleren van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en ketenverplaatsingen. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de inzet van mobiliteitsmarketing kan bijdragen aan het terugdringen van de groei van het autoverkeer. Daarbij wordt ingezet op het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag gericht op zowel het stimuleren als afremmen van bepaald gedrag.

Hoofdstuk 10 tot en met 15: beleidsvoorstellen voor de mobiliteitsthema's

De *mobiliteitsthema's* zoals opgenomen in de nota uitgangspunten worden achtereenvolgens beschreven in de hoofdstukken 10 tot en met 15:

- fietsverkeer en voetgangers;
- openbaar vervoer;
- hoofdwegennet en verblijfsgebieden;
- goederenvervoer;
- verkeersveiligheid;
- parkeren en stallen.

Hoofdstuk 16: uitvoeringsprogramma

In dit hoofdstuk is een uitvoeringsprogramma opgenomen. Dit uitvoeringsprogramma geeft weer in welke volgorde en in welke samenhang het beleid tot uitvoering kan worden gebracht. Daarbij zijn tevens de opties voor financiële dekking en de benodigde uitvoeringsorganisatie (programmamanagement) betrokken.

Uitgangspunten

Vastgesteld door gemeenteraad op 27-09-07

Stedelijke thema's

- Duurzame economische structuurversterking
- Sociale cohesie
- Leefbaarheid en milieu
- Stad stadser, dorpen dorps
- Herkenbare stad

Mobiliteitsthema's

- Fietsverkeer en voetgangers
- Openbaar vervoer
- Hoofdwegenet
- Goederenvervoer
- Verkeersveiligheid
- Parkeren en stallen

Kaders en context

Hoofdstuk 2

Algemeen

- Zaanse Koers
- Coalitieakkoord

Ruimtelijk

- Nota Ruimte
- Ruimtelijke Structuurvisie
- Structuurschets
- Streekplan Noord-Holland Zuid
- Provinciaal Locatiebeleid

Milieu

- Wet Luchtkwaliteit
- Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit
- Luchtkwaliteitsplan Zaanstad
- Wet Geluidhinder
- Klimaatbeleid
- Actieplan omgevingslawaai

Mobiliteit

- Nota Mobiliteit
- RVVP
- PVVP
- Diverse nota's Zaanstad

Visie

Hoofdstuk 3

Duurzaamheid

Bereikbaarheid

Stedelijke ontwikkeling

Imago en stadsbeeld

Gedragsbeïnvloeding

Stedelijke thema's

Hoofdstuk 4 - 8

Duurzame economische versterking

Sociale cohesie

Leefbaarheid en milieu

Stad stadser, dorpen dorps

Herkenbare stad

Mobiliteitsthema's

Hoofdstuk 9-15

Mobiliteitsmarketing

Fietser en voetganger

Openbaar vervoer

Hoofdwegenet en verblijfsgebied

Goederenvervoer

Verkeersveiligheid

Parkeren en stallen

Uitvoeringsprogramma

Hoofdstuk 16

2 KADERS EN CONTEXT

2.1 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN STRATEGISCH BELEID

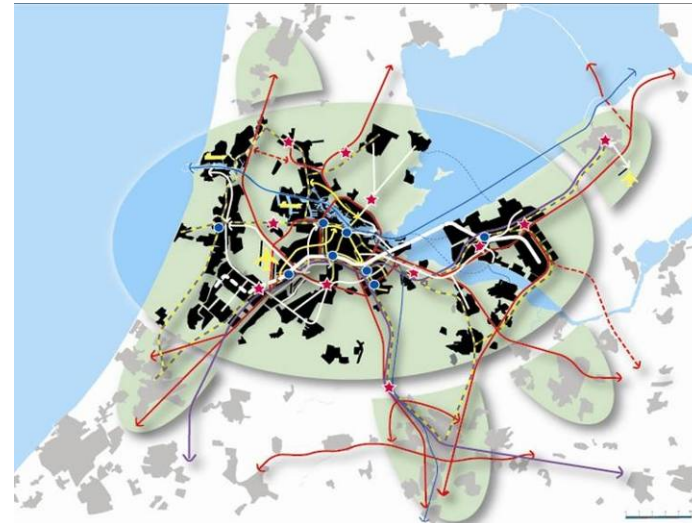
Nota Ruimte (Rijk)

De 'Nota Ruimte' bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. De inzet van het Rijk sluit aan bij de stedelijke thema's die in dit ZVVP aan de orde komen.

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 (Metropoolregio Amsterdam)

Zaanstad bevindt zich in de Metropoolregio Amsterdam. De 'Metropoolregio Amsterdam' is de naam waaronder de regionale en lokale overheden in het noordelijke deel van de Randstad samenwerken. Onder de metropoolvlag maken de regionale partners afspraken over woningbouw, werkgelegenheid, infrastructuur en landschap. Om de huidige internationale concurrentiepositie te behouden of zelfs te versterken heeft de Noordvleugel zichzelf de vraag gesteld "Hoe kan de netwerkregio Noordvleugel zich ontwikkelen tot een internationaal concurrerende Europese metropool in 2040?"

In figuur 1 is het mobiliteitsnetwerk van de Metropoolregio weergegeven. Zaanstad ligt middenin dit netwerk. Veranderingen in de structuur van het mobiliteitsnetwerk in Zaanstad hebben daarom ook invloed op het totale netwerk van de Metropoolregio.



Figuur 1 Zaanstad in het netwerk van Metropoolregio Amsterdam

Streekplan Noord-Holland Zuid

Het provinciale ruimtelijke beleid is vastgelegd in het streekplan Noord-Holland Zuid (17 februari 2003). De ambitie is om de bestaande kwaliteiten van de streek te behouden en deze uit te bouwen tot de florerende en dynamische samenleving in 2020. Centraal staat het versterken van de economische motor met gelijktijdige zorg voor leefbaarheid, waterhuishouding en bereikbaarheid. De ruimte waarbinnen deze ambities worden gerealiseerd is schaars. Daarom wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door het ruimtebeslag te beperken en in de steden, waar mogelijk, te verdichten door ICT (Intensiveren, Combineren en Transformeren).

De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Zaanstad zijn:

- behoud van het groen en de landschappelijke kwaliteiten;
- het beter benutten van bestaande weg- en openbaar vervoerinfrastructuur, maar ook de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- intensiveren, combineren en transformeren binnen het bestaande stedelijke gebied;
- voldoende nieuwe ruimte voor bedrijvigheid, verbreding van de economische sector en herstructurering van bestaande locaties.

Provinciaal locatiebeleid

De provincie Noord-Holland heeft vorm gegeven aan het locatiebeleid in de nota 'Een goede plek voor ieder bedrijf' (vastgesteld 26 april 2005). De nota zet uiteen waarom een nieuw locatiebeleid noodzakelijk is en geeft als beleidskader inzicht in de typen vestigingsmilieus. Het biedt daarnaast het toetsingskader dat wordt gehanteerd bij de beoordeling van gemeentelijke planologische besluiten. In het nieuwe locatiebeleid worden geen parkeernormen voorgeschreven. Dit moet worden uitgewerkt in gemeentelijke plannen. Parkeren is daarmee maatwerk per locatie en situatie. Uitgangspunt is dat parkeeroverlast niet mag worden afgewenteld op de omgeving, waarbij in stedelijke milieus in de eerste plaats gekeken moet worden naar inpandig en ondergronds parkeren. Dit geldt bij uitstek voor de stedelijke knooppunten.

Ruimtelijke Structuurvisie (Stadsregio Amsterdam)

De Stadsregio Amsterdam heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in een 'Ruimtelijk Structuurplan'. Dit structuurplan is verouderd, zowel inhoudelijk (planhorizon tot 2005) als wat betreft de juridische basis (niet toegesneden op nieuwe wet RO). De Stadsregio ontwikkelt daarom een nieuwe structuurvisie. Met deze structuurvisie worden de bestaande plannen als het 'Regionaal Verkeers- en Vervoersplan', de 'Woonvisie' en het programma voor kantoorontwikkeling (Plabeka) met elkaar verbonden.

De Stadsregio Amsterdam heeft een aantal Vinexlocaties benoemd waar de woningbouw de komende jaren zal plaatsvinden. De belangrijkste Vinexlocaties zijn: Saendelft (Zaanstad), Weidevenne (Purmerend), IJburg (Amsterdam), Floriande en Getsewoud (Haarlemmermeer).

Ruimtelijke structuurschets 'Dansen op het Veen' (gemeente Zaanstad)

De Zaanse Koers is uitgewerkt in de ruimtelijke structuurschets 'Dansen op het Veen'. De Zaanse Koers kent vier speerpunten:

1. *Duurzame economische structuurversterking.*
2. *Sfeer maken in de stad.*
3. *De dagelijkse dingen gewoon goed doen.*
4. *Zaanstad mag gezien worden.*

In de ruimtelijke structuurschets is aangegeven voor welke ruimtelijke vraagstukken Zaanstad in de komende jaren staat en welke keuzes nodig zijn om de ambities van de stad te kunnen waarmaken.

Zaanstad wil een bedrijvige stad worden met stedelijke allure en dorps vitaliteit in een aantrekkelijke omgeving. Uitgangspunt is het behoud van de diversiteit van de verschillende woonmilieus en de van oudsher sterke

menging van wonen en werken. Verstedelijking vindt vooral plaats rond de knooppunten bij de stations. In eerste instantie staan hierbij Inverdan (Zaandam) en Poort Clam Dijkce (Krommenie/Assendelft) centraal. Tegelijkertijd wordt ervoor gewaakt dat de diversiteit behouden blijft, zowel in de dorpen als in het stedelijke Zaandam. De dorpslinten blijven in stand.



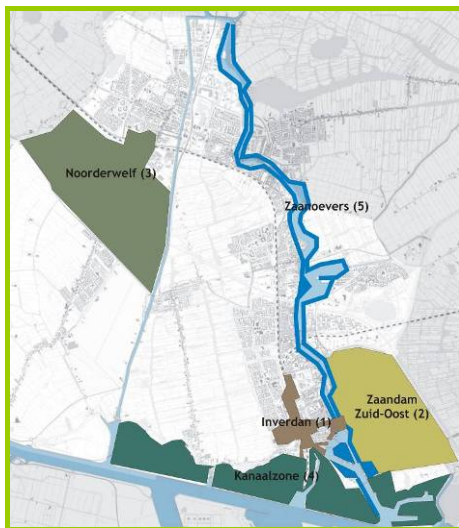
Foto 2 Verstedelijking rondom stations

De ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Zaanstad zijn opgenomen in vijf grote programma's (Figuur 2):

1. *Inverdan*: het centrum van Zaandam ondergaat de komende tien tot vijftien jaar een metamorfose. Er worden nieuwe woningen, winkels en voorzieningen (waaronder het stadhuis) gerealiseerd. Het centrumgebied wordt verkeersluw (vrij van sluipverkeer).
2. *Zaandam Zuidoost*: in Zaandam Zuid-Oost is een grootschalig herstructureringsprogramma (sloop, herschikking, herbouw, nieuwbouw) gepland. Voorzieningen worden herschikt en het aantal woningen wordt uitgebreid.
3. *Noorderwelf (Zaanstad Noord)*: het programma Noorderwelf is een stedelijk vernieuwingsprogramma waarbij wordt ingezet op woningbouw en recreatie in Zaanstad Noord. Het programma Noorderwelf bestaat onder andere uit de volgende drie deelprogramma's:
 - Saendelft en Kreekrijk: ruim 4.500 Vinex-woningen in Waterrijk (Oost) en Parkrijk (West), centrumgebied met winkels en zorgvoorzieningen, basisscholen en brede school.
 - Poort Clam Dycke: het nieuwe noordelijke knooppunt met de inmiddels opgeleverde Jan Brassertunnel, Trias-VMBO en

sportcentrum. Het NS-station Krommenie/Assendelft wordt verplaatst (naar Rosariumlaan/Saendelverlaan).

- Kreekrijk: 800 tot 1.000 Vinac-woningen, herstructurering, in de Omzoom het 'Strategisch Groen Project', de reservering van de mogelijke doortrekking van de A8 naar de A9 en de sportvoorzieningen.
4. *Kanaalzone*: de Kanaalzone omvat circa 500 hectare bedrijventerrein langs de noordoever van het Noordzeekanaal. De komende jaren (tot 2015) moet de Kanaalzone een belangrijke bijdrage leveren aan de economische structuurversterking van de stad. De zone wordt duurzaam en intensief (her)ontwikkeld. Hiervoor wordt het nieuwe bedrijventerrein HoogTij ontwikkeld en wordt de Achtersluispolder gerevitaliseerd. Het aantal werkzame personen in de Kanaalzone neemt in de periode 2005 tot 2015 naar verwachting toe met ongeveer 6.500.
 5. *Zaanoevers*: de Zaanoevers veranderen voortdurend. In 1989 is het Zaanoeverproject gestart om dit veranderingsproces te stimuleren en te sturen, onder het motto 'De Zaan moet worden teruggegeven aan de bevolking'. Inmiddels bruist het van de activiteiten langs de Zaan. Er wordt geïnvesteerd, gemoderniseerd, gesloopt en gebouwd. Zaanstad is door het Zaanoeverproject op de kaart van Nederland verschenen. Het Zaanoeverprogramma is herijkt tot het Zaanprogramma (colleageakkoord)



Figuur 2 Ruimtelijke ontwikkelingen Zaanstad in vijf programma's

Bedrijven- en kantorenlocaties

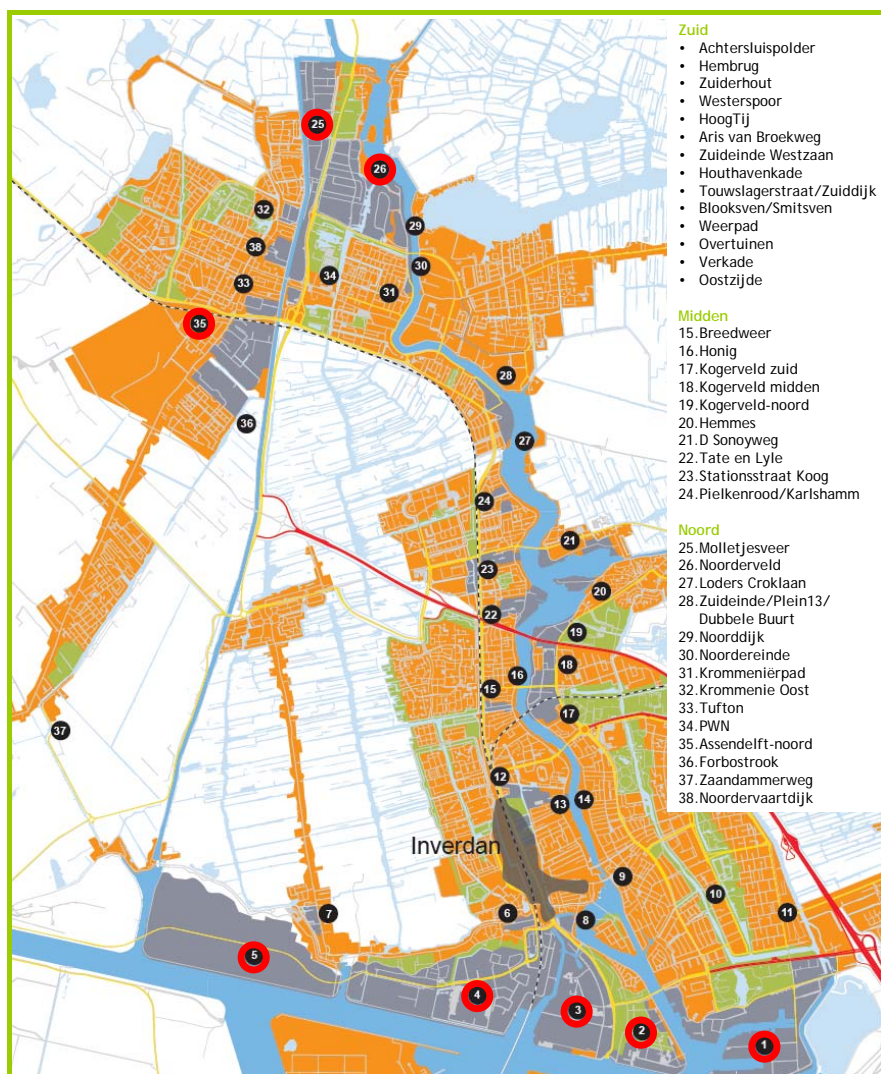
Het Platform Bedrijven Kantoren Noordvleugel heeft een uitvoeringsstrategie opgesteld voor de bedrijven- en kantorenlocaties om in te kunnen spelen op de wensen van het internationale bedrijfsleven. In dit platform werken samen de gemeenten Zaanstad, Almere, Amsterdam, Haarlem en Haarlemmermeer, de provincie Flevoland en Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam.

De belangrijkste aandachtspunten voor de bedrijventerreinen in Zaanstad zijn:

- Kwaliteitsbehoud bestaande locaties plus ruimtewinst uit herstructureren en intensiveren (is gedeeltelijk al ingecalculeerd in de regionale programmering).
- Het ontwikkelen van het Hembrugterrein.
- Zwaardere milieuhindercategorieën verleiden om naar het Westelijk Havengebied Amsterdam te gaan.
- Het benutten van de circa 10 ha aan bedrijfsruimte die op dit moment niet is bezet.

In de structuurvisie 'Kantorenmarkt Zaanstad' is vastgelegd wat Zaanstad wil bereiken op de kantorenmarkt. Uit analyses blijkt dat Zaanstad ten opzichte van andere gemeenten een laag aantal m² kantoor per inwoner heeft (1,46 ten opzichte van 2,41 gemiddeld). Pluspunt van Zaanstad als kantorenstad is de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Volgens de structuurvisie Kantorenmarkt zijn de zwakke punten de ligging boven het Noordzeekanaal, het imago, de autobereikbaarheid en het parkeren. De kwaliteit van bereikbaarheid per auto is overigens tijds- en locatieafhankelijk. Om deze drempels te verlagen is in de structuurvisie Kantorenmarkt voorgesteld om in nieuwbouw- en revitaliseringgebieden de parkeernormen marktconform² aan te bieden. Zo wordt de concurrentiepositie ten opzichte van Amsterdam beter. In de structuurvisie wordt daarnaast zoveel mogelijk ingezet op Inverdan als dé kantoorlocatie.

² Met marktconform wordt hier door het Platform Kantoren Noordvleugel bedoeld: het toepassen van een 'parkeernorm' van één parkeerplaats per 60 tot 80 m² voor de locatie Inverdan. In het algemeen is de markt vraag één parkeerplaats per 40 tot 60 m².



Figuur 3 De bedrijventerreinen in Zaanstad. De acht grote bedrijventerreinen zijn rood omcirkeld (Molletjesveer, Noorderveld, Assendelft Noord, Hoogtij, Westerspoor, Zuiderhout, Hembrug en Achtersluispolder)

Volgens het concept van de 'Kadernota Bedrijventerreinen 2007' wil de gemeente de bedrijventerreinen herstructureren om de bestaande werkgelegenheid te behouden en er eventueel voor te zorgen dat de werkgelegenheid toeneemt. Er zijn 36 industrieterreinen (figuur 2) met in totaal 740 hectare en 32 banen per hectare. Op de acht grote bedrijventerreinen (figuur 3) zijn in totaal 14.500 banen aanwezig. Van deze acht terreinen zijn twee terreinen nog niet gevuld (Hoogtij en Hembrug). Vooral de 28 kleine terreinen kennen een afname van de werkgelegenheid. Zaanstad wil een vitale stad zijn waar wonen én werken evenwichtig en duurzaam gecombineerd worden. Bovendien streeft Zaanstad ernaar geen nieuw buitengebied meer te ontwikkelen als bedrijventerrein.

In de 'Nota Bedrijventerreinen'³ is daarom vastgesteld dat in principe wordt ingezet op behoud van de werkfunctie van binnenstedelijke bedrijventerreinen en niet op transformatie naar 'wonen'. Verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke kwaliteit, verduurzaming, intensivering van het ruimtegebruik en (derhalve ook) herstructurering zullen onderdeel zijn van het actieprogramma. Het behoud van de terreinen impliceert ook dat aandacht besteed moet worden aan het afwikkelen van (vracht)verkeer door een aantal woonbuurten. Menging van werken en wonen heeft ook mobiliteitsvoordelen: de kans dat werknemers dichtbij hun werk kunnen wonen neemt toe.

Het Coalitieakkoord 2006-2010 ('De Zaanlanders maken de streek')

In het coalitieakkoord [B] is het thema 'stad stadser en de dorpen dorps' opgenomen. De coalitie staat voor een actiever beleid om het karakter van het historische landschap van de Kalverpolder en het veenweidegebied te behouden om te voorkomen dat dit veruigt. Daarnaast is er aandacht voor de Zaan en haar oevers en het historische karakter van de streek met zijn vele erfgoed. De in 2005 vastgestelde 'Ruimtelijke Structuurschets' biedt een kader voor de invulling van de fysieke kant van de 'stad stadser en de dorpen dorps'. Belangrijk hierbij is bijvoorbeeld dat Zaandam voor de inwoners vanuit Krommenie, Assendelft en Wormerveer ook goed bereikbaar moet zijn. Dit is één van de concrete uitwerkingen van de 'stad stadser en de dorpen dorps'.

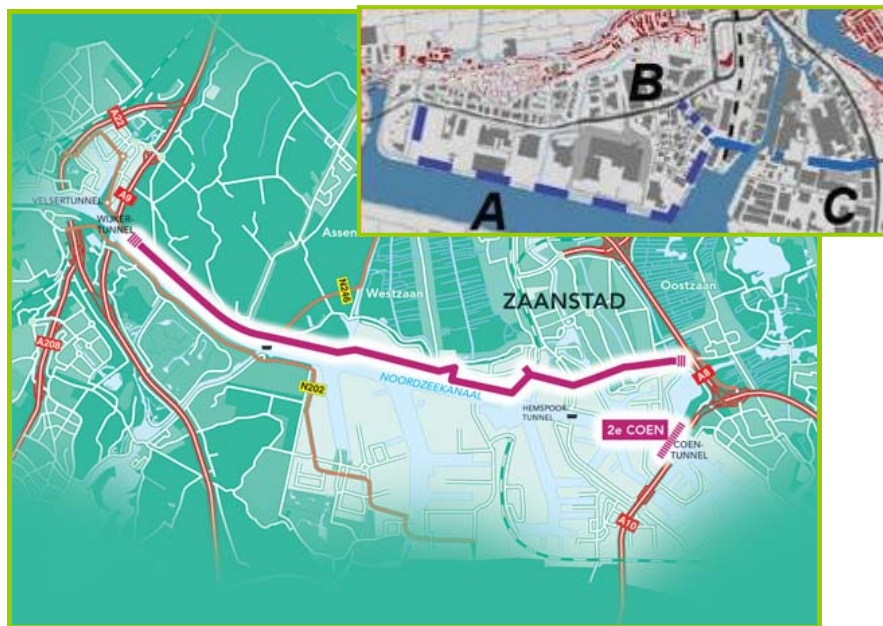
De coalitie wil daarnaast dat het Zaanprogramma, als opvolger van het Zaanoverproject, de poort en scharnierfunctie naar Amsterdam gaat vervullen. De mogelijkheden van personenvervoer over water zijn tot op

³ In concept vastgesteld door B&W, november 2007

heden te weinig benut en kunnen bijdragen aan het opwaarderen van het stedelijk centrum.

In het 'Coalitieakkoord 2006-2010' zijn zes prioriteiten benoemd:

1. *Bevorderen sociale cohesie.*
2. *Versterken sportfunctie.*
3. *Aanpak woningbouw.*
4. *Zorg voor milieu.*
5. *Versterken economie.*
6. *Kwaliteit van de openbare ruimte.*



Figuur 4 Zuidelijke Randweg opgenomen in het Coalitieakkoord 2006-2010

2.2 MILIEU

Wet Luchtkwaliteit Rijk

In de 'Wet Milieubeheer' is een hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het 'Besluit Luchtkwaliteit 2005'. Hoofdstuk 5 van de 'Wet Milieubeheer' gaat over luchtkwaliteitseisen en staat bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. In deze wet zijn normen aangegeven voor fijn stof PM_{10} en stikstofdioxide NO_2 . Bij (voorspelde) normoverschrijding moeten maatregelen worden genomen en kunnen ruimtelijke ontwikkelingen worden stilgelegd.

Er komt in 2015 een jaarnorm voor zeer fijn stof $PM_{2.5}$ van $25 \mu g/m^3$ (voor stedelijk gebied) en $20 \mu g/m^3$ (voor landelijk gebied). Deze laatste heet eco-norm. In 2020 wordt de jaarnorm aangescherpt naar $20 \mu g/m^3$.

Luchtkwaliteit Stadsregio Amsterdam

In het 'Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit' (RAL) zijn naast de maatregelen uit de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen ('Luchtkwaliteitsplan Zaanstad 2006') van de betrokken gemeenten ook twee regionale maatregelen opgenomen. Het gaat hier om het vervroegd voorzien van roetfilters van de voertuigen van het openbaar vervoer in de concessiegebieden Zaanstreek en Waterland (uitgevoerd in mei 2007) en een onderzoek in regionaal verband naar het weren van vervuילend verkeer en het instellen van milieuzones.

Wet Geluidhinder

In de 'Wet Geluidhinder' zijn grenswaarden opgenomen waaraan het wegverkeerslawaai moet voldoen. Ook is in deze wet de EU Richtlijn Omgevingslawaai opgenomen, die gemeenten verplicht om geluidsbelastingkaarten en actieplannen geluid op te stellen. Het wegverkeer is hierbij de grootste lawaai-bron. Deze richtlijn vraagt van de lokale overheid en bronbeheerders dat zij aan de geluidsbelasting de nodige aandacht moet besteden en maatregelen moet treffen om de geluidsbelasting te beperken. Voor een verkeersmaatregel en nieuwe infrastructuur is akoestisch onderzoek ingevolge de 'Wet Geluidhinder' vereist. Als de grenswaarden van deze wet worden overschreden, dan zijn geluidsbepalende maatregelen vereist. Als daartegen overwegende bezwaren zijn van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële aard dan kunnen desgewenst hogere waarden worden vastgesteld.

2.3 MOBILITEIT

Nota Mobiliteit Rijk

De 'Nota Mobiliteit' geeft de kaders aan voor het regionale en lokale beleid. Mobiliteit mag weer, maar tegelijkertijd wordt de prijs die ervoor moet worden betaald nadrukkelijker aangegeven en wordt het prijskaartje bij de gebruiker gelegd. De uitgangspunten van de 'Nota Mobiliteit' zijn:

- Sterkere economie door het verbeteren van de bereikbaarheid.
- Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving.
- Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur door integrale netwerkbenadering.
- Meer publiekprivate samenwerking.
- Betrouwbaar en snel over de weg door bouw- en benuttingmaatregelen, anders betalen voor mobiliteit, gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden.
- Aantrekkelijk openbaar vervoer in en tussen stedelijke netwerken, maatwerk bij beperkte vraag en soepel overstappen mogelijk maken.
- De verkeersveiligheid permanent verbeteren.
- Kwaliteit van de leefomgeving verbeteren (CO₂, luchtkwaliteit, geluid).

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 17 februari 2003 het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland met de titel 'Ruimte voor mobiliteit' vastgesteld. Met dit plan geeft de provincie op hoofdlijnen aan welke visie en doelen zij heeft op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij is vanaf 2004 het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur opgenomen. Dit is opgedeeld in een beleids- en een programmadeel. Het laatste wordt ieder jaar geactualiseerd, zodat de provincie flexibel kan inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Het provinciale Locatiebeleid is apart uitgewerkt in de nota 'Een goede plek voor ieder bedrijf' (zie eerder).

Het hier onder genoemde RVVP en het nog uit te werken regionale locatiebeleid dienen te passen binnen de provinciale kaders. Voor Zaanstad geldt het regionale beleidskader.

RVVP Stadsregio Amsterdam [B]

De Stadsregio Amsterdam heeft in het 'Regionale Verkeers- en Vervoersplan' (RVVP) de kaders voor het mobiliteitsbeleid uitgewerkt. Het RVVP gaat ervan uit dat de bereikbaarheidsopgaven alleen kunnen worden aangepakt met een

samenhangend pakket van maatregelen. Het uitgangspunt van het RVVP is een optimale benutting van het bestaande aanbod van OV- en wegcapaciteit, maar dit kan niet zonder het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit.

Daarvoor worden vijf strategieën aangereikt:

- het bieden van een samenhangend netwerk;
- gebiedsgerichte aanpak;
- prijsbeleid;
- duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid;
- slagvaardige samenwerking en financiering.

Het RVVP pleit daarnaast voor maatregelen op ruimtelijk en economisch gebied, zoals het realiseren van werkgelegenheidsgroei in gebieden met een tekort aan arbeidsplaatsen. Verdichting van werkgelegenheid en woningbouw rond knooppunten van het openbaar vervoer moeten leiden tot een hoger gebruik van het reeds beschikbare openbaar vervoer.

In de regio ten noorden van Amsterdam, spelen twee belangrijke ontwikkelingen voor de hoofdinfrastructuur van het autoverkeer. Er zijn plannen voor het aanleggen van de Tweede Coentunnel en het doortrekken van de A8 naar de A9 [B]. De Tweede Coentunnel is een geplande tunnel onder het Noordzeekanaal, naast de bestaande Coentunnel in Amsterdam. Het doel van de doortrekking van de A8 naar de A9 is de ontlasting van de N203 en de N246. De overbelasting van deze wegen zorgt voor een verminderde verkeersveiligheid, maar ook voor geluid- en stankoverlast en sluipverkeer.

Voor het openbaar vervoer is de realisatie van de noord-zuidlijn een belangrijk project, en dit project kan eveneens van betekenis zijn voor de gemeente Zaanstad (aantakking en doortrekking, §11.1).

Meerjarenambitie Verkeersveiligheid Stadsregio Amsterdam

In de 'Meerjarenambitie Verkeersveiligheid Stadsregio Amsterdam' heeft de stadsregio een integrale aanpak van verkeersveiligheid gedefinieerd. De stadsregio zet in op het veiliger maken van infrastructuur én de beïnvloeding van gedrag door middel van educatie, voorlichting en handhaving.

Vaart in de Zaan, Provincie Noord Holland

Al geruime tijd wordt onder aanvoering van de Provincie gewerkt aan de verbetering van de toegankelijkheid van Noord-Holland over water. De Zaan is de water-toegangsweg naar Noord-Holland en het provinciale programma 'Vaart in de Zaan' heeft als doel een betere bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren. In dit kader is tot nu toe met name geïnvesteerd in nieuwe

(hogere, bredere) bruggen, centrale brugbediening en een dieper uitgebaggerde vaarweg.

De huidige doorvaart op de Zaan wordt beperkt door twee objecten: de Wilhelminasluis met een drempeldiepte van 2.80 meter, in combinatie met de beide sluisbruggen te Zaandam en de Zaanbrug in Wormerveer met een breedte van 12 meter. Om de Zaan geschikt te maken voor de binnenvaartschepen met de hoogste klasse, (Vaarwegklasse Va, 110 x 11,40 meter.) dient de Wilhelminasluis verbreed en verdiept te worden. De aanpak van de Wilhelminasluis is onderdeel van het programma 'Vaart in de Zaan'.

Belangrijke kaders en relaties voor het ZVVP

Rijk

- *Nota Ruimte*
- *Nota Mobiliteit*
- *Wet Luchtkwaliteit*
- *Wet Geluidhinder*

Provincie

- *Streekplan Noord-Holland Zuid*
- *Provinciaal Locatiebeleid*
- *PVVP*
- *Vaart in de Zaan*

SRA⁴

- *Ruimtelijke Structuurvisie*
- *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan*
- *Luchtkwaliteitsplan Stadsregio Amsterdam*
- *Meerjarenambitie Verkeersveiligheid*

Gemeente Zaanstad

- *Coalitieakkoord 2006-2010: de Zaankanters maken de streek*
- *Ruimtelijke structuurschets 'Dansen op het Veen'*
- *Luchtkwaliteitsplan*
- *Actieplan Omgevingslawaaï*
- *Fietsnota Zaanstad*
- *OV-visie*
- *Concept Kadernota bedrijventerreinen 2007*

Overig

- *Structuurvisie Kantorenmarkt*

Thema's en projecten

- *Woningbouw:* *Saendelft*
- *Stedelijke ontwikkeling:* *Inverdan, Zaandam Zuidoost, Noorderwelf, Kanaalzone, Zaanoevers, Spoorse Doorsnijdingen (Zaanstad Verbonden)*
- *Openbaar vervoer:* *Doortrekken Noordzuidlijn, lightrail*
- *Hoofdwegennet:* *2^{de} Coentunnel, Zuidelijke Randweg, doortrekken A8/A9*
- *Milieu* *Luchtkwaliteit, vervoer over water, geluidsanering*

⁴ StadsRegio Amsterdam

De gemeenteraad heeft uitgangspunten voor het ZVVP vastgesteld:

- *Mobiliteitsbeleid draagt bij aan het integrale stedelijke beleid.*
- *Versterken van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.*
- *Evenwichtige verbinding van de verblijfsgebieden met het hoofdwegennet.*
- *Differentiatie in verkeersafwikkeling (autoverkeer) binnen en buiten spitsuren.*
- *Vergroten verkeersveiligheid.*

Tabel 1 *Verdeling vervoerswijzen gemeente Zaanstad (van MON⁵ 2004-2006), etmaal*

Verdeling vervoerswijzen gemeente Zaanstad (MON 2004-2006)				
	0-7,5 km	7,5-15 km	>15 km	Totaal
Autobestuurder	22%	50%	56%	32%
Autopassagier	12%	28%	20%	16%
Trein	0%	5%	17%	4%
Bus/tram/metro	1%	4%	2%	2%
Bromfiets/snorfiets	0%	2%	1%	0%
Fiets	38%	10%	3%	28%
Lopen	25%	0%	0%	17%
Overig	1%	0%	2%	1%

⁵ MobiliteitsOnderzoek Nederland

3 DE MOBILITEITSVISIE: STRATEGISCHE KEUZES

3.1 HET PROBLEEM EN DE DILLEMA'S: KEUZES NOODZAKELIJK

De gemeenteraad heeft op 27 september 2007 de notitie 'Uitgangspunten ZVVP' vastgesteld. De uitgangspunten [B] geven richting aan het mobiliteitsbeleid en de te maken keuzes.

Autogebruik remt stedelijke ontwikkeling en kwaliteit?

De auto heeft sterk bijgedragen aan maatschappelijke en economische veranderingen en vooruitgang. De auto blijft dan ook een belangrijk vervoermiddel voor onder andere economische activiteiten. Tegelijkertijd dreigt de auto door het massale gebruik juist remmend te gaan werken: negatieve gezondheidseffecten (geluid en luchtkwaliteit), economische schade voor het economische noodzakelijke wegverkeer ten gevolge van congestie, inefficiënt ruimtegebruik, afname van de kwaliteit van de woonomgeving en stagneren van stedelijke ontwikkeling indien niet wordt voldaan aan de vereiste luchtkwaliteit.

In de stedelijke omgeving zijn de auto en de congestie dominant aanwezig. Dit wordt veroorzaakt door het grote ruimtebeslag dat het autoverkeer opeist. Het aantal personenverplaatsingen per auto (gerekend over alle vervoerswijzen) bedraagt minder dan 50% van het totaal aantal verplaatsingen (Tabel 1). De ruimtelijke en omgevingseffecten zijn echter vele malen groter dan die van de fiets, lopen en het openbaar vervoer samen.

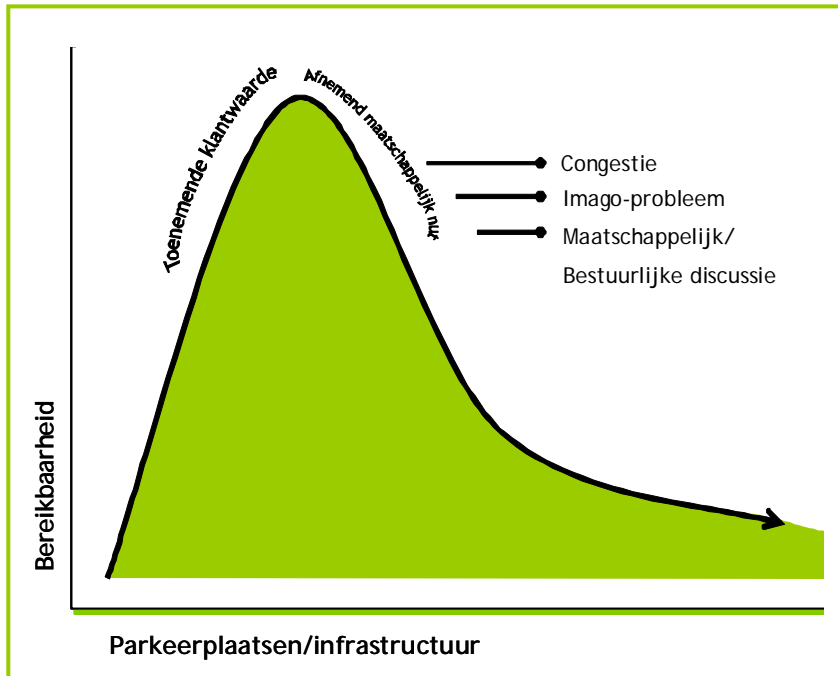
Het autobezit en -gebruik stijgen nog steeds ondanks de fors gestegen brandstofprijzen. De populariteit van de auto is te danken aan de individuele vrijheid, de flexibiliteit en in vele gevallen het imago. De auto heeft het mogelijk gemaakt om andere dingen te doen, verder van het werk te wonen en verder weg naar school te gaan, te winkelen en te sporten. Onze maatschappij is daardoor ook steeds meer auto-afhankelijk geworden en de auto is een niet meer weg te denken onderdeel van het maatschappelijk en economisch functioneren geworden. De auto is eveneens een belangrijk onderdeel van de economie en is een onderdeel geworden van het

'productieproces'. Het is daarbij wel belangrijk om onderscheid te maken tussen woon-werkverkeer en het economische wegverkeer.

Het succes van de auto heeft echter ook zijn beperkingen. We beginnen tegen grenzen en negatieve effecten aan te lopen:

- *Luchtvervuiling* met gevolgen voor de gezondheid. De technologische ontwikkeling wijzen wel in een richting dat dit probleem opgelost gaat worden. Dit duurt echter nog wel enkele jaren. Echter, met alleen schone auto's is het congestie- en ruimteprobleem beslist nog niet opgelost.
- *Congestie* remt de economische ontwikkelingen. Dit geldt ook voor de luchtvervuiling.
- *Ruimtebeslag*: parkeerruimte in woonwijken en op bedrijventerreinen, infrastructuur. De beschikbaarheid van groen en speelruimte voor kinderen komt steeds verder in het gedrang. Door dit ruimtebeslag nemen de verplaatsingsafstanden toe. Tevens neemt de druk op de groen- en natuurgebieden rond de stad toe als de ruimte in de stad niet efficiënt wordt benut.
- Door de uitdijende stad nemen de kansen voor de fiets en het openbaar vervoer verder af, waardoor de *auto-afhankelijkheid* weer toeneemt.
- De *niet-keuzereizigers* (hebben geen auto of kunnen deze niet besturen) komen steeds meer in de verdrukking door het groeiende autoverkeer. Voor de keuzereizigers neemt de aantrekkelijkheid van het fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer af, zodat zij vaker voor de auto zullen kiezen.
- De *verkeersveiligheid*.

Het verkeers- en vervoersbeleid zit vol met dilemma's. Door de ruimtelijke ontwikkelingen groeit de mobiliteit. Hierdoor kan extra congestie ontstaan. Indien de infrastructuur wordt uitgebreid, neemt de congestie af en verbetert de luchtkwaliteit. Maar een afname van de congestie kan het gebruik van de auto juist ook weer aantrekkelijker maken, waardoor uiteindelijk toch weer congestie ontstaat en de positieve effecten op de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit weer vervallen. Als er echter te beperkt wordt geïnvesteerd in het hoofdwegennet en de alternatieven niet voldoende aantrekkelijk zijn, leidt dit eveneens tot problemen op het gebied van bereikbaarheid, economisch functioneren, leefbaarheid en imago. Er ontstaat extra uitstoot door stilstaand (vracht)verkeer, er komt meer sluipverkeer door de woonwijken en het economische verkeer staat vast tussen het overige verkeer.



Figuur 5 *Uitsluitend uitbreiding infrastructuur is geen garantie voor betere bereikbaarheid: meer infrastructuur en/of parkeerplaatsen kan leiden tot meer autoverkeer en vervolgens tot congestie, milieuproblemen en overlast. De bereikbaarheid neemt dan af. De grafiek (groene vlak) geeft de mate van bereikbaarheid aan.*

De dilemma's vragen om een afwogen en evenwichtig pakket van strategisch beleid. Daarbij gaat het onder andere om het beantwoorden van de volgende vragen:

- In welke mate wordt de groei van het autoverkeer gefaciliteerd?
- In welke mate is het mogelijk om de omvang van het autoverkeer tijdens de spitsperiodes te verminderen?
- In welke mate is het mogelijk om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (inclusief ketenverplaatsingen) te vergroten?
- In welke mate is er een samenhang tussen een visie op de stad, de kwaliteit van de stad, het maatschappelijk en economisch functioneren en het verkeers- en vervoerssysteem?

Het beantwoorden van deze vragen betekent keuzes maken en een koers kiezen voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren. De uiteindelijke keuzes worden vooral bepaald door:

- de bestuurlijke visie op de stad en de beleidskaders;
- de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten;
- de gewenste kwaliteit van de stad (bereikbaarheid, milieu, leefbaarheid, stadsbeeld en economie);
- het streven naar duurzaamheid;
- het benutten van de beschikbare ruimte en middelen;
- de regionale samenhang en de ruimtelijke ontwikkelingen;
- de te verwachten mobiliteitsgroei.

De gemeente Zaanstad heeft te maken met de hiervoor beschreven problematiek en dilemma's. Immers het autoverkeer zal nog blijven groeien, zelfs als het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer toeneemt (Figuur 15). De groei van het autoverkeer in Zaanstad kan tot extra congestie leiden, afname van de leefbaarheid en milieuknelpunten. Daardoor neemt de aantrekkelijkheid van de stad af en kan de stedelijke en economische ontwikkeling stagneren. Deze bedreigingen maken het noodzakelijk om bij te sturen op een zodanige wijze dat het mobiliteitsbeleid bijdraagt aan het ontwikkelen en het in stand houden van een aantrekkelijke en economisch vitale stad.

De visie, de basis voor het mobiliteitsbeleid, is verwoord in §3.2.

3.2 MOBILITEITSVISIE: DE PIJLERS VAN HET MOBILITEITSBELEID

Mobiliteitsvisie: de pijlers van het mobiliteitsbeleid

De gemeente Zaanstad kiest voor een koerswijziging en kijkt vooruit:

- *Het mobiliteitsbeleid is niet volgend op de groei van het autoverkeer maar sturend om de negatieve effecten te verminderen en te voorkomen.*
- *De groei van het autoverkeer wordt afgeremd om de kwaliteit van de stad te verbeteren en tevens ruimte te bieden voor het economisch verkeer, dat geen alternatieven heeft en weggebonden is en blijft. Ernstige knelpunten in het wegennet, die negatieve effecten veroorzaken voor de leefbaarheid en het milieu, worden aangepakt*
- *De auto-afhankelijkheid wordt verminderd door het aantrekkelijker maken van alternatieven. Het afremmen van het autogebruik wordt tevens beïnvloed door het betalen naar gebruik (rijden), ruimtegebruik (parkeren) en de belasting van de omgeving (milieu). Hiervoor geldt het eenvoudige economische principe: wie weinig gebruikt en belast betaalt minder dan degene die veel gebruikt en belast.*
- *Behoudens gebieden waar autorijden niet mogelijk is (zoals natuur- en voetgangersgebieden) kan de reiziger zelf blijven kiezen voor zijn vervoerswijze.*

Zaanstad zet in op

1. *Duurzaamheid*
2. *Bereikbaarheid*
3. *Samenhang met ontwikkeling van de stad*
4. *Imago en stadsbeeld*
5. *Gedragsbeïnvloeding*

Dat levert ons het volgende op

*Een schone stad en gezondere inwoners
Openbaar vervoer en fiets zijn een goed alternatief voor de auto
Structuurversterking door goed openbaar vervoer
Openbaar vervoer met kwaliteit
Fietsen is leuk en gemakkelijk
Infrastructuur en openbaar vervoer dragen bij aan de herkenbaarheid van de stad
Reizigers kiezen bewust, de groei van het autoverkeer neemt af*

De vijf pijlers zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, leveren synergie op en worden in samenhang met elkaar ontwikkeld.

Verkeer in een goed milieu!

Duurzaamheid biedt kansen voor stedelijke kwaliteit en economie (hoofdstuk 4)

Een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem wordt gekenmerkt door:

- een beperkt ruimtebeslag: een stad met weinig barrières, nabijheid van functies en ruimte voor groen, spelen en recreatie;
- een efficiënt gebruik van energie;
- een lange levensduur;
- een beperkte hoeveelheid restmateriaal na afloop van de levensduur van het systeem (hergebruik: 'cradle-to-cradle');
- harmonieus functioneren binnen de omgeving (geluid, emissie, barrières, onveiligheid);
- flexibiliteit en robuustheid: de capaciteit van het systeem is zonder grote ingrepen in de stad eenvoudig uit te breiden;
- het bijdragen aan de gezondheid van de reiziger en de omgeving;
- het bijdragen aan het economisch en maatschappelijk functioneren.

Bij het beoordelen van de traditionele modaliteiten voor personenverkeer op duurzaamheid ontstaat het volgende beeld:

1. De fiets is het vervoermiddel bij uitstek dat voldoet aan alle eisen van duurzaamheid.
2. Het openbaar vervoer kan in hoge mate aan deze eisen voldoen mits het voldoet aan de milieuvriendelijke en energiezuinige componenten. Openbaar vervoer draagt ook bij aan een gezondere samenleving, doordat reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer meer lichaamsbeweging hebben.
3. Het meest populaire vervoermiddel is het minst duurzaam. Toch zijn er ontwikkelingen die dit systeem meer duurzaam zullen maken op de aspecten energiegebruik, uitstoot en recycling. Echter, op de aspecten ruimtebeslag (inclusief congestie), onveiligheid en toekomstvast (capaciteit) zal het systeem binnen de stedelijke gebieden zijn beperkingen op het gebied van duurzaamheid blijven hebben.

De gemeente Zaanstad kiest ervoor om de rol van de fiets en milieuvriendelijk openbaar vervoer (ook over het water) te versterken. Als meer personen gebruik maken van de fiets en het openbaar vervoer, leidt dit tot minder geluid, luchtverontreiniging en congestie. Om dit te bewerkstelligen zal het voor beide vervoerswijzen nodig zijn om een kwaliteitssprong te maken. Meer van hetzelfde zal niet automatisch leiden tot een hoger gebruik. De auto zal echter ook een belangrijke (economische) rol blijven spelen. De gemeente Zaanstad wil daarom ook bevorderen dat er meer gebruik gemaakt gaat

worden van kleinere en schonere motorvoertuigen (personen- en vrachtauto's in het centrum en binnenstedelijke gebieden).

Voor het vrachtverkeer is het noodzakelijk om de meest vervuilende vrachtwagens te weren door bijvoorbeeld het instellen van milieuzones en het efficiënter organiseren van de stedelijke distributie. Voor het vrachtverkeer wordt eveneens ingezet op het bevorderen van het vervoer over water, mits dit niet met sterk vervuilende schepen plaatsvindt.

Duurzaam verkeers- en vervoerssysteem

Een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem draagt bij aan:

- *het verbeteren van de kwaliteit van de stad;*
- *de gezondheid van de reizigers;*
- *het verbeteren van het economisch functioneren doordat er meer keuzemogelijkheden zijn en de auto-afhankelijkheid afneemt.*

De gemeente Zaanstad zet in op een toename van het gebruik van:

- *de fiets;*
- *schoon (emissie) openbaar vervoer;*
- *kleinere en schonere (emissie) voertuigen;*
- *het weren of belasten van vervuilende voertuigen.*

Bereikbaarheid betekent keuzes kunnen, willen en blijven maken (hoofdstuk 9, 10, 11)

Bereikbaarheid is een verzamelbegrip en sterk afhankelijk van motief, tijdstip, vervoerswijze en persoonlijke perceptie. In ieder geval spelen diverse factoren een rol zoals comfort, prijs, reistijd, betrouwbaarheid, imago, veiligheid en beschikbaarheid. In de maatschappelijke discussie wordt (on)bereikbaarheid meestal geassocieerd met file, vertraging, congestie en parkeerproblemen en beleefd en bediscussieerd vanuit het autosysteem. Echter, bereikbaarheid is meer dan de auto alleen. De fiets en het openbaar vervoer spelen daarin tevens een belangrijke rol.

Het rijden met schone auto's is wel een oplossing voor de luchtkwaliteit, maar nog niet voor de congestie en het ruimtebeslag. Het oplossen van congestie betekent zelfs niet automatisch dat de congestie dan ook duurzaam tot het verleden zal gaan behoren (Figuur 5).

Zodra de stad uitbreidt, de economie groeit en mensen zich meer met de auto gaan verplaatsen kan de congestie weer terugkeren. Uiteindelijk ontstaat het risico dat de kwaliteit van de stad teveel schade gaat oploopt door het ruimtebeslag en de negatieve effecten van het autoverkeer. Maar de stad kan inmiddels ook niet meer zonder autoverkeer. Economische bedrijvigheid is tevens afhankelijk van bereikbaarheid over de weg. Maar de stad van de toekomst kan niet meer te veel leunen op de bereikbaarheid met één vervoerswijze. Dat is zowel economisch als wat betreft leefbaarheid te kwetsbaar. Er wordt gestreefd naar het voorzien in de mobiliteitsbehoefte en bereikbaarheid door het aanbieden van keuzemogelijkheden. Dit betekent voor het mobiliteitsbeleid, dat:

- **Mobiliteit** ten dienste dient te staan van maatschappelijke ontplooiing, sociale cohesie en economische ontwikkeling.
- **Het gebruik van de auto niet altijd noodzakelijk is:** er zijn goede meer duurzame alternatieven beschikbaar.
- **Het gebruik van de auto niet overal even gemakkelijk blijft:**
 - om de omgevingskwaliteit te waarborgen (prijsbeleid);
 - voor het in stand houden van de verblijfskwaliteit (voetgangersgebieden, natuurgebieden);
 - om de niet-keuzereiziger of de zwakke verkeersdeelnemer voorrang te verlenen;
 - als middel om het alternatief aantrekkelijker te maken.
- **Het gebruik van de auto nodig en mogelijk is als het niet anders kan, maar dan wel schoon (emissie):** bijvoorbeeld het vrachtverkeer, economisch verkeer, verkeer naar locaties en op tijdstippen waarop geen alternatieven aanwezig zijn.

Bereikbaarheid betekent keuzes kunnen, willen en blijven maken

De gemeente Zaanstad ziet bereikbaarheid niet als een rekenkundige en technische vraag (kan de capaciteit van het wegennet worden vergroot?), maar als een opgave om alternatieven daadwerkelijk een rol te kunnen laten spelen, zodat daarmee de kwaliteit en het functioneren van de stad versterkt kunnen worden. De sleutel ligt in het beïnvloeden van de individuele keuzes die reizigers maken en het inspelen op individuele behoeften en wel op een zodanige wijze dat de reiziger kan kiezen, wil kiezen en blijft kiezen voor duurzame vervoerswijzen.

Niet alle verplaatsingen per auto zijn te vervangen door een andere vervoerswijze. Voor het mobiliteitsbeleid betekent dit, dat in beeld moet worden gebracht voor welke doelgroepen alternatieven nodig en kansrijk zijn (volume en bereidheid om te gebruiken). Het aanbieden van keuzemogelijkheden zal vooral gericht zijn op:

- de grote werklocaties voor het woon-werkverkeer in de spits;
- stadscentra, deelcentra en publiekstreckers;
- korte verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen waar kansen liggen voor het vergroten van het fietsgebruik;
- regionale verplaatsingen in het woon-werkverkeer, maar ook voor overige motieven gericht op het benutten van de (toekomstige) dragers van het openbaar vervoer;
- wegvakken of corridors van het wegennet die overbelast zijn of geraken;
- specifieke doelgroepen.

Stadsontwikkeling samen met structuurversterkend openbaar vervoer (4.1, hoofdstuk 11)

De Zaanstreek is de noordelijke lob van de Amsterdamse metropool. Er bestaat een sterke vervoersrelatie tussen Amsterdam en de Zaanstreek [B]. De spoorlijn (Zaanlijn tussen Amsterdam en Alkmaar) speelt een belangrijke rol in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer over de Zaanlijn is snel, hoogfrequent en betrouwbaar.

Er zijn meerdere redenen om de structuur van het openbaar vervoer hier te versterken:

1. De Zaanlijn bedient slecht een gedeelte van Amsterdam rechtstreeks. Uitbreiding van het invloedsgebied in Amsterdam door het openbaar vervoer van en naar Zaanstad is nodig.
2. De capaciteit van het spoor (Zaanlijn) nadert zijn grenzen.
3. Het uitbreiden van het netwerk met een hoge kwaliteit vergroot de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en vermindert de afhankelijkheid van de auto (vooral op de wat grote afstanden binnen de regio). Dit geldt ook voor het doorgaande verkeer tussen de noordelijke Zaanstreek en Amsterdam.
4. Nieuwe locaties voorzien van goed openbaar vervoer betekent dat nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers een alternatief wordt geboden en zij vanaf het begin hun mobiliteitsgedrag kunnen wijzigen.
5. Nieuwe stations en knooppunten van openbaar vervoer kunnen een structuurversterkend economisch effect hebben. Het mes snijdt dan aan twee kanten: de locatie is goed bereikbaar (er zijn alternatieven) en de woon-werkbalans komt beter in evenwicht [B].

6. Specifiek voor het centrum van Zaandam kan gelden dat de bereikbaarheid vanuit de overige kernen verbetert waardoor er een grotere oriëntatie op het centrum van Zaandam ontstaat. Uiteraard is dit wel afhankelijk van de ligging van nieuwe tracés van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer en de stadsontwikkeling kunnen een onderling versterkend effect hebben.
7. Goed openbaar vervoer versterkt de sociale cohesie: de onderlinge bereikbaarheid binnen Zaanstad neemt toe.



Foto 3 Openbaar vervoer versterkt economische structuur en imago

Structuurversterkend openbaar vervoer

De gemeente Zaanstad streeft naar een structuurversterking voor het openbaar vervoer. Dit is een voorwaarde voor de stadsontwikkeling, waarbij tevens ingezet wordt op duurzaamheid, bereikbaarheid en een positief imago/stadsbeeld.

Voor de structuurversterking van het openbaar vervoer zet de gemeente Zaanstad in op de volgende structuurversterkende voorzieningen:

1. **Doortrekken van de Noordzuidlijn** over een tracé dat de meeste toegevoegde waarde voor de stad heeft (zie §11.1).
2. **Doortrekken lijn 50** via de Hemtunnel op bestaand spoor (lightrail vanaf station Sloterdijk naar Zaanstad).
3. **Capaciteit van het bestaande spoor vergroten:** langere treinen en/of dubbeldekkers, perrons verlengen, inhaalsporen, seinverdichting en spoorverdubbeling.
4. **Openbaar vervoer over water:** een halteplaats bij het Hembrugterrein en/of Hoogtij als één van de voorwaarden voor economische ontwikkeling en bereikbaarheid (woon-werkverkeer). De aanlegplaats kan tevens een rol spelen voor het aanvoeren van bouwmaterialen voor Inverdan.
5. **Nieuwe wijken** en werkgelegenheidsgebieden worden opgezet vanuit het idee om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te maximaliseren.

Imago en stadsbeeld: verkeer en vervoer is gezichtsbepalend



Foto 4 Infrastructuur bepaalt stadsbeeld

Het autoverkeer en de infrastructuur hebben vaak een negatief effect op het karakter, de beleving, de verblijfskwaliteit en het imago van een stad.

De stadsbeelden van bijvoorbeeld Gent en Los Angeles geven een wereld van verschil te zien. Maar ook de sociale en maatschappelijke structuur verschillen in deze plaatsen enorm. In de ene stad moet je alles met de auto doen en zijn grote verplaatsingsafstanden normaal. De andere stad is veel compacter en de fiets en het openbaar vervoer spelen een rol van betekenis. Maar dit werkt ook door in de milieubelasting en het ruimtebeslag. In Nederland zijn werelden van verschil te ontdekken tussen bijvoorbeeld Zoetermeer en Delft: een nieuwe stad gebouwd tussen infrastructuur versus een oude stad met zijn kleinschalig karakter.

Zaanstad bevindt zich eigenlijk in twee werelden: karakteristieke kleinschaligheid, maar ook een grote mate van barrièrewerking door grote infrastructuur zoals het spoor, De Zaan, natuur- en groengebieden, wegen. In het algemeen heeft de infrastructuur geen toegevoegde waarde voor het imago en het stadsbeeld van Zaanstad [B].



Foto 5 Busbrug De Vlinder

De bijdrage van het verkeers- en vervoerssysteem aan een positief imago en het stadsbeeld kan worden verbeterd:

1. Een aantal fietsroutes krijgt een hoogwaardige kwaliteit en uitstraling en leiden door attractieve gebieden wat betreft landschap en stedelijke karakteristieken. Het aanbod aan fietsparkeerplaatsen op deze routes gaat gelijk op met de vraag ernaar. Zaanstad wordt getransformeerd naar een stad waar de fietser een herkenbare plaats heeft gekregen. Stedelijke en regionale fietsroutes zijn geen aaneengeschakelde restruimtes en straten, maar zijn vervoercorridors met allure.

2. Nieuwe stations van het structuurversterkend openbaar vervoer worden architectonisch ingepast in een aantrekkelijke omgeving. De reiziger stapt in en uit op plekken waar deze graag wil zijn en waar deze een positieve beleving van de omgeving heeft. Het openbaar vervoer wordt ontdaan van het imago van een 'poor men's vehicle'.



Foto 6 Klantvriendelijk P + R terrein

3. De bestaande stations vragen om een upgrading wat betreft de stedenbouwkundige kwaliteit, de herkenbaarheid en het fietsparkeren.
4. De voertuigen die ingezet worden op het structuurversterkend openbaar vervoer hebben een moderne en schone uitstraling.
5. Nieuwe grootschalige infrastructuur geeft geen nieuwe barrièrewerking, maar zijn architectonisch een aanwinst voor de stad als het gaat om inpassing en herkenbaarheid.
6. De barrièrewerking van het spoor en de Provincialeweg wordt verminderd.
7. Zaanstad heeft karakteristieke vervoerssystemen, bijvoorbeeld openbaar vervoer over water of individueel automatisch openbaar vervoer op locaties waar dit functioneel is.



Foto 7 Openbaar vervoer maakt stad herkenbaar

Het imago en het stadsbeeld worden verbeterd door:

- *fietsroutes met hoogwaardige kwaliteit en uitstraling en een aanbod aan parkeerplaatsen dat gelijk opgaat met de vraag ernaar;*
- *architectonische stations en een aantrekkelijke stationsomgeving;*
- *openbaar vervoer met een aansprekende uitstraling;*
- *herkenbaarheid van de infrastructuur en het verminderen van de barrièrewerking;*
- *karakteristieke vervoerssystemen.*

Gedragbeïnvloeding

Het prijsmechanisme is één van de factoren die het keuzeproces van de reiziger beïnvloeden. Andere belangrijke factoren zijn gemak en imago [B]. Een goede infrastructuur is voorwaardenscheppend, maar gedragsveranderingen ontstaan alleen als:

- de toegevoegde waarde voor de gebruiker toeneemt;
- maatschappelijke en individuele bewustwording tot stand komt;
- het imago van de alternatieven goed is;
- daar waar nodig ongewenst gedrag onaantrekkelijker en moeilijker wordt (bijvoorbeeld het rijden met milieubelastende voertuigen of het halen en brengen van kinderen naar school per auto);
- ongewenst gedrag wordt aangepakt door onder andere handhaving.

De gemeente Zaanstad gaat uit van vrijheid in individueel keuzegedrag, maar hanteert daarbij wel het principe dat de kosten voor de gebruiker afhankelijk dienen te zijn van:

- het ruimtegebruik;
- de negatieve effecten op de omgeving (geluid, emissie, onveiligheid, congestie, sluisverkeer);
- het tijdstip;
- de mate van het gebruik.

Met andere woorden en positiever geformuleerd:

1. Het gebruik van duurzame vervoermiddelen (fiets en openbaar vervoer) dient goedkoper te zijn dan het gebruik van minder duurzame vervoermiddelen.
2. Het gebruik van schone, kleine auto's dient goedkoper te zijn dan het gebruik van vuile en grote auto's.

3. De kosten zijn lager als men minder vaak of ver reist en/of minder ruimte in beslag neemt.

Het toepassen van deze principes in het verkeers- en vervoersbeleid kan voor Zaanstad het volgende betekenen:

1. Het gebruik van de fiets heeft de laagste kosten (dus ook diefstal voorkomen!).
2. Het gebruik van het openbaar vervoer is financieel aantrekkelijker dan het gebruik van de auto. Dit geldt vooral op locaties en voor vervoersrelaties waar de negatieve effecten van de auto een te zwaar beslag leggen op de omgevingskwaliteit.
3. Het bezit en gebruik van kleine, milieuvriendelijke auto's is goedkoper dan het bezit en gebruik van grotere en meer milieubelastende auto's.
4. De parkeerkosten voor huishoudens met meerdere auto's zijn hoger dan de kosten voor huishoudens met één of geen auto.
5. Parkeerheffingen worden op termijn omgezet in verblijfsheffingen (een heffing naar gelang de tijd dat een auto zich in een bepaald gebied bevindt, rijdend of stilstaand).
6. Het systeem van kilometerheffing dat door het Rijk wordt ingevoerd, wordt op stedelijk niveau gedifferentieerd naar plaats en tijd. Bijvoorbeeld: wegen met een zware verkeersfunctie zijn goedkoper dan wegen met een lagere verkeersfunctie (vermijden sluisverkeer).
7. Terughoudendheid in de aanleg of uitbreiding van nieuwe infrastructuur. Knelpunten worden pas als zodanig benoemd wanneer aan bepaalde criteria (§12.1).

De mobiliteitsvisie is verder uitgewerkt in de stedelijke thema's (hoofdstuk 4 tot en met 8) en de mobiliteitsthema's (hoofdstuk 9 tot en met 15).

Beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag wordt tot stand gebracht door:

- *het aanbieden van alternatieven met meerwaarde (prijs, comfort, imago, kwaliteit);*
- *prijsbeleid;*
- *communicatie gericht op bewustwording;*
- *handhaving.*

Hoofdpunten van de mobiliteitsvisie

1. *Verbeteren aanbod en het stimuleren van het gebruik van duurzame vervoermiddelen (weg, spoor en water) en daarmee het verminderen van de kwetsbaarheid (bereikbaarheid, milieu, gezondheid).*
2. *Vergroten van de bereikbaarheid door het vergroten van de keuzemogelijkheden door het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven en het selectief aanpassen van het hoofdwegennet voor de auto.*
3. *De infrastructuur uitbreiden met structuurversterkend openbaar vervoer: doortrekken Noordzuidlijn, doortrekken lijn 50 (lightrail), benutten spoor, uitbreiden vervoer over water en bedienen nieuwe woonwijken.*
4. *Een aantal fietsroutes, stations, vervoerssystemen en infrastructuur wordt mede gezichtsbepalend en karakteristiek voor Zaanstad.*
5. *Voor het verandering van het mobiliteitsgedrag is het nodig in te zetten op: kwaliteit van alternatieven, prijsbeleid, een goed imago en maatschappelijke bewustwording en handhaving.*

4 DUURZAME ECONOMISCHE STRUCTUURVERSTERKING

4.1 ONTSLUITING VAN BEDRIJVEN MET DUURZAME VERVOERMIDDELEN

Versterken rol fiets en openbaar vervoer

Voor bedrijvenlocaties dient te worden gezorgd dat het openbaar vervoer en de fiets een goed alternatief zijn. Deze inzet van alternatieven is nodig om te voorkomen dat het wegennet dichtslibt met woon-werkverkeer, waardoor er economische schade ontstaat voor het economisch weggebonden verkeer.

Dit uitgangspunt wordt toegepast op:

- de acht grote bedrijventerreinen (figuur 3) (inclusief de bedrijvenlocaties waar (her)ontwikkeling en revitalisering plaatsvindt, zoals: het Hembrugterrein, HoogTij en Achtersluispolder);
- overige concentraties van werkgelegenheid en economische centra, zoals: het stadscentrum, het ziekenhuis en de Zaanse Schans.

Verbeteren openbaar vervoer en fietsvoorzieningen voor de bedrijventerreinen

Voor het reduceren van het woon-werkverkeer met de auto in de spits wordt ingezet op de realisatie van de volgende voorzieningen:

1. Ontsluiting met (gratis)⁶ openbaar vervoer in de vorm van een rechtstreekse verbinding naar één of meerdere stations (§11.1).
2. Halteplaats openbaar vervoer over water bij het Hembrugterrein (§3.2, 4.4).
3. Een doorstroomroute (§10.1) voor de fiets vanaf één of meerdere stations, waar gebruik kan worden gemaakt van de fietsenstalling.
4. Aansluiting op het netwerk van non-stopfietsroutes (§10.1) voor de acht grote bedrijventerreinen en economische centra.
5. Overdekte en afgesloten fietsenstallingen bij ieder bedrijf (op te nemen in het de beleidsvisie 'Bouwen en Wonen', §10.2).
6. Faciliteiten voor deel- en poolauto's zodat de afhankelijkheid van het autogebruik in het woon-werkverkeer afneemt.

Voor parkeren en mobiliteitsmarketing zie §15.4 en hoofdstuk 9.

⁶ Gratis betekent hier: op de verbinding tussen de stations en het bedrijventerrein, om het openbaar vervoer op de gehele keten zo aantrekkelijk mogelijk te maken

Nut en noodzaak van bovenstaande maatregelen worden per locatie beoordeeld [B]. Een evenwichtig en haalbaar pakket wordt samen met de bedrijven per bedrijvenlocatie opgesteld.

Structuurversterkend openbaar vervoer

Indien de noordzuidlijn of lijn 50 wordt doorgetrokken, kunnen ook bedrijventerreinen bediend kunnen worden met railvervoer. Dit hangt af van het gekozen tracé. Het bedienen van een groot bedrijventerrein kan daarbij één van de criteria zijn [B].

Afstemming stedelijke ontwikkeling en openbaar vervoer

Het doortrekken van de noordzuidlijn is een kwestie van tijd, lang vooruit kijken, sturen en anticiperen. Het past binnen de visies van de regio en de gemeente Amsterdam en Zaanstad. Het is nodig om reeds vroegtijdig een visie vast te stellen over het gewenste tracé en de stedelijke functies. Dat versterkt vroegtijdig de samenwerking tussen het structuurversterkend openbaar vervoer en de ruimtelijke ordening. Indien rekening wordt gehouden met het versterken van het openbaar vervoer, is het gewenst om dit deel van de Kanaalzone intensiever te (her)ontwikkelen. Tevens is het van belang vroegtijdig rekening te houden met ruimtelijke reserveringen die nodig zijn voor een eventueel bovengrondse baan en de stations.

4.2 KWALITEIT OPENBARE RUIMTE, UITSTRALING EN IMAGO

Bedrijventerreinen hebben in het algemeen geen aantrekkelijke uitstraling. Dit wordt mede veroorzaakt door de parkeerdruk en de wijze waarop het parkeren georganiseerd is. Het parkeren op maaiveld neemt namelijk veel (openbare) ruimte in. Dit leidt tot een extensief ruimtegebruik. Om het openbaar vervoer optimaal te kunnen laten functioneren, is juist een intensiever gebruik van de ruimte gewenst. Door een intensiever ruimtegebruik verminderen ook de druk en de claims op het gebruik van het buitengebied. Immers door een intensiever gebruik van de bestaande bedrijventerreinen vermindert de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Door het concentreren van parkeervoorzieningen in gemeenschappelijke openbare parkeervoorzieningen (garages), in plaats van grote parkeerterreinen op maaiveld, is een efficiënter ruimtegebruik mogelijk

(dubbelgebruik) en kan de kwaliteit van de openbare ruimte worden verbeterd. Voor het gebruik van de parkeerruimte kan dan worden betaald naar de mate van gebruik [B]. Dit maakt de bedrijven en/of de werknemers meer kostenbewust en maakt een discussie over parkeernormen overbodig. Ieder bedrijf maakt dan zelf de afweging in welke mate het autogebruik noodzakelijk is. Bedrijven waar veel werknemers gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets besparen op de parkeerkosten. Deze benadering biedt ook de mogelijkheid om bestaande parkeerterreinen te gebruiken voor bedrijfsuitbreidingen.



Foto 8 Parkeervrij bedrijventerrein of een overvol terrein??

Bedrijventerreinen aantrekkelijker en efficiënter inrichten

Bij herstructurering en het revitaliseren van bedrijventerreinen die intensief worden gebruikt of gebruikt gaan worden, wordt een herordening van het parkeren nagestreefd op een zodanige wijze dat deze bijdraagt aan een efficiënter ruimtegebruik, een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag en een betere bewustwording van de kosten van parkeren (§15.4).

4.3 ONTSLUITING VRACHTVERKEER OVER DE WEG

De acht grote bedrijventerreinen en (economische) centra worden direct op het hoofdwegenet ontsloten, zodat er geen doorgaand vrachtverkeer in de woonwijken ontstaat.

Tabel 2 *Ontsluiting bedrijventerreinen*

Bedrijventerrein	Direct aangesloten op hoofdweg ⁷ A of B
Hoogtij	Zuidelijke Randweg (= Westzonerweg) [B]
Westerspoor	Zuidelijke Randweg
Zuiderhout	Zuidelijke Randweg
Hembrugterrein	Provincialeweg/Zuidelijke Randweg
Achtersluispolder	Noorder IJ en Zeedijk
Assendelft Noord	N203 via de Dorpsstraat
Molletjesveer	N246
Noorderveld	Ned. Benedictweg
Inverdán	Houtveldweg
Ziekenhuis	Heijermansstraat

De ontsluiting van de bedrijventerreinen met goederenvervoer vraagt specifieke voorzieningen gericht op de doorstroming en de omgeving.

Ontsluiting acht grote bedrijventerreinen

De acht grote bedrijventerreinen worden opgenomen in het lokale kwaliteitsnet goederenvervoer (hoofdstuk 13).

⁷ In het wegcategoryeringsplan wordt de term gebiedsontsluitingsweg gebruikt

4.4 KANSEN VOOR (OPENBAAR) VERVOER OVER HET WATER

Sinds jaar en dag zijn er in de Kanaalzone en langs de Zaan bedrijven gevestigd die gebruik maken van vervoer over water. Deze bedrijven vertegenwoordigen een essentieel deel van de Zaanse economie (10% van de werkgelegenheid en 25% van de toegevoegde waarde). De afgelopen decennia is het vervoer over water afgenomen. Vanuit het oogpunt van optimale bereikbaarheid (ook over water) en duurzaamheid (terugdringen van de CO₂ uitstoot) wil de gemeente Zaanstad het vervoer over water stimuleren. Dit gebeurt onder meer door herontwikkeling van bestaande terreinen aan het water (Achtersluispolder) en door aanleg van een nieuw haventerrein (HoogTij). Verschillende ladingstromen in de Zaanse regio en daarbuiten kunnen potentieel van weg naar water gebracht worden. De gemeente zet zich ervoor in om deze kansen om te buigen naar concrete voorzieningen (overslagpunten), vervoersdiensten over water en walstroomvoorzieningen. Hiervoor werkt de gemeente samen met bedrijfsleven en partijen uit de regio (Stadsregio Amsterdam, Haven Amsterdam, Projectbureau Noordzeekanaal, provincie Noord-Holland) alsmede het Rijk. Daarbij zijn de Kanaalzone (aan het Noordzeekanaal) als ook locaties aan de Zaan in beeld. Zo werkt Zaanstad in regionaal verband aan het verbeteren van het binnenvaartnetwerk. Het is belangrijk dat ook het scheepvaartverkeer zo schoon mogelijk is. Oude dieselmotoren zijn namelijk erg vervuילend. Om schoner scheepvaartverkeer te realiseren is Europees bronbeleid nodig.

De gemeente wil investeren in en lobbyen voor een goede bereikbaarheid over het water, voor meer aanmeer- en overslagfaciliteiten en meer 'natte bedrijventerreinen'. Hierbij loopt de gemeente aan tegen zowel financiële beperkingen als beperkingen van milieutechnische aard (overlast door overslag van goederen en watergebonden industrieën in woonomgeving). De mate waarin en de locatie waar Zaanstad wil investeren in vervoer over water wordt uitgewerkt in de Havenvisie (2008).

Een halteplaats voor openbaar vervoer over water bij het Hembrugterrein is een belangrijke voorziening voor de economische ontwikkeling en de bereikbaarheid voor het woon-werkverkeer. Een aanlegplaats kan een groot invloedsgebied hebben, als er fietsen op de boot kunnen worden meegenomen en er goede stallingvoorzieningen aanwezig zijn. Voor de route van de te realiseren verbinding is nog een nadere afweging nodig, zodanig dat er een

meerwaarde ontstaat voor de relatie met Amsterdam en specifiek voor het fietsverkeer. De verbinding met Amsterdam zal daarom een ander bedieningsgebied moeten hebben dan (alleen) Amsterdam CS.

De Zaanwaterbus (§11.1) zal specifiek voor het noordelijke gedeelte van Zaanstad (Wormerveer/Wormer, Zandijk, Kalf) naar het stadscentrum (tot de sluisen) een rol kunnen spelen indien deze waterbus een snellere verbinding biedt dan de reguliere buslijn en de spoorlijn. Dit zal nader worden beoordeeld op basis van de invloedsgebieden, de reïssnelheid en het gecombineerd gebruik met de fiets. Sinds 28 juni 2008 vaart de Zaanhopper tussen Wormerveer en de Wilhelminasluis. Deze bootdienst vervult een deel van de functie van de Zaanwaterbus.

Uitbreiden vervoer over water voor de bedrijventerreinen

- *Het stadscentrum Inverdan kan worden bediend met de Zaanwaterbus (ten noorden van de sluisen). De halteplaatsen van de Zaanwaterbus in de Zaan moeten zo worden gekozen, dat ze complementair zijn aan de spoorstations (§11.1)*
- *Het Hembrugterrein wordt voorzien van een halteplaats voor openbaar vervoer over water. Vanuit deze halteplaats wordt een verbinding naar Amsterdam geboden die meerwaarde oplevert voor fietsers ten opzichte van de reeds bestaande openbaarvervoerverbindingen.*
- *Uitbreiden faciliteiten voor de binnenvaart.*

4.5 ZAAANSE SCHANS

De Zaanse Schans is een belangrijke toeristische locatie. De bereikbaarheid van deze locatie kan worden versterkt door:

- Een aantrekkelijk loop- en fietsroute (OV-fiets of Zaanfiets) vanaf het station Koog Zandijk. De nieuwe Julianabrug leent zich daar goed voor. Een goede oversteek van de Provincialeweg is essentieel (aantrekkelijker maken onderdoorgang).
- Zaanwaterbus: bootdienst vanaf een aanleglocatie in de Zaan ter hoogte van station Zaanstad en/of station Amsterdam naar Zaanse Schans (arrangement met centrumbezoek, bezoek Czaar Peterhuis) en het uitbreiden van de Zaanse Schans Pass.

- Vooraf gekochte entreekaartjes of Zaanse Schans Pass (via het internet) zijn ook geldig voor het openbaar vervoer (bus, Zaanwaterbus) of de OV-fiets.

Economische structuurversterking

1. *De vijf pijlers uit de mobiliteitsvisie (§3.2) werken structuurversterkend.*
2. *Voor de bereikbaarheid van het economisch weggebonden verkeer is het belangrijk dat het woon-werkverkeer meer gebruik gaat maken van het openbaar vervoer en de fiets. Dan kan de wegcapaciteit optimaal worden benut door het economisch weggebonden verkeer.*
3. *Voor de grote bedrijventerreinen en economische centra worden pakketten ontwikkeld op het gebied van fietsinfrastructuur, financieel aantrekkelijke mogelijkheden voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (de zogenaamde 'menukaart') en een herordening van het parkeren (centrale locaties en regulering). Deze pakketten zijn mede gericht op het beter benutten van de ruimte en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.*
4. *Het doortrekken van de noordzuidlijn: afstemmen van de tracékeuze, de bediening van bedrijventerreinen en de functie en inrichting van deze bedrijventerreinen.*
5. *De acht grote bedrijventerreinen en economische centra worden aangesloten op het netwerk van non-stop fietsroutes, doorstroomfietsroutes naar de stations en het lokale kwaliteitsnet goederenvervoer.*
6. *In overleg met het bedrijfsleven wordt, daar waar gewenst en mogelijk schoon goederenvervoer over water bevorderd. Samen met het bedrijfsleven wordt een plan van aanpak opgesteld.*
7. *Openbaar vervoer over de Zaan en het Noordzeekanaal kunnen een belangrijke rol spelen voor het woon-werkverkeer (Inverdan, Hembrugterrein), voor de bezoekers van Inverdan en de Zaanse Schans.*
8. *De ontsluiting van de Zaanse Schans met het openbaar vervoer en de fiets wordt aantrekkelijker gemaakt.*

5 SOCIALE COHESIE

5.1 VERSTERKEN SOCIALE COHESIE

Zaanstad wordt, wat betreft de stedelijke structuur, gekenmerkt door kernen en gebieden die sterk gescheiden van elkaar zijn door een aantal barrières [B]. Deze barrières werken belemmerend voor het versterken van de sociale structuur en het benutten van voorzieningen. De bereikbaarheid van scholen, sportverenigingen, sociaal-culturele voorzieningen en sociale contacten kan worden belemmerd door de barrières.

Sociale cohesie versterken

Mensen en activiteiten worden dichterbij elkaar gebracht en de deelname aan het verkeer wordt bevorderd door:

1. *het verminderen van de barrières voor het fietsverkeer.*
2. *het verminderen van de barrières voor het openbaar vervoer.*
3. *het verminderen van de barrières voor het autoverkeer.*
4. *het versterken van de sociale functie van het openbaar vervoer.*

5.2 VERMINDEREN BARRIÈRES FIETSVERKEER

De grootste barrières in Zaanstad zijn

1. Spoorlijnen: naar Alkmaar en Purmerend.
2. Wegen: Provinciale wegen N203 en N246 en de autosnelweg A8.
3. Waterwegen: De Zaan, de Nauernasche Vaart, het Schiethavenkanaal en het Noordzeekanaal
4. De veengebieden tussen Assendelft/Westzaan en Zaandijk/Zaandam en Guisveld.



Figuur 6 Passagepunten barrières in Zaanstad

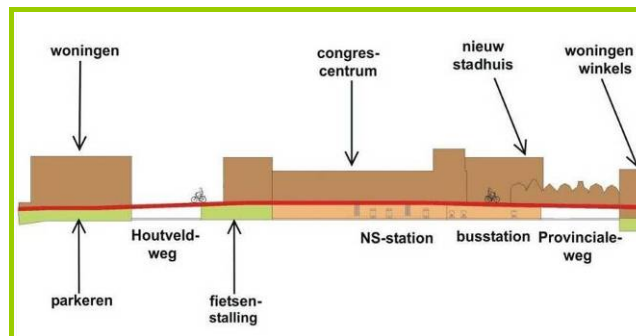
Door de uitbreiding van het aantal passagepunten [B] wordt de fietsafstand verkort. Hierdoor neemt de kans op een groter aandeel fietsverkeer toe. De belangrijkste ontbrekende schakels, op basis van een grote omrijfactor, zijn:

- De verbinding van de dorpen Assendelft en Westzaan met Zaandam:
 - verbinding vanaf Westzaan naar Koog aan de Zaan (bij de Dolfijnstraat)*;
 - verbinding door Noorderveen*;
 - verbinding parallel aan de A8 (Coentunnelweg) richting Guisweg*;
 - verbinding vanaf de fiets/voetbrug bij de Veenpolderdijk naar de Vaartdijk, over de Nauernasche Vaart, naar de J.J. Allanstraat, aansluitend op de voorgestelde route bij de Dolfijnstraat.
- De Zaanlijn (spoor):
 - een fietsverbinding de Buiging zoals opgenomen in het plan Inverdan*;
 - een ongelijkvloerse passage van de Guisweg in verband met de grote (toenemende) wachttijd*.
- De Zaan:
 - een extra fietsbrug (of als eerste fase een gratis fietspont, dit is echter geen structurele oplossing) ter hoogte van de muziekschool. Een traditionele brug is waarschijnlijk geen goede oplossing vanwege de inpassing, het hoogteverschil en de belangen van de scheepvaart). Hier kan worden gedacht aan innovatieve oplossingen zoals een permanente cabineverbinding.
 - een fietsverbinding parallel aan de A8 en de spoorlijn naar Purmerend (afgeschermd en overdekt);
 - Zaanwaterbus: openbaar vervoer over water met mogelijkheid om fiets mee te nemen.
- Nauernasche Vaart
 - zie Assendelft en Westzaan hierboven;
 - verbinding Krommenie Noord.
- Noordzeekanaal
 - halte Hembrugterrein openbaar vervoer over water met mogelijkheid om fiets mee te nemen(\$4.1);
 - verhogen frequentie pontverbindingen (optie).

* opgenomen in fietsnota Zaanstad

De prioriteiten van deze verbindingen dienen te worden bepaald door middel van een nadere analyse van de korte ritten in de gemeente en de realisatietermijn van dergelijke verbindingen. Hierbij dienen ook de, in de Fietsnota Zaanstad, gedefinieerde verbindingen te worden meegenomen,

zoals de verbindingen door Zaandam Zuidoost en Krommenie. Per schakel zal een nadere uitwerking de haalbaarheid moeten aangeven. Daarbij spelen de volgende aspecten een rol: ruimtelijke inpassing, natuurwaarden, technische mogelijkheden, kosten en meerwaarde in het netwerk.



Figuur 7 Schets van fietsbrug de Buiging



Foto 9 Directe en aantrekkelijke landschappelijke fietsroutes

Alhoewel Zaanstad onderdeel uitmaakt van het platte Hollandse landschap, kan er voor de fietser als het ware toch een soort heuvelslandschap ontstaan omdat barrières moeten worden overwonnen met bruggen en tunnels. De techniek kan de fietser een handje helpen:

- beschutting (tegen regen en wind);
- automaten met regenkleding;
- lift, fietsroltrap, fietscabines;
- (elektrische) hulpmotor op de fiets.

Bij grote hoogteverschillen op belangrijke fietsrelaties (non-stop fietsroutes) kunnen extra voorzieningen essentieel zijn.

De reistijd voor de fietser is korter door het verminderen van de afstand door het aanbrengen van ontbrekende schakels. Dit kan worden versterkt door het beperken van de wachttijden (§12.3).

Verminderen barrières fietsverkeer

De barrières voor het fietsverkeer worden verminderd door:

- de aanleg van ontbrekende schakels (§5.2);
- voorzieningen bij grote hoogteverschillen en beschutting: (non-stoproutes, §10.1)
- verminderen wachttijden bij kruisen hoofdinfrastructuur (§ 12.3).

5.3 VERMINDEREN BARRIÈRES OPENBAAR VERVOER

De voorgestelde extra schakels voor de fietser zijn niet geschikt om eveneens als verbinding voor het openbaar vervoer te functioneren (landschappelijke inpassing) of hebben geen toegevoegde waarde ten opzichte van de reeds bestaande verbindingen voor het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer ontbreekt een oost-westverbinding tussen Westerwatering en het gebied van Zaanadam ten oosten van de Zaanlijn. Daardoor laten de verbindingen naar bijvoorbeeld het ziekenhuis en het stadscentrum te wensen over. Eén of meer nieuwe oost-westverbindingen (Zaanlijn) kunnen een verbetering opleveren voor de reistijd, de efficiency en de flexibiliteit van het netwerk voor het openbaar vervoer. Onderzocht wordt of een aanpassing van een bestaande fiets/voetgangerstunnel (inclusief een kwaliteitsverbetering voor de fiets) tot de mogelijkheden behoort.

Een meer directe verbinding tussen de wijken het Kalf en Kogerveld levert een efficiencywinst en kwaliteitsverbetering op. De exploitatiewinst kan worden ingezet voor extra dienstverlening elders.

Verkeerslichten en brugopeningen verstoren de doorstroming en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Uitgangspunten voor de doorstroming van het openbaar zijn opgenomen in §11.2 en 12.3.

Verminderen barrières openbaar vervoer

De barrières voor het openbaar vervoer kunnen worden verminderd door:

- de aanleg van extra verbindingen tussen Westerwatering en Zaanadam ten oosten van de Zaanlijn en tussen het Kalf en Kogerveld;
- verminderen van de wachttijden bij het kruisen van de hoofdinfrastructuur (§11.2);
- beweegbare bruggen vervangen door hogere of vaste bruggen of het beïnvloeden van het moment van opening van de brug (§11.2 en 12.2).

5.4 VERMINDEREN BARRIÈRES AUTOVERKEER

Tussen de Albert Heijnweg en de Provincialeweg N246 is over een afstand van ongeveer 6 km slecht één kruising voor het autoverkeer met de spoorlijn beschikbaar (de Guisweg). De A8-kruising ligt wel in dit gebied, maar heeft geen rol voor het interne verkeer en vermindert dus niet het aantal barrières voor Zaanstad zelf. In verband met de keuzes en aanpak volgens de mobiliteitsvisie, wordt terughoudend omgegaan met het aantrekkelijker maken van autorijden. Immers indien er extra verbindingen worden aangelegd kan de concurrentiepositie voor het fietsverkeer afnemen. Een te grote barrièrewerking voor het autoverkeer kan echter wel negatieve effecten hebben:

- In grote wijken ontstaat een eenzijdig gerichte verkeersdruk. Dit kan problemen opleveren voor de bereikbaarheid, de woonomgeving (geluid, sluipverkeer) en verkeersbelasting van de verblijfsgebieden (wegen categorie C).
- Grote omrijdroutes leiden tot extra energieverbruik en uitstoot.
- Barrières kunnen belemmerend werken voor de sociale cohesie en de economische ontwikkeling.

In de eerste plaats kiest de gemeente Zaanstad voor openbaar vervoer en fiets. Om de concurrentiepositie van deze vervoerswijzen hoog te houden, gaat de gemeente selectief om met het oplossen van barrières voor het autoverkeer. Barrières voor het autoverkeer tussen verblijfsgebieden en het hoofdwegennet worden opgelost, indien:

- daarmee ook knelpunten op de hoofdwegen van categorie A, B of C worden opgelost;
- de oplossing van de barrière inpasbaar wordt geacht;

- de oplossing van de barrière bij voorkeur ook toegevoegde waarde heeft voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer.
- er extra voorzieningen voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer kunnen worden genomen om te vermijden dat de concurrentiepositie afneemt (uitgangspunt C.4). De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto is nu goed, ondanks de barrières. Dit komt doordat het aantal barrières voor het autoverkeer groter is dan voor de fiets. Ook beschikt de fietser in een aantal gevallen over meer directe routes dan de autorijder.

Er zijn drie situaties die vragen om een nadere afweging: de ontsluiting van Westerwatering, Krommenie en Assendelft (§7.2, 12.1, 12.2 en 12.4).

5.5 VERSTERKEN SOCIALE FUNCTIE VAN HET OPENBAAR VERVOER

Benutten dalurencapaciteit openbaar vervoer voor sociale functie

De maatschappelijke participatie kan worden vergroot door het mensen gemakkelijker te maken zich te verplaatsen, zowel in fysieke als in financiële zin. De gemeente Zaanstad kiest ervoor om de capaciteit van het openbaar vervoer in de daluren te benutten. Specifieke doelgroepen (ouderen 55+ of 65+, leden van sportverenigingen, etc.) kunnen een abonnement aanschaffen voor het gebruik van het openbaar vervoer in de daluren. De prijs van dit abonnement is laag en is tevens geldig voor bijvoorbeeld twee meereizende personen. De gemeente Zaanstad kiest voor goedkoop openbaar vervoer. Geheel gratis openbaar vervoer is sterk concurrerend met de fiets, waardoor mensen van de fiets overstappen naar het openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Dat is niet gewenst vanwege de gezondheidscomponent van fietsen en het betalen naar gebruik. Daar waar de concurrentie met de fiets niet speelt, is gratis openbaar vervoer wel een optie. Bijvoorbeeld voor pendeldiensten vanaf een station naar bedrijventerreinen.

Naast de doelstelling van sociale cohesie kan deze maatregel tot effect hebben dat ouderen minder afhankelijk worden van de auto en wellicht in combinatie met het delen van een auto eerder afzien van autobezit. De gemeente Zaanstad streeft ernaar om dalurenabonnementen in te voeren in het gehele SRA-gebied.

Vergroten kwaliteit AOV⁸- en WVG-vervoer

Voor gehandicapten bestaat het zogenaamde WVG-vervoer. Op aanvraag kunnen gehandicapten van deur-tot-deur worden vervoerd. Het systeem is opengesteld voor iedere inwoner (AOV-vervoer). Om gebruik te maken van het systeem is een vooraanmelding nodig. In de praktijk blijkt een betrouwbare uitvoering niet altijd mogelijk, doordat de busjes vertraging oplopen in het verkeer. Gehandicapten zouden hierdoor af kunnen zien van verder gebruik van dit systeem.

Net als voor het reguliere openbaar vervoer is een goede doorstroming voor het WVG-vervoer noodzakelijk. Daarom wordt voorgesteld om de WVG- en AOV-busjes gebruik te laten maken van bestaande en nieuwe busbanen onder de volgende voorwaarden:

- de busjes zijn duidelijk herkenbaar als een vorm van openbaar vervoer;
- op de kruispunten wordt geen extra prioriteit verleend. De essentie is dat geen extreme vertragingen worden opgelopen;
- de bestuurders zijn in het bezit van een geldige ontheffing.

De dienstverlening door de vervoerder wordt periodiek beoordeeld.

Versterken rol openbaar vervoer in het maatschappelijk verkeer

- *de dalurencapaciteit wordt benut door het aanbieden van abonnementen tegen lage tarieven beschikbaar stellen aan specifieke doelgroepen;*
- *de betrouwbaarheid van het AOV- en het WVG-vervoer wordt vergroot door het medegebruik van busstroken en -banen.*

5.6 VOORZIENINGEN

Sportvoorzieningen

De toegankelijkheid van de (grote) sportvoorzieningen kan worden verbeterd door:

- een goedkoop abonnement voor het openbaar vervoer voor leden van sportverenigingen (§9.7). Het bezit van het abonnement kan een bewuster mobiliteitsgedrag teweeg brengen (dit zou sporters moeten

⁸ AOV = Aanvullend openbaar vervoer

aanspreken en er geldt ook 'jong geleerd oud gedaan') en wellicht parkeerproblematiek bij sportvoorzieningen verminderen. Anderzijds is het aanbieden van extra's mogelijk een prikkel voor deelname aan sport, hetgeen positief is voor de gezondheid en de sociale structuur;

- goede stallingsvoorzieningen voor de fiets bij de sportvelden. Het gebruik van Lock'n'go⁹ wordt gecombineerd met het abonnement voor het openbaar vervoer (§10.2);
- sociaal veilige routes (§10.1) en het verminderen van barrières (§5.2).

Woonservicewijken

In Zaanstad wordt gestreefd naar het inrichten van woonservicewijken. Dit zijn toekomstbestendige wijken van ongeveer 10.000 inwoners. In de woonservicewijken kunnen mensen met een zorg- of hulpvraag zo lang mogelijk blijven wonen, omdat de voorzieningen in de wijk hierop zijn afgestemd. Voorbeelden van mobiliteitsvoorzieningen zijn openbaar vervoer met voldoende haltes, aanvullend vervoer op maat, geschikte (zorg)woningen en een toegankelijke en verkeersveilige woonomgeving. Per wijk wordt een uitvoeringsplan op maat ontwikkeld.

Toegankelijkheid voorzieningen

- *De toegankelijkheid van sportvoorzieningen wordt vergroot door het aanbieden van een goedkoop abonnement voor het openbaar vervoer en door de fietsvoorzieningen te verbeteren.*
- *Voor de woonservicewijken wordt per wijk een uitvoeringsplan ontwikkeld (toegankelijkheid en verkeersveiligheid).*

5.7 VERSTERKEN STEDELIJKE STRUCTUUR

De Zaanlijn (spoor) en de Provincialeweg vormen een parallelle barrière. Op het spoor kan de capaciteit in eerste instantie worden vergroot door benuttingsmaatregelen. Op termijn moet rekening worden gehouden met capaciteitsvergroting door een spoorverdubbeling. Spoorverdubbeling kan zonder aanvullende maatregelen de barrièrewerking vergroten.

⁹ Lock'n'go (merknaam): individueel afsluitbare fietsklem met gebruikerspas, het systeem is naar behoefte uitbreidbaar

Het kan gewenst zijn om op delen van de spoorlijnen de barrièrewerking drastisch te verminderen door het spoor hoog (doorsnijdbaar) of ondergronds aan te leggen. Dit vergt een nadere beoordeling op welke locaties dit meerwaarde kan opleveren voor de stedelijke integratie en waar dat (op termijn) haalbaar wordt geacht.

De kruising van de Zaan met de spoorlijn naar Purmerend levert beperkingen op voor zowel de binnenvaart als het treinverkeer (capaciteit, snelheid) naar Purmerend en Hoorn. Een vaste brug of een ondergronds tracé voor het treinverkeer is gewenst. In het geval van een ondergronds tracé of een volledig hoog gelegen Hoornselijn kan ook de gelijkvloerse kruising met de Provinciale weg worden opgeheven (verkeersveiligheid, snelheid treinverkeer). Daarmee verdwijnt de barrièrewerking in de stad en de viaducten aan de oost- en westzijde.

De barrièrewerking van het gedeelte van de Provinciale weg ten noorden van de A8 kan verminderen (§12.2), als de A8 verdiept wordt doorgetrokken naar de A9 met een volledige aansluiting van de A8 op de Provinciale weg. In dat geval neemt de verkeersdruk af [B]. Dit biedt mogelijkheden voor één of meer van de volgende maatregelen:

- profiel versmallen (hoofdweg categorie B);
- ruimte voor fietsroutes;
- ruimte voor het openbaar vervoer over de weg of spooruitbreiding;
- doseerpunt in zuidelijke richting.

De kruising van de Guisweg met de Provinciale weg en het spoor vormt door wachttijden voor het spoor en het ruimtebeslag een barrière voor zowel het langzaam als snelverkeer. Daarnaast is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst deze kruising te wijzigen. Een Ongelijkvloerse kruising is daarom gewenst (§12.1).

Stedelijke structuur

- *Op termijn wordt de barrièrewerking van delen van de spoorlijn(en) opgeheven.*
- *Door het verbinden van de A8 met de A9 kan de barrièrewerking van de N203 bij Krommenie, Wormerveer en Zandijk worden verminderd.*

Sociale cohesie

- 1. De barrières voor het fietsverkeer worden verminderd door de aanleg van ontbrekende schakels, het verminderen van wachttijden en het verhogen van het comfort.*
- 2. De structuur van het netwerk van het openbaar vervoer wordt versterkt door het realiseren van extra oost-westschakels. Hierdoor ontstaan meer rechtstreekse verbindingen en een efficiëntere lijnvoering.*
- 3. Het WVG-vervoer kan, onder bepaalde voorwaarden, gebruik gaan maken van busstroken en busbanen.*
- 4. Diverse doelgroepen kunnen tegen een laag tarief gaan beschikken over abonnementen voor het openbaar vervoer in de daluren.*
- 5. De meerwaarde en haalbaarheid van het ondergronds of hoog aanleggen van delen van de spoorlijnen wordt nader in beeld gebracht in samenhang met de gewenste stedelijke structuur.*

6 LEEFBAARHEID EN MILIEU

Op 8 november 2007 heeft de gemeenteraad van Zaanstad een motie 'actieplan milieu' vastgesteld. De gemeente Zaanstad wil in 2020 een klimaatneutrale gemeente zijn en tot de top 10 van de meeste milieuvriendelijke gemeenten van Nederland behoren. Als eerste stap wordt onder andere een actieplan milieu opgesteld. Het ZVVP levert bouwstenen voor dat actieplan op het gebied van het mobiliteitsbeleid.

6.1 KNELPUNTEN LUCHTKWALITEIT 2006

Volgens het RIVM stierven in 2001 tot 5.000 mensen vroegtijdig aan de gevolgen van kortstondige blootstelling aan fijnstof. Uit recent onderzoek van het RIVM¹⁰ is gebleken dat de laatste jaren het aantal sterfgevallen door longkanker bij niet-rokers stijgende is. De maatschappelijke kosten die ontstaan door emissies van wegverkeer bedragen volgens deze studie ongeveer 5 miljard euro per jaar. Dit is exclusief de kosten voor zorg van mensen die wel ziek worden, maar niet sterven aan luchtvervuiling.

De rapportage Luchtkwaliteitsplan 2006 Zaanstad betreft de rapportage over de luchtkwaliteit van de gemeente Zaanstad aan de Provincie Noord-Holland voor het jaar 2006 conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005 van 23 juni 2005. Er is nagegaan of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor de luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), en benzeen (C₆H₆).

Dit levert voor de gemeente Zaanstad de volgende conclusies op [B]:

- Stikstofdioxide en fijnstof leveren knelpunten op. Daarmee is de luchtkwaliteit een knelpunt voor de gemeente Zaanstad en levert de slechte luchtkwaliteit een blokkade op voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn maatregelen nodig.
- Voor benzeen is geen overschrijding van de grenswaarde geldend per 1-1-2010 (5 µg/m³) van de jaargemiddelde concentratie geconstateerd.

¹⁰ RIVM: Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu

- Voor CO is geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden (10.000 µg/m³ als 8-uurgemiddelde concentratie) geconstateerd.

De gemeente Zaanstad is gelegen in een stedelijk gebied met een aantal industrieterreinen, havens, scheepvaart en drukke wegen verspreid over de gemeente Zaanstad. De achtergrondconcentraties van PM₁₀ en NO₂ zijn, mede als gevolg van de ligging ten opzichte van regionale bronnen van luchtverontreiniging (IJmond, haven Amsterdam) hoog. Deze achtergrondconcentraties worden mede bepaald door de aanwezigheid van de rijksweg A8 en de provinciale weg N203, die dwars door de gemeente lopen. Fijnstof kent echter geen ondergrens voor het optreden van gezondheidseffecten. Iedere concentratie fijnstof veroorzaakt gezondheidsrisico's. Het streven is daarom om de concentratie fijnstof zo laag mogelijk te houden. Dat betekent dat maatregelen altijd gewenst en zinvol zijn. Het mobiliteitsbeleid kan de normoverschrijding van de luchtkwaliteit niet oplossen, maar de ernst wel verminderen. Vooral roetfilters en alternatieve brandstof zijn goede maatregelen.

6.2 VERBETEREN LUCHTKWALITEIT

In oktober 2006 is het Luchtkwaliteitplan Zaanstad vastgesteld. De gemeente sluit aan bij de strategie van de provincie. Dat betekent dat het Zaanstad gaat om de gezondheid van de burgers, het voldoen aan het Wet Luchtkwaliteit en het voorkomen van stagnatie van bouwprojecten. Daartoe wil Zaanstad inzetten op generieke maatregelen die de emissie van fijnstof en stikstofdioxide terugdringen. Op deze manier wordt blootstelling aan een onvoldoende luchtkwaliteit zoveel mogelijk voorkomen. Ook zet Zaanstad in op locatiespecifieke maatregelen zoals technisch lineair groen en milieuzonering, waarvoor het rijk subsidie verleent. Door de luchtkwaliteit in Zaanstad te gaan meten, sluit Zaanstad aan bij de ambitie om de kennis over de luchtkwaliteit te vergroten. Om de effecten van maatregelen te monitoren worden metingen verricht.

Mobiliteitsbeleid draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit

Vanuit het mobiliteitsbeleid volgens dit ZVVP wordt ingezet op vier sporen ter verbetering van de luchtkwaliteit:

- 1. Verkeersmanagement [B] (korte termijn): maatregelen gericht op het verbeteren van de operationele verkeersafwikkeling en specifieke knelpunten.*
- 2. Beperken van de milieubelasting door het vrachtverkeer (korte termijn).*
- 3. Generieke maatregelen gericht op het vergroten van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen en schone motorvoertuigen (korte en middellange termijn).*
- 4. Structuurversterkend openbaar vervoer en prijsbeleid (lange termijn)*

De inzet van *verkeersmanagement* voor het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt toegespitst op de wegen waar in 2010 een overschrijding van de norm voor fijnstof wordt verwacht. Het gaat dan om de Dr. J.M. den Uylweg en de aansluitende wegvakken: Provincialeweg Zuid, Wibautstraat Zuid, Thorbeckeweg. Het verkeersmanagement is beschreven in §12.3.

De gemeente Zaanstad heeft de Allonge bij het 'Convenant stimulering schone vrachtwagens en milieuzonering' ondertekend op 5 december 2007. De gemeente Zaanstad gaat inzetten op:

- invoeren van één of meerdere milieuzones;
- stedelijke distributie;
- aanpassen verkeerscirculatie;
- aanpassen van venstertijden;
- extra faciliteren van schone voertuigen (beperkt aantal busbanen of doelgroepenstroken).

De maatregelen worden voorgesteld op basis van bevoorradingsprofielen, vrachtwagenstromen en kosteneffectiviteit.

De veren Hempont en Buitenhuizen over het Noordzeekanaal zetten per jaar respectievelijk 150.000 en 235.000 voertuigen over. De pontjes varen driemaal per uur. Een analyse heeft aangetoond, dat bij een verdubbeling van de frequentie van de pont Buitenhuizen het aantal overzettingen van vrachtwagens toe kan nemen met 13.000 voertuigen per jaar. Hierdoor neemt het aantal vrachtwagenkilometers binnen de bebouwde kom af.

In het ZVVP zijn de volgende generieke mobiliteitsmaatregelen opgenomen:

- Stimuleren van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen, alternatieve vervoersconcepten, geen onnodige autoverplaatsingen, parkeren op afstand, vrachtvervoer over water (§3.2, 4.1, hoofdstuk 9, 0 en 11).
- Het invoeren van milieutarieven voor parkeren (§15.2).
- Het inzetten van milieuvriendelijke collectief personenvervoer (bijvoorbeeld aardgas) via de aanbesteding van de Stadsregio (concessie).
- Het inzetten van milieuvriendelijke gemeentelijke voertuigen.

Structuurversterkend openbaar vervoer is beschreven in §3.2 en 11.1.

Het prijsbeleid (betalen naar gebruik en belasting van de omgeving) zal op termijn gedifferentieerd kunnen worden naar milieukeurmerken van voertuigen en milieugevoelige omgevingen. Wegen met de meeste blootgestelden (bewoners, fietsers, voetgangers) aan schadelijke uitstoot en waar veel wordt gefietst zouden dan het hoger kilometertarief kunnen krijgen.

6.3 KNELPUNTEN GELUID

In Zaanstad komen op het gebied van het wegverkeerslawaai nog veel knelpunten [B] voor. De gemeente Zaanstad stelt in het kader van het Actieplan Geluid een drempelwaarde vast voor de geluidsbelasting. De gemeente Zaanstad is van plan hiervoor een waarde van 65 dB(A) vast te stellen voor het wegverkeerslawaai langs de hoofdverbindingswegen. In Zaanstad hebben ruim 6.800 woningen een geluidsbelasting van 65 dB(A) en meer. De woningen met een geluidsbelasting boven 70 dB(A) hebben prioriteit in de aanpak. Reductie van verkeersgeluid wordt gerealiseerd door verkeersmaatregelen, geluidsarm asfalt, afscherming en gevelisolatie. Voor de woningen met een geluidsbelasting boven 70 dB(A) zijn meerdere maatregelen nodig.

6.4 VERMINDEREN VERKEERSGELUID

Voor de volgende wegen worden maatregelen genomen in de verkeerscirculatie en -structuur:

- Dorpsstraat, Assendelft (dorpslint, §7.2);
- Badhuislaan-Weverstraat, Krommenie (samenhang met verkeersplan Krommenie, §12.4);
- Zuideinde/Westzaan (dorpslint, weren sluipverkeer, §7.2);
- Czaar Peterstraat (verkeersluw Inverdan, §12.4);
- Hogendijk, Zaandam (30 km/uur, §12.4);
- Troelstralaan, oostelijk van de Wibautstraat (extra aansluiting Poelenbrug, §12.2).

Bij onderhoud en vervanging wordt op wegen van categorie A en B geluidsreducerend asfalt toegepast. Wegen van categorie C (in de verblijfsgebieden) kunnen met open of gesloten worden verhard. Het vervangen van open verharding door geluidsreducerend asfalt betekent een afname van het geluidsniveau. Woonstraten hebben een open verharding (bij lage snelheden is het motorgeluid bepalend). In het kader van geluidssanering worden de volgende wegen geasfalteerd met geluidsaarm asfalt met prioriteit voor de 70+ wegen:

- Peperstraat, Zaandam (B-weg);
- Dubbele buurt, Wormerveer (C-weg);
- Zaanweg, Wormerveer (C-weg);
- Stationsstraat (tussen Wandelweg en Zaanweg), (C-weg);
- Delen Provincialeweg (stiller asfalt) (A-weg);
- Lindenlaan, Wormerveer (C-weg);
- Guisweg, Zaandijk (B-weg);
- Heijermansstraat - H. Gerhardstraat, Zaandam (B -weg).

Het aanleggen van drempels kan de geluidsbelasting vergroten. Op wegen met vrachtverkeer (lokaal kwaliteitsnet goederenvervoer) worden geen drempels aangelegd (hoofdstuk 13) of drempels die geen trilling veroorzaken door het vrachtverkeer ('smalle' drempels of dynamische drempels).

Voor de rijkswegen A7 en A8 is met Rijkswaterstaat overeenstemming bereikt over een vermindering van de geluidsbelasting. Er worden geluidsschermen geplaatst langs de A7 ter hoogte van de wijk Kalf, langs de A8 ter hoogte van

de wijk Poelenburg, langs de A8 ter hoogte van de wijk Westerkoog. De effectiviteit van het geluidsscherm langs de A8 ter hoogte van de wijk Kogerveld wordt nader onderzocht. De geluidsschermen worden de komende jaren gerealiseerd naast het geluidsscherm langs de A8 ter hoogte van de ERA-flats in het Peldersveld.

Leefbaarheid en milieu

Vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op vier sporen ter verbetering van de luchtkwaliteit:

1. *Verkeersmanagement: maatregelen gericht op het verbeteren van de operationele verkeersafwikkeling en specifieke knelpunten.*
2. *Beperken van de milieubelasting door het vrachtverkeer.*
3. *Generieke maatregelen gericht op het vergroten van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen en schone motorvoertuigen.*
4. *Structuurversterkend openbaar vervoer en prijsbeleid.*

Geluid

5. *De woningen met een geluidsbelasting boven 70 dB(A) hebben prioriteit in de aanpak.*
6. *Reductie van verkeersgeluid wordt gerealiseerd door verkeersmaatregelen, geluidsreducerend asfalt, afscherming, gevelisolatie.*
7. *Bij onderhoud en vervanging wordt op wegen van categorie A en B geluidsreducerend asfalt toegepast. Op wegen van categorie C kan de open verharding worden vervangen door geluidsreducerend asfalt. Voor de woningen met een geluidsbelasting boven 70 dB(A) zijn meerdere maatregelen nodig.*
8. *Voor de Troelstralaan (§12.2), Hogendijk (§12.4), Czaar Peterstraat (§12.4) en Zuideinde (§7.2), Dorpsstraat (§7.2), Badhuislaan-Weverstraat (§12.4) worden maatregelen genomen in de verkeersstructuur.*

|

7 STAD STADSER, DORPEN DORPS

7.1 INVERDAN: VERKEERSLUW STADSHART

De slogan 'De stad stadser maken en de dorpen dorps houden' speelt in op de eigenheid van de verschillende kernen. De essentie van deze inmiddels wat verouderde slogan is een contrast tussen stads en dorps.

Het centrum van Zaandam is het stadscentrum voor de wijken, dorpen en kernen van Zaanstad. Dat kan alleen bereikt worden indien de bereikbaarheid van het stadscentrum vanuit de verschillende gebieden (Krommenie, Assendelft en Wormerveer) goed wordt geregeld en het stadscentrum zelf een aantrekkelijk verblijfsklimaat heeft met een diversiteit aan winkelaanbod. Van oudsher zijn Krommenie en Assendelft duidelijk georiënteerd op de voorzieningen in het westen (onder andere Beverwijk en Heemskerk). Zaanstad wil een leuke en gezellige stad zijn met een goed voorzieningenpakket voor iedereen. De binnenstad van Zaandam moet aantrekkelijker worden. Een stad met sfeer is een stad die in beweging blijft en een creatief en ondernemend klimaat uitstraalt.

Voor het realiseren van een verkeersluw stadshart en het versterken van de oriëntatie op het stadshart kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

- een autoluw centrum: geen sluipverkeer ten opzichte van het stadscentrum (onderdeel van het Masterplan Inverdan, §12.4);
- parkeervoorzieningen voor bezoekers, voornamelijk in gebouwde voorzieningen aan de rand van het stadscentrum (onderdeel van het Masterplan Inverdan . §12.4);
- extra autovrije en/of parkeervrije zones, zoals bijvoorbeeld de Rozengracht, zodat uitbreiding met terrassen kan plaatsvinden;
- een dynamisch parkeerverwijzingssysteem: centrumbezoekers per auto worden zo direct mogelijk naar de vrije parkeerplaatsen verwezen (onderdeel van het Masterplan Inverdan);
- stallingsvoorzieningen voor fietsers worden gedifferentieerd naar bewaakte stallingen, afsluitbare individuele stallingen (bijvoorbeeld lock'n'go) en fietsenklemmen. Buiten deze voorzieningen wordt het stallen van fietsen niet toegestaan in verband met het gewenste stadsbeeld (§10.2);

- op termijn wordt het stadscentrum bediend met meer structuurversterkend openbaar vervoer (§11.1). Naast de trein komt meer structuur versterkend openbaar vervoer binnen het invloedsgebied van het stadscentrum;
- aansluiting op non-stop fietsroutes en doorstroomroutes voor het fietsverkeer (§10.1);
- waterbus over de Zaan vanuit de verschillende wijken en kernen. Op de Zaanwaterbus kan de fiets worden meegenomen (§11.1);
- de shophopper (een reguliere bus met gereduceerd tarief) en speciale tarieven (meermanskaartjes) (Hoofdstuk 9);
- een 'shopstapper': een elektrisch voertuig tussen parkeergarages en het voetgangersgebied. Het maakt dan niet veel meer uit in welke parkeergarage de auto wordt geparkeerd;
- menukaart bereikbaarheid binnenstad: speciale (op maat samen te stellen) pakketten voor parkeren, openbaar vervoer, fiets stallen met prijsvoordeel (Hoofdstuk 9).

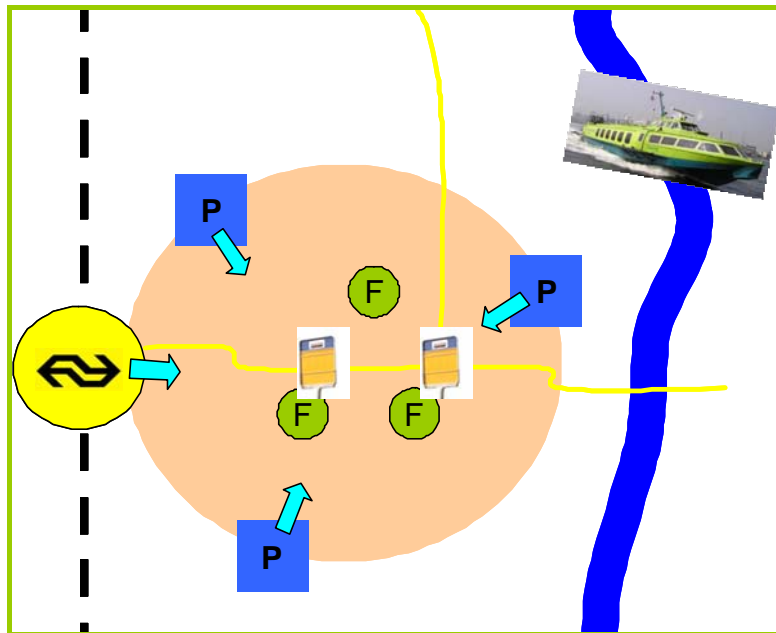
Deze maatregelen dienen te worden betrokken bij de verdere uitwerking van Inverdan.



Foto 10 Zaanstad herkenbaarder met de Zaanwaterbus?

Autolow van Inverdan betekent geen doorgaand verkeer door het stadscentrum. Om dit te bereiken is een evenwichtige verdeling gewenst voor de parkeer capaciteit aan de west- en oostzijde van het stadscentrum. Thans is er een concentratie van parkeervoorzieningen aan de westzijde. Een evenwichtiger verdeling kan worden bereikt door:

- het realiseren van een bezoekersgarage op de Burcht;
- de garages, die thans midden in het stadscentrum liggen te bestemmen als bewonersstalling;
- een 'shopstapper' vanaf de bezoekersgarages door en rondom het stadscentrum;
- dynamische verwijzing vanaf de hoofdwegen: voorkomen dat men wil gaan parkeren aan een bepaalde zijde van het stadscentrum, terwijl de parkeerplaatsen daar bezet zijn.



Figuur 8 Principe ontsluiting autoverkeer Inverdan

Voor dit ZVVP zijn verschillende ingrepen in het hoofdwegennet in samenhang beoordeeld. Hieruit blijkt dat de T-aansluiting van het Albert Heijn viaduct op de Houtveldweg, zoals voorgesteld in het Masterplan Inverdan, geen toegevoegde waarde heeft voor de voorgestelde aanpak van knelpunten in het hoofdwegennet. Een dergelijke voorziening heeft dan ook geen prioriteit. Dit neemt niet weg dat de aanleg van de T-aansluiting wel gewenst kan zijn vanuit een stedenbouwkundige visie. De financiering van deze voorziening zou dan onderdeel uit moeten maken van de grondexploitatie.

Voor het stadscentrum is een verdere uitwerking van een verkeersplan nodig op basis van de voorgaande uitgangspunten. Dit verkeersplan zal ook moeten voorzien in de logistieke routes, het bevoorradingssysteem en de benodigde ruimte voor het bevoorradingverkeer. Overige vraagstukken zijn: de combinatie van het busverkeer en fietsverkeer op de Vinkenstraat, loopafstanden voor gehandicapten (shopstapper?).

Stadshart Inverdan

De bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit van het stadshart Inverdan worden vergroot door:

- een autoluw centrum: parkeren aan de rand van het centrum in combinatie met een dynamisch parkeerverwijzingssysteem en de 'shopstapper';
- betere fietsroutes en stallingsvoorzieningen;
- verbetering van het openbaar vervoer waaronder de shophopper en de Zaanwaterbus.

7.2 DE DORPEN

De dorpen dienen hun karakteristieke uitstraling en kleinschaligheid te behouden. Dat kan op gespannen voet staan met de mobiliteitsontwikkeling en het autogebruik. Dit vraagstuk spitst zich toe op de volgende dorpslinten:

- de Dorpsstraat door Assendelft;
- de Overtoom, Zuideinde in Westzaan;
- Vlietsend, Zuiderhoofdstraat, Vlusch en Uitweg in Krommenie;
- Krommeniedijk in Krommenie;
- de westelijke Zaanroute: Lagedijk, Raadhuisstraat, Zuideinde, Westzijde;
- Krommeniërweg en Krommeniërpas in Wormerveer.



Foto 11 *Het dorpse karakter*

Voor de dorpslinten worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De *vormgeving en het beeld van de weg dienen in overeenstemming te zijn met het dorpskarakter*. Denk hierbij bijvoorbeeld aan open verharding in plaats van asfalt. De hoeveelheid autoverkeer is niet maatgevend voor de dimensionering van de wegen, maar het karakter van de omgeving. Het autoverkeer dient zich aan te passen aan de omgeving en de verkeersveiligheid.
- Geen of nauwelijks sluipverkeer door het verblijfsgebied. De dorpslinten mogen niet worden belast met autoverkeer dat daar eigenlijk niet thuis hoort. Er is sprake van sluipverkeer (= ongewenst doorgaand verkeer) als een voertuig vanaf het hoofdwegennet via het verblijfsgebied of categorie C-weg rijdt naar een andere weg uit het hoofdwegennet zonder een herkomst of bestemming te hebben in het verblijfsgebied. Bij het hoofdwegennet horen categorie A en B wegen en de provinciale en rijkswegen. Er is een knelpunt als meer dan 10 procent van de wegintensiteit (2 richtingen) per etmaal bestaat uit sluipverkeer.
- De dorpen maken onderdeel uit van het verblijfsgebied met een *maximum snelheid van 30 of 50 km/uur*. De inrichting van de weg wordt in overeenstemming gebracht met de maximum toegestane snelheid en de daarbij behorende principes van Duurzaam Veilig (oversteekvoorzieningen, snelheidsremmende maatregelen, fietsvoorzieningen, §12.4). Er wordt vermeden dat er een lappendeken ontstaat van verschillende inrichtingen en snelheidsregimes. Bij de keuze van de maximumsnelheid spelen de volgende factoren een rol: bebouwingsdichtheid, aanwezige functies, verkeersveiligheid (langzaam verkeer), doorstroming van het openbaar vervoer, de stedenbouwkundige beleving en de lintkarakteristieken.

Bovenstaande principes dienen te worden toegepast op de genoemde dorpslinten. Als voorbeeld zijn bovenstaande uitgangspunten toegepast op De Dorpsstraat in Assendelft. De Dorpsstraat in Assendelft is in het categoriseringsplan benoemd als een weg van categorie C binnen de verblijfsgebieden. Dat betekent dat een maximale intensiteit geaccepteerd wordt van 8.000 mvt/etmaal en een maximum snelheid van 50 km/h. Zonder ingrijpen zal een overschrijding van deze grenswaarde optreden op het noordelijke gedeelte van de Dorpsstraat. Op dit gedeelte is de kans op sluipverkeer aanwezig op de route vanaf de Provinciale weg naar de Noorderveenweg (naar/van de A8) en de Communicatieweg Oost. Dit verkeer ontwijkt de provinciale wegen N203 en N246 in verband met congestie. De kans op sluipverkeer ten opzichte van het verblijfsgebied op het zuidelijk

gedeelte van de Dorpsstraat wordt minimaal geacht door de zeer beperkte wegcapaciteit.

Het centrum van Assendelft ligt meer dan 1.500 meter vanaf een gebiedsontsluitingsweg A en een stroomweg. De oplossing voor het verminderen van de verkeersdruk in de Dorpsstraat wordt echter niet gezocht in het realiseren van een alternatieve nieuwe route. Het landschap is daarvoor te kwetsbaar en waarschijnlijk is een dergelijke ingreep ook niet nodig.

Het kan nodig zijn om maatregelen te nemen om het doorgaande verkeer te weren. Oplossingsrichtingen zijn: verkeersremmende maatregelen, maatregelen in de verkeerscirculatie of het instellen van een selectief toegangssysteem gedurende bepaalde (spits)tijden.

De exacte invulling van de verkeersoplossing kan worden bepaald per deel van de Dorpsstraat. Het noordelijk, midden en zuidelijk gedeelte hebben immers een andere verkeersbelasting en een ander karakter.

Assendelft is in het noorden via de Dorpsstraat aangesloten op de Provincialeweg. Deze ontsluiting wordt gebruikt door de dorpsbewoners en het bedrijventerrein. De aansluiting van de Dorpsstraat aan de Provincialeweg levert problemen op met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Voor het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad gewenst. De voorrang van de Dorpsstraat ten opzichte van de Industrieweg en de beperkte opstelruimte voor de spoorwegovergang belemmeren de doorstroming van het verkeer vanuit Assendelft. De verkeerssituatie kan worden verbeterd door een nieuwe bypass ten oosten van de Dorpsstraat. Deze bypass sluit aan op de Industrieweg en het bestaande kruispunt. Dit gedeelte van de Dorpsstraat blijft dan alleen nog toegankelijk voor langzaam verkeer.

Stad stadser, dorpen dorps

De aantrekkelijkheid van het stadscentrum wordt versterkt door:

- 1. het onmogelijk maken van doorgaande routes voor het autoverkeer;*
- 2. uitbreiden van het aantal autovrije straten/pleinen;*
- 3. parkeren aan de rand van de binnenstad in combinatie met aanvullend vervoer (shopstapper).*

De oriëntatie op het stadscentrum wordt versterkt door:

- 4. de aanleg van non-stop fietsroutes;*
- 5. de ontwikkeling van structuurversterkend openbaar vervoer (op termijn doortrekken van de Noord-Zuidlijn;)*
- 6. personenvervoer over water (Zaanwaterbus);*
- 7. de shophopper;*
- 8. dynamische parkeerwijzing;*
- 9. aantrekkelijke tarieven voor het openbaar vervoer en het stallen van de fiets.*

De dorpslinten in Assendelft en Westzaan behouden hun dorpse karakter:

- 10. de dorpslinten gaan behoren tot de verblijfsgebieden met een maximum snelheid van 50 km/uur;*
- 11. de infrastructuur van de dorpslinten wordt niet uitgebreid ten behoeve van de capaciteit van het autoverkeer, wel aangepast ter versterking van het dorpsbeeld en de verkeersveiligheid;*
- 12. indien het weren van sluipverkeer (tussen de hoofdwegen) in Assendelft en Westzaan onvoldoende effect heeft, kan dat aanleiding zijn om gedurende bepaalde uren wegen selectief toegankelijk te maken voor uitsluitend bestemmingsverkeer;*
- 13. Op de Westelijke Zaanroute wordt de doorgaande route voor het autoverkeer opgeheven.*

8 HERKENBARE STAD

8.1 SYNERGIE MOBILITEIT, STEDENBOUW EN STADSONTWIKKELING

Synergie en samenhang tussen mobiliteit, stedenbouw en stadsontwikkeling wordt vormgegeven op drie niveaus:

- de stad;
- de wijk;
- het ontwerp.

De stad

Op het niveau van de gemeentelijke Structuurvisie is afstemming nodig op de volgende onderdelen:

- De samenhang tussen de stadsontwikkeling, economische ontwikkeling en de ontwikkeling van het structuurversterkend openbaar vervoer (inclusief een optimale exploitatie) en non-stop fietsroutes.
- Het beperken van de auto-afhankelijkheid door het versterken van functiemenging en nabijheid. Functiemenging draagt tevens bij aan een verbetering van de exploitatie van het openbaar vervoer, door een evenwichtigere verdeling van vervoer over de uren van de dag.
- Het inrichten van woonwijken en bedrijventerreinen, inclusief de parkeeroplossingen gericht op het verbeteren van de openbare ruimte en efficiënt ruimtegebruik.
- Het verbeteren van de zichtbaarheid van de stad vanaf het spoor, de fietsroutes en de hoofdwegen.
- Het realiseren van een logische en duidelijke structuur voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer.

De wijk

Op wijkniveau wordt prioriteit gegeven aan de directe en veilige bereikbaarheid van voorzieningen: winkels, scholen, zorg. Op wijkniveau worden korte ritten gemaakt. Daar moeten de voorzieningen voor de fiets en de voetganger optimaal zijn. De afstand tot de school bepaalt in grote mate de wijze van vervoer [B]. Hetzelfde kan worden gesteld voor de overige wijkvoorzieningen. Wijken kunnen worden doorgelicht op de kwaliteit en directheid van de fiets- en voetgangersroutes naar de wijkvoorzieningen.

Het ontwerp

Mobiliteitsbeleid en infrastructuur vergen een integrale aanpak op het gebied van stedenbouw en stadsontwikkeling. Er zijn gemeenschappelijke opgaven op het gebied van ontwerpen en faciliteren (economie). Afstemming en synergie spelen een rol bij onder andere de volgende elementen:

- non-stop fietsroutes;
- structuurversterkend openbaar vervoer en stations;
- aandacht voor vormgeving bruggen (hoofdwegen, fietsroutes): als schakels laten fungeren;
- nauwe samenwerking verkeer en stedenbouw bij nieuwe ingrepen in het hoofdwegennet;
- het toepassen van groenstructuren op de hoofdwegen van categorie A en B;
- duidelijke overgangen (poorten) van het hoofdwegennet naar de verblijfsgebieden en het stadscentrum;
- zichtbaarheid architectonische, monumentale, karakteristieke en waardevolle objecten en gebieden (bijvoorbeeld de Zaan vanaf de Den Uylbrug) vanuit hoofdwegen, fietsroutes of openbaar vervoer;
- vervoer over water;
- beeld- en imagoversterkende infrastructuur en vervoersvormen (bijvoorbeeld Zaanwaterbus, shopstapper).



Foto 12 De nieuwe Julianabrug (impressie)

8.2 NIEUWE WOONLOCATIES

Nieuwe woonwijken (Kreekrijk en Zaandam Zuidoost) dienen vanaf het begin voorzien te zijn van duurzame vervoersmiddelen (fiets en openbaar vervoer):

- tijdige aanwezigheid van het openbaar vervoer met een directe aansluiting naar één van de stations;
- aansluiting op het fietsnetwerk en doorstroomroutes naar één of meerdere stations;
- aansluiting op het netwerk van non-stop fietsroutes;
- nieuwe bewoners kunnen beschikken over een abonnement voor het openbaar vervoer (gezinsabonnement) tegen een gereduceerde prijs.
- de woningen zijn voorzien van mogelijkheden om de fiets te stallen. Dit zou opnieuw moeten worden opgenomen in het gemeentelijk beleid (Nota 'Bouwen en Wonen');
- de woonwijken worden ontworpen op basis van het optimaal functioneren van het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets. Dit vergt tevens een andere kijk op het parkeren (§15.3).

Bij de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk wordt in beeld gebracht op welke wijze een andere inrichting en opzet van het parkeren mogelijk is en welke kwaliteit dat oplevert. Ook wordt bekeken in welke mate de markt kan worden gestimuleerd om duurzame mobiliteit in het ontwerp- en realisatieproces op te nemen.

8.3 BEWEGWIJZERING

Een goede en duidelijke bewegwijzering draagt bij aan de herkenbaarheid, de naamsbekendheid en het imago van de stad.

Een duidelijk bewegwijzeringssysteem is gewenst voor:

1. het autoverkeer: wijken, centra, publiekstrekkers, toeristische locaties.
2. parkeervoorzieningen: dynamische parkeerverwijzing rondom het stadscentrum.
3. het fietsverkeer: de non-stop fietsroutes, de doorstroomroutes, wijken, regiogemeenten, toeristische routes, stallingsvoorzieningen.
4. voetgangers: in stadscentrum naar publiekstrekkers, parkeergarages, toeristische objecten.

De bewegwijzering op straat gaat in de toekomst mogelijk een meer bescheiden rol spelen, omdat navigatiesystemen gemeengoed zullen worden voor alle vervoerswijzen.

Herkenbare stad

1. *De infrastructuur en vervoer over water dragen bij aan de identiteit en herkenbaarheid van de stad.*
2. *Voor een optimale afstemming tussen het mobiliteitsbeleid (doortrekken noordzuidlijn, stations, non-stopfietsroutes, functiemenging) en de stadsontwikkeling wordt een verdiepingsslag voor de gemeentelijke Structuurvisie uitgevoerd, zodat optimaal kan worden geanticipeerd op de gewenste ontwikkelingen.*
3. *Wijken worden doorgelicht op de directheid en kwaliteit van de routes voor het langzame verkeer naar de wijkvoorzieningen.*
4. *Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken wordt ingezet op het versterken van de rol van het openbaar vervoer en de fiets.*
5. *De uitvoering van het mobiliteitsbeleid vraagt om een integrale aanpak, die breed wordt ingebed in de gemeentelijke organisatie en werkwijze.*
6. *Goede bewegwijzering en routeinformatie is nodig voor alle weggebruikers en voor promotionele doeleinden.*

9 MOBILITEITSMARKETING: BEÏNVLOEDEN MOBILITEITSGEDRAG

Het wijzigen van het mobiliteitsgedrag is een moeizaam proces. Goede infrastructuur voor fietsers en openbaar vervoer zijn weliswaar een voorwaarde voor het veranderen van het mobiliteitsgedrag, maar het is er geen garantie voor. De stelling dat wijziging van het mobiliteitsgedrag niet of nauwelijks mogelijk is, is evenmin juist. Inzicht in het keuzeprocess van de reiziger [B] is noodzakelijk om het keuzegedrag te kunnen beïnvloeden. De reiziger maakt in principe de keuze voor de vervoerwijze die hem de meeste waarde oplevert. Deze waarde wordt bepaald door het product, het imago, het prijs, het gemak om er gebruik van te maken en het afhandelingsproces. Daar omheen speelt gewoontegedrag een belangrijke rol.

De inzet van mobiliteitsmarketing is noodzakelijk om de juiste voorzieningen en diensten aan te bieden. Hierdoor gaat een wijziging in het mobiliteitsgedrag optreden. Mobiliteitsmarketing is het sturen in het keuzegedrag van de mobilist. Niet sturen door te verbieden, maar juist door het aanbieden van (nieuwe) mobiliteitsdiensten, services, informatie- en promotiemiddelen als aanvulling op de bestaande infrastructuur en het vervoersaanbod. De kunst is om daarbij een goede balans te bereiken tussen tevreden individuele reizigers en het behalen van de collectieve beleidsdoelstellingen.

Niet alle verplaatsingen per auto zijn te vervangen door een andere vervoerswijze. Het aanbieden van keuzemogelijkheden zal vooral gericht zijn op¹¹ [B] :

- grote werklocaties voor het woon-werkverkeer in de spits;
- stadscentra, deelcentra en publiekstrekkingen;
- korte verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen waar kansen liggen voor het vergroten van het fietsgebruik;
- wegvakken of corridors van het wegennet die overbelast zijn of geraken;
- specifieke leeftijdscategorieën;
- het verminderen van de auto-afhankelijkheid.

¹¹ In het bijlage-rapport zijn per doelgroep voorbeelden opgenomen voor de inzet van mobiliteitsmarketing

Daar waar het prijsbeleid voor het gebruik van het openbaar vervoer wordt ingezet (met variabele tarieven), is een nadere uitwerking nodig in samenwerking met het SRA. De komst van de OV-chipkaart biedt extra mogelijkheden om de prijzen te differentiëren en te variëren.

Voor een succesvolle uitvoering van mobiliteitsmarketing is samenwerking nodig met diverse partijen:

- werkgevers: arbeidsvoorwaarden, mobiliteitsbudgetten, promotie en imago, communiceren of nut en noodzaak, flexwerken en thuiswerken;
- ondernemers stadscentrum: promoten fiets en gebruik van het openbaar vervoer;
- SRA: financiering van diverse projecten, tarifiering marktgericht aanbod openbaar vervoer;
- scholen en ouders;
- sportverenigingen;
- makelaars;
- citymarketing;
- vervoerders.

Mobiliteitsmarketing

Specifieke producten en dienstverlening, die inspelen op de behoeften van de reiziger, kunnen leiden tot een wijziging van het mobiliteitsgedrag. De gemeente Zaanstad zet mobiliteitsmarketing in en onderscheidt daarbij onder andere de volgende doelgroepen:

- woon-werkverkeer;
- bezoekers van het stadscentrum;
- bezoekers van publiekstrekkingen;
- automobilisten die korte verplaatsingen maken;
- automobilisten die gebruik maken van congestiegevoelige trajecten;
- specifieke doelgroepen: jongeren, ouderen, sporters, allochtonen;
- autobezitters.

|

10 FIETSVERVEER EN VOETGANGERS

10.1 AANVULLING OP FIETSNOTA 2007

Het aandeel van het fietsverkeer (etmaal, alle motieven) bedraagt in Zaanstad 28%. De gemeente Zaanstad wil het fietsen bevorderen, zodat het aandeel (over alle verplaatsingen) stijgt tot 35%. Dit aandeel wordt thans al behaald op de korte afstanden tot 7,5 km (tabel 1). Vergelijkbare gemeenten qua omvang, die reeds een aandeel fietsverkeer van meer dan 35% hebben zijn: Veenendaal (46%), Leeuwarden (45%), Alkmaar (42%) en Gouda (42%).

Succesfactoren van een goed fietsbeleid zijn:

- continue aandacht voor de fietser;
- verwennen van fietsers met goede infrastructuur (sociaal en verkeersveilig, snelle en doorgaande routes met zo min mogelijk verkeerslichten, comfortabel wegdek);
- ontmoedigen van korte autoverplaatsingen;
- afstemming van wonen, werken, winkelen, recreëren en de ruimtelijke vormgeving op wijkniveau: een compacte stad met voorzieningen op fietsafstand.

Grote groepen zijn aangewezen op lopen, fietsen of een specifieke wijze van verplaatsen (scholieren, jongeren, niet-autobezitters, gehandicapten). Dit zijn de zogenaamde niet-keuzereizigers. Een stimulerend beleid voor het langzaam verkeer is voor deze groep belangrijk.

In november 2007 is de Fietsnota Zaanstad [B] vastgesteld. Het doel van het fietsbeleid is het bevorderen van het fietsgebruik om:

- de omvang van het autoverkeer te reduceren;
- de gezondheid te verbeteren;
- het milieu te verbeteren;
- de sociale controle en beleving van de openbare ruimte te verbeteren.

In het ZVVP wordt het fietsbeleid als volgt aangevuld:

- De fietsroutes krijgen een volwaardige plaats in de stad, zoals dat ook met de hoofdwegen het geval is. Routes worden onderverdeeld in verschillende kwaliteitsklassen.

- Door het verminderen van de barrières en het verminderen van wachttijden komen meer verplaatsingen in aanmerking om met de fiets te worden gemaakt. Indien dit op grote schaal wordt ingezet, zal het fietsaandeel met minimaal 5% kunnen toenemen. Aangevuld met de overige maatregelen kan de doelstelling van 35% haalbaar worden. Het aandeel van verplaatsingen kleiner dan 7,5 kilometer is groot op de wegen in Zaanstad, Assendelft-Noord en Krommenie.

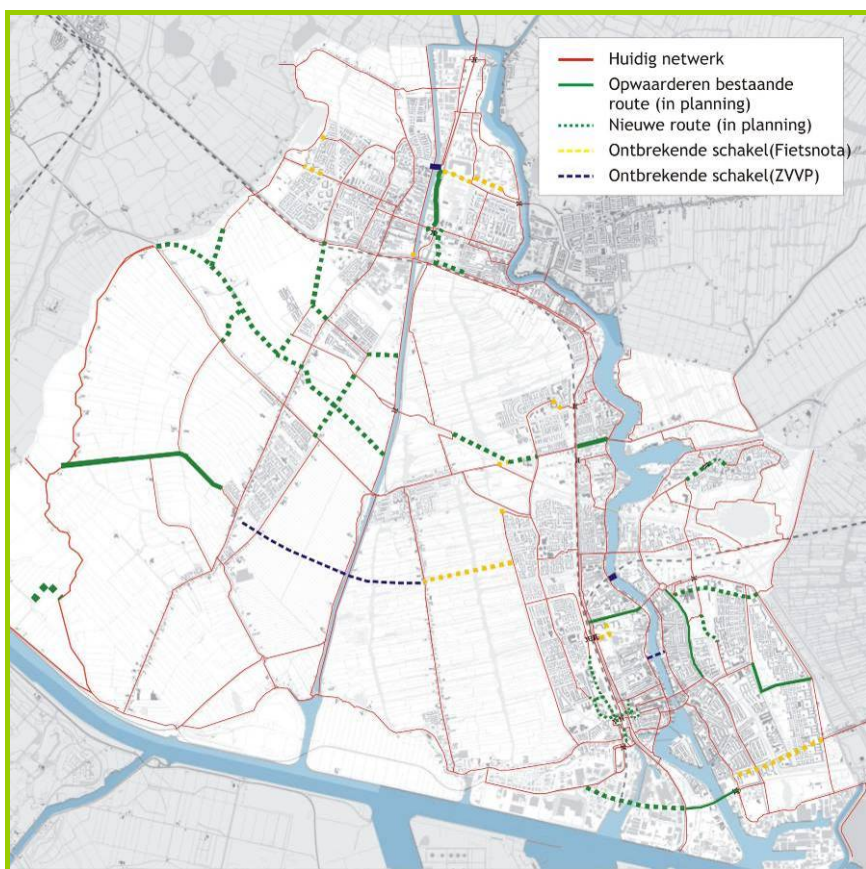
Korte autoritten vinden met name plaats op de volgende assen:

- o Heijermanstraat, H. Gerhardstraat, Keplerstraat, Wibautstraat (> 60%);
- o Provincialeweg (ongeveer 50%);
- o Houtveldweg (> 60%);
- o Vincent van Goghweg (ongeveer 50%);
- o Westzijde (ongeveer 50%);
- o Dorpsstraat Noord (Assendelft, ongeveer 70%), Rosariumlaan, Iepenstraat.

Het beleid zal met name op deze verplaatsingen moeten zijn gericht om het aandeel fietsverkeer te vergroten.

- De inzet van mobiliteitsmarketing is nodig om daadwerkelijk meer mensen te bewegen (vaker) te gaan fietsen.
- Voor het woon-werkverkeer is het arbeidsvoorwaardenbeleid van grote invloed op het mobiliteitsgedrag. De inzet van mobiliteitsbudgetten kan grote effecten hebben. De samenwerking met de werkgevers is dan ook essentieel.
- Het veilig en gemakkelijk kunnen stallen van de fiets is essentieel: bij de woning, bij het werk, bij het openbaar vervoer, bij winkelcentra, in het stadscentrum en bij voorzieningen.
- Voor de langere afstand geldt dat de combinatie met openbaar vervoer (ketenmobiliteit) de concurrentie met autoverkeer zal moeten aangaan. Belangrijke voorwaarden zijn dan: goede stallingsvoorzieningen en gemak (stalling, tariefintegratie).
- Het aanleggen van fietsroutes met extra kwaliteit: de doorstroomroutes en de non-stopfietsroutes [B].

Snelle en comfortabele fietspaden moeten automobilisten gaan verleiden om de file te mijden en op de fiets naar het werk te gaan. Op de verbinding Zaanstad-Amsterdam wordt het project 'Met de fiets minder file' uitgevoerd.



Figuur 9 Fietsnetwerk Fietsnota Zaanstad 2007 (in planning betekent opgenomen in MIP, SGP of binnen een programma)

Kwaliteit van het fietsnetwerk

Verbetering van de infrastructuur voor het fietsverkeer als basisvoorziening staat centraal. Er wordt gezorgd voor een goed fietsnetwerk dat voldoet aan een aantal verkeerskundige hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen [B]:

- de basiskwaliteit (het secundaire fietsnetwerk);
- de extra kwaliteit voor doorstroomroutes (selectie uit het primaire fietsnetwerk);
- de superkwaliteit voor de nonstoproutes (fiets-PLUS-routes);.



Figuur 10 Aantrekkelijke toekomstige fietsroute De Buiging (impressie)

Vrijliggende fietspaden worden altijd toegepast in de volgende situaties.

- op doorstroomfietsroutes en non-stop fietsroutes;
- langs hoofdwegen van categorie A (twee zijden twee richtingen) en langs hoofdwegen van categorie B.
- langs wegen van categorie C met één of meerdere van de volgende functies:
 - winkelfunctie met veel parkeerhandelingen (langsparkeren);
 - ontsluiting naar bedrijventerrein (onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer);
 - op schoolroute (binnen 500 m vanaf de schoollocaties).
- Op de overige C-wegen wordt een rode fietsstrook toegepast.
- in de verblijfsgebieden uitsluitend indien dit gewenst is vanwege de continuïteit.



Figuur 11 *De weer heringericht*

10.2 FIETSENSTALLINGEN

Fietsenstallingen

Goede stallingsvoorzieningen zijn essentieel voor het bevorderen van het fietsgebruik. Fietsdiefstal en vandalisme weerhouden mensen ervan een goede fiets aan te schaffen en te gebruiken. Stallingsvoorzieningen zijn nodig bij de herkomsten, de bestemmingen en de overstappunten

Woningen

Buurtfietsenstallingen en fietstrommels kunnen een oplossing bieden in buurten waar onvoldoende stallingsvoorzieningen bij de woning aanwezig zijn.

In het bouwbesluit van het Rijk is de plicht om te voorzien in een (fietsen)schuur komen te vervallen. Het is essentieel dat dit door het rijk wordt teruggedraaid. In de gemeentelijke bouwverordening worden eisen gesteld aan het parkeren voor auto's (parkeernormen). De gemeente Zaanstad gaat ook stallingsnormen voor fietsers (gebouwde voorziening) opnemen in de gemeentelijke bouwverordening en de bouwaanvragen daaraan toetsen.

Bedrijven

- Nieuwe bedrijven dienen te voldoen aan de stallingsnorm, zoals opgenomen in de Nota Bouwen en Parkeren.
- Voor bestaande werkgelegenheidsvoorzieningen wordt geïnventariseerd, waar het ontbreken van stallingsvoorzieningen belemmerend werkt op het fietsgebruik. Op basis van deze inventarisatie wordt samen met de bedrijven een actieplan opgesteld.
- Bij herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen worden de stallingsvoorzieningen verbeterd in samenhang met het reorganiseren van het parkeren.

Stadscentrum

In het stadscentrum is thans (2008) een beperkt aanbod van bewaakte fietsenstallingen. Gezien de omvang van het centrum en het fietsgebruik is dat een gemis voor de fietser. In het stadscentrum is een mix nodig van bewaakte stallingen, individueel afsluitbare fietsenklemmen (bijvoorbeeld Lock'n'go) en fietsenklemmen met aanbindmogelijkheid. Ook voor grote fietsen (bakfietsen, fiets met aanhanger) moeten speciale plaatsen aanwezig zijn. Het is handig als de fietser zijn fiets op verschillende plekken kan stallen (bewaakt of afgesloten)

Stations

Op alle stations is een mix nodig van een bewaakte stalling of een stalling met (gratis) toezicht, individueel afsluitbare fietsenklemmen (bijvoorbeeld Lock'n'go of kluizen). Het toezicht op fietsen kan worden gecombineerd met toezicht op auto's en dienstverlening aan de reizigers.

Het stimuleren van de fiets als transportmiddel van en naar openbaar vervoer is ook speerpunt van ketenmobiliteit van de Stadsregio Amsterdam. Uit onderzoek in het kader van dit RVVP blijkt dat de kwaliteit van het fietsparkeren rond knooppunten van openbaar vervoer onder de maat is voor het feitelijke en mogelijke gebruik. Deze achterstanden zijn het grootst bij Krommenie-Assendelft, Wormerveer en Zaandam.

Haltes openbaar vervoer

Alle regionale haltes van het openbaar vervoer (inclusief watervervoer) dienen voorzien te zijn van individueel afsluitbare fietsenklemmen en fietsenklemmen met aanbindmogelijkheid.

Scholen

Een voorwaarde voor het verminderen van het halen/brengen per auto is de aanwezigheid van goede stallingen voor fietsen bij de scholen.

Netwerkaanpak

De gemeente Zaanstad gaat een netwerk van fietsenstallingen ontwikkelen. Dit netwerk bestaat uit:

- bewaakte fietsenstallingen (stations, centra);
- individueel afsluitbare fietsenklemmen (winkelcentra, bedrijven, centra, stations, ov-haltes). Deze component maakt het mogelijk het netwerk stap voor stap en naar behoefte uit te breiden, zonder dat de exploitatiekosten exponentieel stijgen;
- stallingvoorzieningen met toezicht (stations, centra).

Aantrekkelijk netwerk van stallingvoorzieningen voor fietsers

Voor de bewaakte stallingen en de individueel afsluitbare fietsenklemmen wordt één abonnement uitgegeven, dat in de gehele gemeente geldig is. De waarde van het abonnement neemt toe doordat het netwerk stap voor stap wordt uitgebreid en het overal kan worden gebruikt. De aanschafkosten zijn laag (ongeveer € 15,-/jaar) en het abonnement kan op bepaalde locaties en/of bepaalde tijdstippen geldig zijn voor meerdere personen.

10.3 VOETGANGERS EN KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS

Voor voetgangers, kwetsbare verkeersdeelnemers en reizigers die geen keuze hebben, is het volgende beleid van toepassing:

- veilige oversteekvoorzieningen voor het hoofdwegennet en de wegen van categorie C (§12.4);
- toepassen van de principes van duurzaam veilig (hoofdstuk 0);
- de aanpak op wijkniveau (vergelijk fietsverkeer, §8.1) inclusief verkeersveilige schoolroutes;
- voorzieningen voor gehandicapten. Bij reconstructies en nieuwe voorzieningen worden de ontwerpprincipes uit het handboek verkeersvoorzieningen (ASVV H10.7) gehanteerd, zoals: obstakelvrije looproutes, Bedieningshoogte van drukknoppen en parkeerautomaten, akoestische signalering bij verkeerslichten, toegankelijkheid van voorzieningen, vrije doorgang voor rolstoelen, trottoirbandverlagingen, geleidelijnen;
- op specifieke locaties en tijdstippen wordt het mogelijk om een extra lange groenfase aan te vragen bij verkeerslichten. Dit is eenvoudig te implementeren en kan handig zijn voor: begeleiders met kinderen, gehandicapten, schoolgroepen, ouderen;
- op een aantal locaties laat de kwaliteit van de voetpaden te wensen over of ontbreekt deze voorziening zelfs. Voor een goede toegankelijkheid is het noodzakelijk om de knelpunten periodiek aan te pakken als onderdeel van het reguliere onderhoud;
- aanbieden van aanvullend openbaar vervoer;
- aanbieden van regulier openbaar vervoer dat toegankelijk is voor gehandicapten;
- selectieve toegang van de verkeersluwe binnenstad voor taxi's voor het wegbrengen/halen van gehandicapten.

11 OPENBAAR VERVOER

11.1 UITBREIDEN NETWERK EN EFFICIENCYVERBETERING

Zaanstad heeft zes treinstations. Vrijwel alle inwoners van Zaanstad, met uitzondering van Westzaan en Assendelft, wonen op minder dan 3 kilometer van een station. Vanaf alle stations zijn er frequente verbindingen met Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. De trein speelt daardoor een belangrijke rol voor stedelijke en regionale verplaatsingen. De meest gebruikte stations zijn Zaandam en Krommenie-Assendelft. De stations Zaandam en Krommenie-Assendelft zijn aangewezen als knooppuntstations. Deze gebieden moeten zich ontwikkelen tot stedelijke knooppunten. Op de knooppuntstations sluiten bussen en treinen op elkaar aan en dienen er goede voorzieningen voor wachtende en overstappende reizigers te zijn. Elk woongebied beschikt over een busverbinding naar een van de knooppuntstations én naar het centrum van Zaandam. Vanuit elke woonwijk kan met maximaal één overstap vrijwel elke andere woonwijk of voorziening worden bereikt.

Het station Zaandam wordt vernieuwd:

- een verbinding voor langzaam verkeer over het spoor;
- een nieuw busstation aangesloten op de verbinding over het spoor;
- dynamische reizigersinformatie;
- nieuwe stationsinrichting.

Station Krommenie-Assendelft wordt verplaatst. Het nieuwe station komt ter hoogte van de Rosariumlaan. Doel van de verplaatsing is het station dichterbij de reizigers te brengen zodat meer mensen voor de trein zullen kiezen in plaats van voor de auto.

In de Openbaar Vervoervisie concessie Zaanstreek (2004) is het openbaar vervoerbeleid van Zaanstad en Oostzaan gezamenlijk vastgelegd [B]. Dit beleid is de basis geweest voor de aanbesteding van het openbaar vervoer door de Stadsregio Amsterdam.

De uitgangspunten van de Openbaar Vervoervisie [B] blijven overeind en aangevuld met:

1. *Structuurversterkend openbaar vervoer:*

- doortrekken noordzuidlijn in samenhang met de stedelijke ontwikkeling van de noordelijke IJ-oeveren (eventueel gefaseerd);
- doortrekken lijn 50;
- directe aansluitingen op de ringlijn in Amsterdam.

Een HOV-bus is een mogelijke voorloper van de metro richting Amsterdam en is een tijdelijke oplossing. Om het ambitieuze aandeel in OV-verkeer te behalen is er echter een structurele kwaliteits- en capaciteitssprong noodzakelijk. De gemeente Zaanstad wil werken vanuit een beoogd eindbeeld voor het openbaar vervoer in de regio en vanuit dit gewenste en noodzakelijk eindbeeld faseringsprojecten benoemen.

2. *Rechtstreekse verbindingen vanaf de stations naar de acht grote bedrijventerreinen, het ziekenhuis, het stadscentrum.*



Figuur 12 Hoogwaardige verbindingen naar de bedrijventerreinen en publiekstrekkingen?? (impressie)

3. Openbaar vervoer over water

- Zaanwaterbus (Amsterdam CS, stations Zaandam/stadscentrum, Zaanse Schans);
- halteplaats Hembrugterrein;
- fietspont/cabine over de Zaan bij de Muziekschool;
- watertaxi uitbreiden;
- frequentieverhogingen pontverbindingen.

4. Efficiencyverbetering:

- benutten Zaanlijn: Op de Zaanlijn worden maatregelen genomen om meer capaciteit te verkrijgen, namelijk de verdichting van seinen, het toepassing van inhaalsporen bij Wormerveer en de verplaatsing van station Krommenie-Assendelft. Aanvullende maatregelen om de capaciteit van de Zaanlijn uit te breiden en de waterkruising Zaanpoorbrug te verbeteren, vindt de Stadsregio gewenst.
- verbinding tussen de wijken het Kalf en Kogerveld;
- lus via de Hoogaarslaan in Zaandam (wijk Hoornseveld);
- doorsteek door Peldersveld via de Brigantijnstraat;
- minimaal één nieuwe oostwestverbindingen (Koog aan de Zaan - Zaandam) mogelijk door één van de fiets/voetgangerstunnels onder Zaanlijn geschikt maken voor gebruik door het openbaar vervoer;
- kleiner materieel in Saendelft;
- bediening Kreekrijk.

5. Verbeteren doorstroming (§11.2)

6. Tarievenbeleid

Goedkoop openbaar vervoer voor doelgroepen (daluren en op verbindingen tussen stations en bedrijventerreinen, tariefintegratie (netwerk, fietsenstallingen)

7. Verbeterde nachtverbindingen

Het openbaar vervoer kan ook een goed alternatief zijn voor mensen die werken in ploegdiensten. Daarvoor dient het nachtvervoer wel verbeterd te worden.

8. Fiets benutten als natransport

Initiatieven om de fiets vaker in te zetten als natransportmiddel zoals de OV-fiets worden ondersteund.

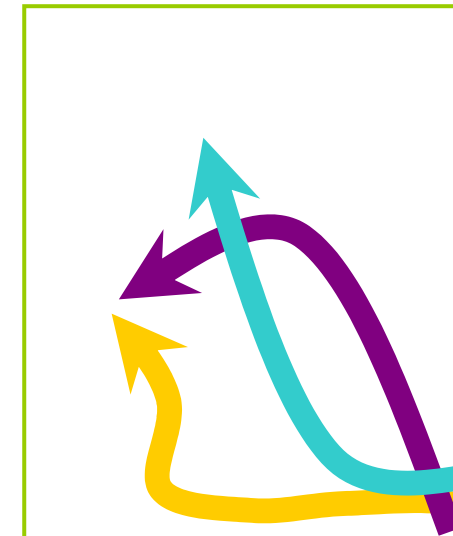


Foto 13 De Zaanlijn kan nog beter worden benut

Voor de doortrekking van de noordzuidlijn zijn drie principes denkbaar:

1. Door de Kanaalzone naar station Zaandam met herontwikkeling van de haven en het industriegebied.
2. Door het stedelijk gebied Zaandam Zuidoost naar station Kogerveld, met herontwikkeling Kogerveld en Achtersluispolder.
3. Door het stedelijk gebied Zaandam Zuidoost naar station Zaandam.

Een uitspraak over een voorkeur is thans nog niet aan de orde. Dit vergt een verdere uitwerkingslag in samenhang met een verdieping van de Structuurvisie. Factoren die een rol spelen zijn: (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, functie en bediening stations, lijnennet in Zaandam en regio, ontwikkeling Zaanlijn en de bediening van het stadscentrum, stedenbouwkundige inpassing.



Figuur 13
Principes doortrekken noordzuidlijn (indicatief)

11.2 DOORSTROMING

Voor de reiziger is doorstroming van belang. Een goede doorstroming is een voorwaarde voor een concurrerende en betrouwbare reistijd. De Stadsregio investeert in een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Voorbeelden zijn het aanpassen van verkeerslichten en het aanleggen van busbanen en voorsorteerstroken. De investeringen concentreren zich op cruciale infrastructuur die de grootste knelpunten op (bundels van) lijnen wegneemt. Dat betekent dat de investeringen niet worden verdeeld volgens het principe van 'overall een beetje', maar per lijn met als doel een betere kwaliteit en efficiëntere exploitatie. De stadsregio stelt een Meerjarenprogramma op en bepaalt de prioriteit van lijnen op basis van onder andere het aantal reizigers, de congestie, de reistijdverhouding met de auto, kostenefficiëntie.

Op een aantal plaatsen heeft de bus een eigen infrastructuur. De busbruggen de Binding en de Vlinder zorgen voor een snelle en korte verbinding tussen Zaanse gebieden en/of Amsterdam en geven de bus qua reistijd een voorsprong op de auto. Op kruispunten met verkeerslichten krijgen de bussen waar mogelijk prioriteit. Nog niet alle kruisingen beschikken over deze mogelijkheid.



Foto 14 Eigen infrastructuur bus

Voor een goede doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Kruisingen met hoofdwegen van categorie A (kruisen van de twee hoofdstromen) zijn ongelijkvloers indien het openbaar vervoer een

frequentie heeft van minimaal 6 bussen per uur per richting. Hier wordt al aan voldaan (Albert Heijweg, De Vlinder).

2. Kruisingen met hoofdwegen van categorie B (kruisen van twee hoofdstromen) zijn voorzien van busstroken.
3. De wachttijden bij verkeerslichten worden beperkt (§12.5).
4. Congestiegevoelige trajecten en doseerpunten worden voorzien van busstroken.
5. Beïnvloeding van het moment van brugopeningen of het verhogen van doorvaarthoogten.
6. In verblijfsgebieden worden uitsluitend busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen genomen ('busdrempels' of sluisen).

WVG- en AOV-busjes kunnen gebruik gaan maken van bestaande en nieuwe busbanen (§5.5) onder de volgende voorwaarden:

- de busjes zijn duidelijk herkenbaar als een vorm van openbaar vervoer;
- op de kruispunten wordt geen extra prioriteit verleend. De essentie is dat geen extreme vertragingen worden opgelopen;
- de bestuurders zijn in het bezit van een geldige ontheffing.

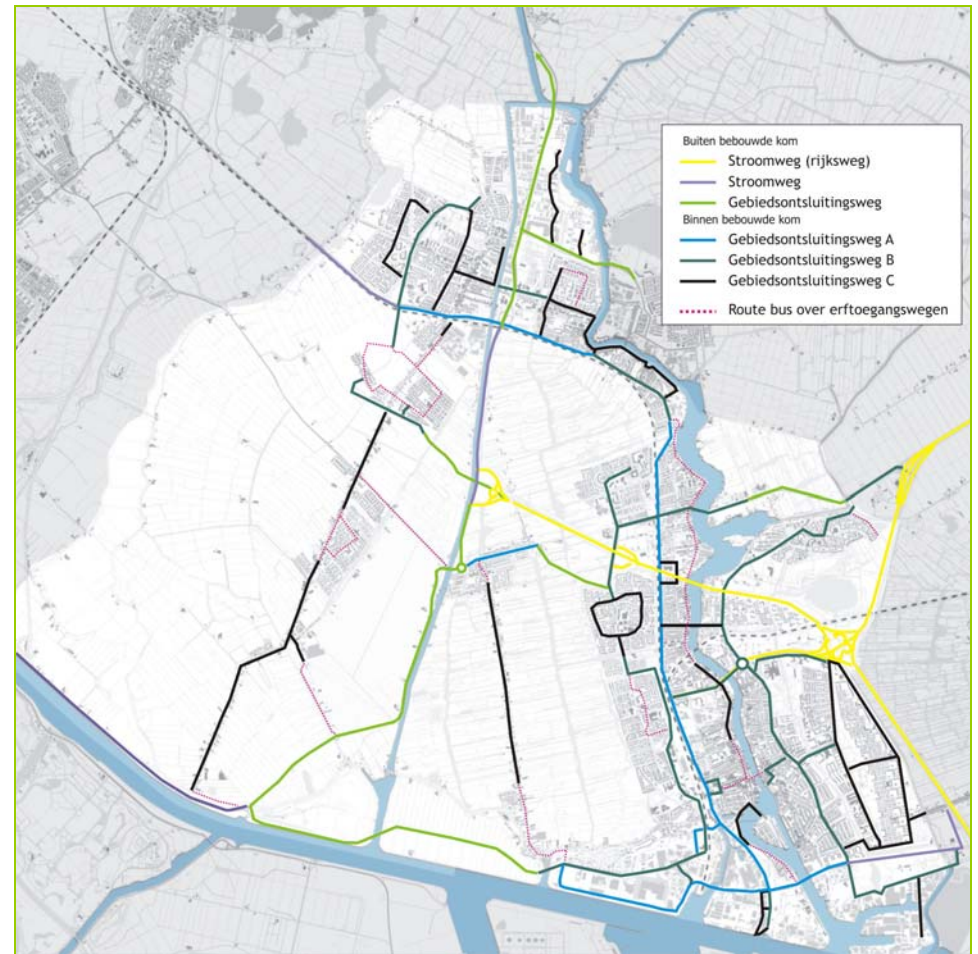
Openbaar vervoer

De Openbaar Vervoervisie wordt aangevuld met het volgende beleid:

1. Netwerk uitbreiden met structuurversterkend openbaar vervoer.
2. Rechtstreekse verbindingen vanaf stations naar de acht grote bedrijventerreinen, het ziekenhuis, het stadscentrum.
3. Uitbreiden openbaar vervoer over water.
4. Efficiencyverbeteringen in het netwerk: benutten van de Zaanlijn en meer rechtstreekse verbindingen tussen wijken.
5. Verbetering van de doorstroming.
6. Tarievenbeleid gericht op de sociale functie in de daluren en het woon-werkverkeer in de spitsuren



Foto 15 Gerhardstraat, hoofdweg categorie B



Figuur 14 Wegcategorisering Zaanstad [B]

12 HOOFDWEGENNET EN VERBLIJFSGEBIEDEN

12.1 KNELPUNTEN HOOFDWEGENNET

Ontwikkeling intensiteiten

Er is een prognose gemaakt van de belasting van het wegennet waarbij rekening is gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen [B]. In dit trendscenario zijn de volgende wijzigingen in het wegennet verondersteld:

- realisatie van de Zuidelijke Randweg;
- verbreding van de Den Uylbrug;
- geen doorgaand verkeer Inverdan;
- busbrug De Binding 20 uur geopend.

Tabel 3 *Ontwikkeling omvang autoverkeer gemeente Zaanstad*

Ontwikkeling omvang autoverkeer (verplaatsingen/etmaal)		
	Basis2000	Trend
Inwoners	136.000	154.600
Arbeidsplaatsen	48.800	58.800
Aantal autoverplaatsingen per etmaal*	360.000	450.000

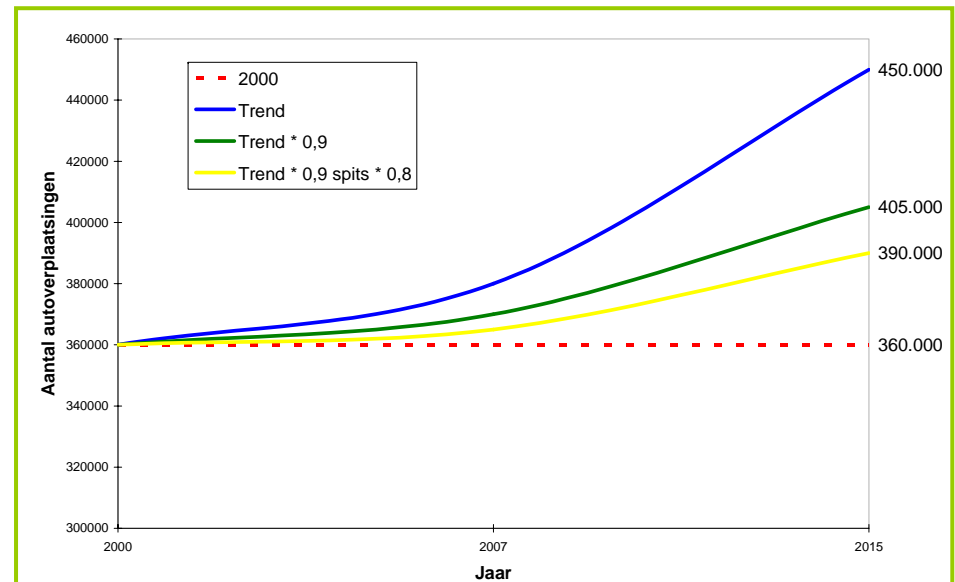
In het aantal autoverplaatsingen is het doorgaande verkeer (A8, N203, N246) en het vrachtverkeer niet opgenomen.

Van alle autoverplaatsingen (exclusief het doorgaande verkeer) is 48% intern verkeer en 52% extern verkeer. In de ochtendspits bedraagt de verdeling 40% en 60%.

Criteria knelpunt verkeersafwikkeling hoofdwegennet

In het jaar 2000 bedroeg het aantal verplaatsingen per auto 360.000. Er wordt verwacht dat het aantal autoverplaatsingen groeit naar 450.000 (intern en extern) in het jaar 2015 (trend). Overigens is daarbij het jaartal 2015 niet hard. Het gaat om het moment waarop de veronderstelde ruimtelijke ontwikkelingen zijn uitgevoerd. Dat kan evengoed 2014 of 2019 zijn. De groei van het aantal verplaatsingen ontstaat onder andere door de groei van de stad volgens de vijf grote programma's: Inverdan, Zaanadam Zuidoost, Noorderwelf (Zaanstad Noord), Kanaalzone en Zaanoevers. Er is geen groei verondersteld ten gevolge van het bijbouwen van infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de tweede Coentunnel.

De intensiteiten zijn in de periode 2000 - 2005 nauwelijks gewijzigd [B]. De berekende groei zal derhalve nog plaatsvinden in de periode vanaf 2006. De groei van het autoverkeer zal mede worden bepaald door het mobiliteitsbeleid. De trendlijn zal lager uitvallen als het mobiliteitsbeleid daadwerkelijk effect heeft op de wijziging van het mobiliteitsgedrag. In Figuur 15 is weergegeven hoe de trendlijn omgebogen wordt wanneer het toekomstige autoverkeer afneemt met 10% (= trend * 0,9) of wanneer het toekomstige autoverkeer in de spits afneemt met 20% en daarbuiten met 10% (= trend * 0,9 spits * 0,8).



Figuur 15 *Ontwikkeling aantal verplaatsingen per auto per etmaal (intern en extern)*

Uit de grafiek blijkt [B], dat zelfs bij het hanteren van de ondergrens van de groei van het autoverkeer (trend * 0.9 spits* 0.8) het totale volume autoverkeer toeneemt ten opzichte van het jaar 2000. In dit groeiscenario is de belasting van het wegennet uiteraard wel minder dan in het groeiscenario 'trend' en dus ook de daarbij behorende maatregelen op het gebied van doorstroming en leefbaarheid. Echter in het scenario met de minste groei voor het autoverkeer is een zeer sterke inzet nodig op voor het realiseren van een extra gebruik van het openbaar vervoer, de fiets, vervoerketens en het rijden van de spits. De omvang van het fietsverkeer en het openbaar vervoer (in aantal verplaatsingen) zal grofweg moeten verdubbelen.

Een evenwichtige aanpak is nodig. De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Zoals vermeld in de mobiliteitsvisie zet de gemeente Zaanstad sterk in op een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
- Indien het hoofdwegennet gedimensioneerd zou worden op de spitsintensiteiten en de trendgroei kan dit leiden tot een overdimensionering, waarmee extra ruimte en financiële middelen zijn gemoeid. Bovendien benadeelt dit de concurrentiepositie van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.
- Niet of te weinig investeren in het hoofdwegennet kan leiden tot knelpunten, die (ten gevolge van de groei van de intensiteiten) een negatief effect hebben voor de wijken en de stad (sluipverkeer, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, doorstroming openbaar vervoer).

Het is daarom van belang de knelpunten in het toekomstige hoofdwegennet te benoemen. In aansluiting op de vastgestelde uitgangspunten worden als knelpunten gedefinieerd:

1. Wegvakken/kruispunten waar in de toekomst *buiten de vier drukste uren* een overschrijding van de capaciteit [B] plaatsvindt volgens het scenario 'trend * 0,9'. Immers het uitgangspunt is, dat buiten de spitsuren, geen congestie mag plaatsvinden. Door uit te gaan van een reductie van het toekomstige aantal verplaatsingen per auto, levert deze definitie een ondergrens op van het aantal knelpunten buiten de spitsuren.
2. Wegvakken/kruispunten waar in de toekomst in één of meerdere van de vier drukste uren een overschrijding van de capaciteit plaatsvindt met 20% of meer volgens het scenario 'trend * 0,9 spits * 0,8'. Het uitgangspunt is immers dat in de spitsuren geen *zware* congestie mag plaatsvinden. Door uit te gaan van een reductie van het toekomstige aantal verplaatsingen per auto, levert deze definitie een ondergrens op van het aantal knelpunten in de spitsuren.

3. Verblijfsgebieden waar de afstand tot hoofdwegennet de grenswaarde van 1.500 meter overschrijdt en waar het opheffen van deze omrijfactor een bijdrage levert aan het reduceren van één van de knelpunten genoemd onder 1. en 2. Tevens moeten, indien nodig, compenserende maatregelen voor het versterken van het openbaar vervoer en de fiets kunnen worden genomen. Dit criterium is ingesteld om er voor te zorgen dat de belasting van de wegen in het verblijfsgebied beperkt blijft (intensiteit C-wegen < 8.000 mvt/etmaal) en dat de acceptatie door de automobilisten van snelheidsbeperkingen in het verblijfsgebied gehandhaafd blijft.

De gemeente Zaanstad zet al enige tijd in op de aanheling van de regionale structuur in noord-west richting, te bereiken door de verbinding A8 - A9. Volgens bovenstaande criteria zijn de zwaarste knelpunten in het hoofdwegennet de Thorbeckeweg en de Hoofdtocht [B]. Zonder ingrijpen ontstaat er op deze knelpunten congestie buiten de vier drukste uren en/of zware congestie in de vier drukste uren. Dit heeft negatieve consequenties voor het omliggende gebied (congestie op aansluitende wegvakken, kans op sluipverkeer en verslechtering luchtkwaliteit. De aanpak van deze knelpunten is alleen mogelijk door wijzigingen in de verkeersstructuur (verkeer anders verdelen). Daarnaast kunnen maatregelen nodig zijn om andere knelpunten in bijvoorbeeld de verkeersafwikkeling of barrièrewerking op te lossen. De aanpak van deze knelpunten is beschreven in §12.2.

12.2 AANPAK KNELPUNTEN HOOFDWEGENNET

Thorbeckeweg

Rondom de Thorbeckeweg is sprake van een aantal probleempunten:

- de verkeersbelasting van de aansluiting met de Wibautstraat;
- de verkeersbelasting van de P.J. Troelstralaan;
- de afstand tot het hoofdwegennet;
- de luchtkwaliteit;
- de herontwikkeling van Poelenburg. Volgens het Masterplan Poelenburg worden delen van de wijk herontwikkeld en het ruimtegebruik geïntensiveerd.

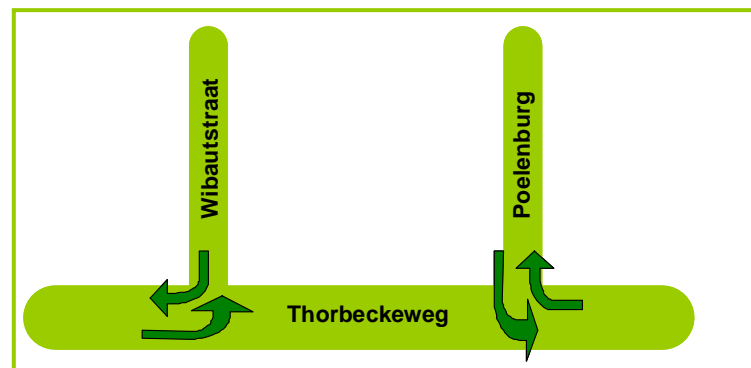
Er is een concentratie van het autoverkeer op één toegang (Wibautstraat en P.J. Troelstralaan). Een extra aansluiting van Poelenburg op het hoofdwegennet maakt het mogelijk om het autoverkeer van/naar de A8 en

van/naar het westen beter verspreid af te wikkelen en daarmee ook de verkeersdruk op Poelenburg te spreiden.

Voor de nieuwe ontsluiting van de wijk Poelenburg zijn drie hoofdprincipes denkbaar:

1. Geheel aan de noordzijde een nieuwe aansluiting op de Prins Bernhardweg. Van deze oplossing wordt slechts een beperkt effect verwacht wat betreft de spreiding van het autoverkeer van/naar Poelenburg. Bovendien zou dit verkeer door bijna de gehele wijk door het verblijfsgebied moeten rijden om in Poelenburg te komen.
2. Aan de oostzijde een extra aansluiting aan de A8. Een dergelijke aansluiting sluit direct aan op Poelenburg maar is lastig te realiseren. Het is zeer waarschijnlijk dat er slechts een halve aansluiting aan de westelijke rijbaan kan worden gerealiseerd. Het realiseren van een halve aansluiting aan een rijksweg komt de duidelijkheid van de wegstructuur niet ten goede. Het meest riskant is echter het aansluiten van een rijksweg vrijwel direct aan een woonwijk. Dit kan sluipverkeer dwars door de woonwijk tot gevolg hebben. Sluipverkeer (oost-west), ter vervanging van het gebruik van de Thorbeckeweg of de Prins Bernhardweg, dient voorkomen te worden.
3. Aan de zuidzijde een extra aansluiting aan de Thorbeckeweg, waardoor het kruispunt Wibautstraat wordt ontlast. Voorwaarden voor een dergelijke aansluiting zijn dat de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer niet wordt aangetast en dat er geen sluipverkeer noord-zuid tussen de Thorbeckeweg en de Prins Bernhardweg ontstaat.

Een zuidelijke aansluiting lijkt het meest wenselijk om verder te onderzoeken, daar deze het meest bijdraagt aan de doelstellingen van het ZVVP. Overigens is het niet zo, dat bij toevoeging van deze aansluiting er geen overbelasting meer van het kruispunt met de Wibautstraat zal voorkomen, maar deze zal zeker verminderen. Er zijn op het nieuwe kruispunt verkeerslichten nodig. De verkeerslichten op de twee kruispunten kunnen indien nodig functioneren als doseringspunt, waardoor bevorderd kan worden dat het verkeer de wijk kan blijven verlaten en zich niet daar ophoopt ten gevolge van congestie op de Thorbeckeweg voor de aansluiting met de Wibautstraat en naar de A8 toe. Het spreidingsprincipe van een zuidelijke ontsluiting is schematisch weergegeven in Figuur 16).



Figuur 16 *Spreidingsprincipe extra aansluiting Poelenburg aan Thorbeckeweg: de hoofdverkeersstromen worden verdeeld over twee aansluitingen (overige verkeersstromen zijn niet weergegeven)*

Een verdere uitwerking van en een nadere afweging tussen de hoofdprincipes vindt plaats buiten dit ZVVP.

Hoofdtocht (Westerwatering)

Zonder aanvullende maatregelen wordt de kruising bij de Hoofdtocht, Houtveldweg en Albert Heijnweg en het omliggende gebied te zwaar belast. Onderzocht is of een extra aansluiting van Westerwatering aan het hoofdwegenst een oplossing kan bieden. Voorwaarde is dat door de extra ontsluiting slechts in bepaalde mate extra sluipverkeer mag ontstaan (verkeer tussen Guisweg en Albert Heijnweg). Er is een knelpunt als meer dan 10 procent van de wegintensiteit (2 richtingen) per etmaal bestaat uit sluipverkeer.

Er zijn twee principes en verschillende varianten voor een extra ontsluiting (Figuur 17): een noordelijke ontsluiting of een oostelijke ontsluiting:

Noordelijke ontsluiting

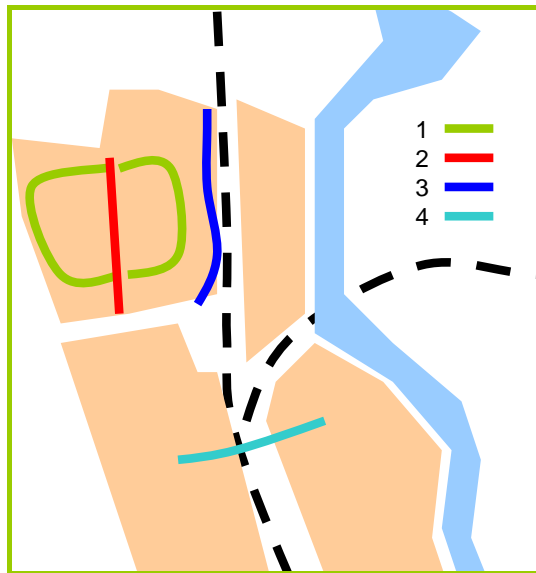
1. Busbrug de Binding ook tijdens de spitsuren openstellen.
2. Een rechtstreekse verbinding tussen de Binding en de Westerkoogweg
3. Het doortrekken van de Houtveldweg langs het spoor naar de Guisweg.

Oostelijke ontsluiting

4. Een verbinding naar de Vincent van Goghweg.

Een tracé Buitenom aan de westzijde is verder niet in beschouwing genomen vanwege het conflict met het landschappelijk gebied.

Een keuze is niet op voorhand te maken, omdat alle voor alle varianten specifieke voor- en nadelen gelden zoals extra verkeersbelasting woonomgeving (variant 1), de aanwezige bebouwing op het potentiële tracé (varianten 2, 3), inpassing in de omgeving (alle varianten). De oplossing wordt in eerste instantie gezocht in een nadere afweging van de varianten 2 en 3. De beoordeling vindt onder andere plaats op de inpassingsmogelijkheden, milieuaspecten, gebiedsontwikkeling en de samenhang met de omliggende verkeersstructuur (verbinden A8/A9, weren van sluipverkeer op de routes Noorderveenweg - Dorpsstraat - Provincialeweg en Communicatieweg - Dorpsstraat - Provincialeweg, bediening van het station Koog-Zaandijk).



Figuur 17 Principes extra ontsluiting van Westerwatering naar het hoofdwegenennet

Verbinding A8 - A9

Op de provinciale wegen N203 en N246 treedt tijdens de spitsuren congestie op. Dit leidt onder andere in Krommenie tot een problematische ontsluiting van de woon- en werkgebieden, tot geluid- en luchtkwaliteitsproblemen en sluipverkeer (zowel in de stad als de regio). Een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 verlicht de verkeersdruk op diverse plaatsen in Zaanstad (Provincialeweg en Assendelft). De wijze van uitvoering is een punt van nadere afweging. Uitvoering in de vorm van een autosnelweg is geen doel op

zich. Bij de nadere afweging gaat het om: functionaliteit (verbinden, omleiden en aansluiten), gewenste capaciteit, inpassing, ruimtebeslag, milieubelasting, kosten en realiseringstermijn. Een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 mag uiteraard geen nieuwe barrière worden.

De Provincie Noord-Holland heeft onlangs besloten de eerste fase van de procedure die tot opname van de verbinding A8-A9 in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) van het rijk leidt, in gang te zetten. Uitgangspunt daarbij is een tracé vanaf de A8, onder de Dorpsstraat door en dan naar de bestaande aansluiting Heemskerk op de A9. Hierbij is de ontwerpsnelheid op 80 km/uur gesteld. De Gemeente Zaanstad herkent de gekozen voorkeursoptie en heeft kanttekeningen geplaatst bij de inpassing in het groen, de gevolgen voor de omgeving en de milieubelasting.

Overige knelpunten verkeersafwikkeling

Er kunnen gedurende bepaalde periodes doorstromingsproblemen optreden op kruispunten [B]. Dat zijn in het algemeen de kruispunten met verkeerslichten. Deze kruispunten zullen met name beoordeeld moeten worden op de mate waarin voldaan kan worden aan het begrenzen van de wachttijden (fietsers en openbaar vervoer) en de cyclustijden (§12.3). Indien dat voldoende mogelijk is, is dat aanleiding om de verkeerslichtenregeling of de lay-out van het kruispunt aan te gaan passen dan wel andere maatregelen te nemen met dynamisch verkeersmanagement. Aandachtspunten zijn de kruispunten op de volgende wegen: Prins Bernhardweg, Gerhardstraat, Heijermansstraat en de Wibautstraat.

Kruispunten met vaarwegen

Er wordt een toename van het vrachtvervoer over de Zaan nagestreefd (Provinciaal programma 'Vaart in de Zaan', inzet is om de Zaan geschikt te maken voor schepen met een groter tonnage. Ook is er een toename van cruiseschepen (aanleg pier bij de Zaanse Schanse voor Rijn-cruiseschepen). Dit leidt tot meer en langere brugopeningen.

De Julianabrug wordt vervangen. De nieuwe brug (Foto 12) heeft grotere doorvaartafmetingen, waardoor deze minder vaak hoeft te worden geopend voor de scheepvaart. De nieuwe brug is gereed in het tweede kwartaal 2009. Fietsers en voetgangers krijgen volop de ruimte in de vorm van een boulevard.

Het streven is om kruispunten van hoofdwegen categorie A met vaarwegen uit te voeren als vaste brug. Voor hoofdwegen categorie B is dit ook de mooiste oplossing. In de praktijk zal dit echter op ruimtelijke inpassingsproblemen

kunnen stuiten. Daar waar mogelijk kan het verhogen van de doorvaarthoogte het aantal brugopeningen beperken. Indien vaste bruggen niet mogelijk zijn of voorlopig niet kunnen worden gerealiseerd is wijziging van het openingsregime (openingstijden, openingsfrequentie) gewenst en wel op een zodanige wijze dat er voordelen kunnen ontstaan voor het wegverkeer, het scheepvaartverkeer en voor het uitvoeren van de beheerstaken [B]. Dit laatste vraagt een goede afweging tussen de belangen van het wegverkeer en het scheepvaartverkeer.

De Zaan is nog een standemasteroute. De rol van de Zaan kan worden verminderd omdat de Nauernasche Vaart voor een aantal schepen een alternatief kan zijn. De bekendheid van dit alternatief dient dan te worden vergroot bijvoorbeeld in combinatie met een beperking van de openingstijden van de bruggen in de Zaan.

Kruispunten met spoorwegen

De spoorwegovergang Guisweg is een kruispunt van een hoofdweg B met een spoorweg. Volgens de definitie van knelpunt hoofdwegennet (§12.1) is deze spoorwegovergang wat betreft de verkeersafwikkeling geen knelpunt. Echter de wachttijden werken niet bevorderend voor het gebruik van de fiets en de auto. Tevens is het nationale beleid om zoveel mogelijk spoorovergangen op te heffen, zodat treinen op snelheid kunnen blijven en er geen ernstige ongevallen kunnen plaatsvinden. Voor deze overgang is om die redenen een ongelijkvloerse kruising gewenst.

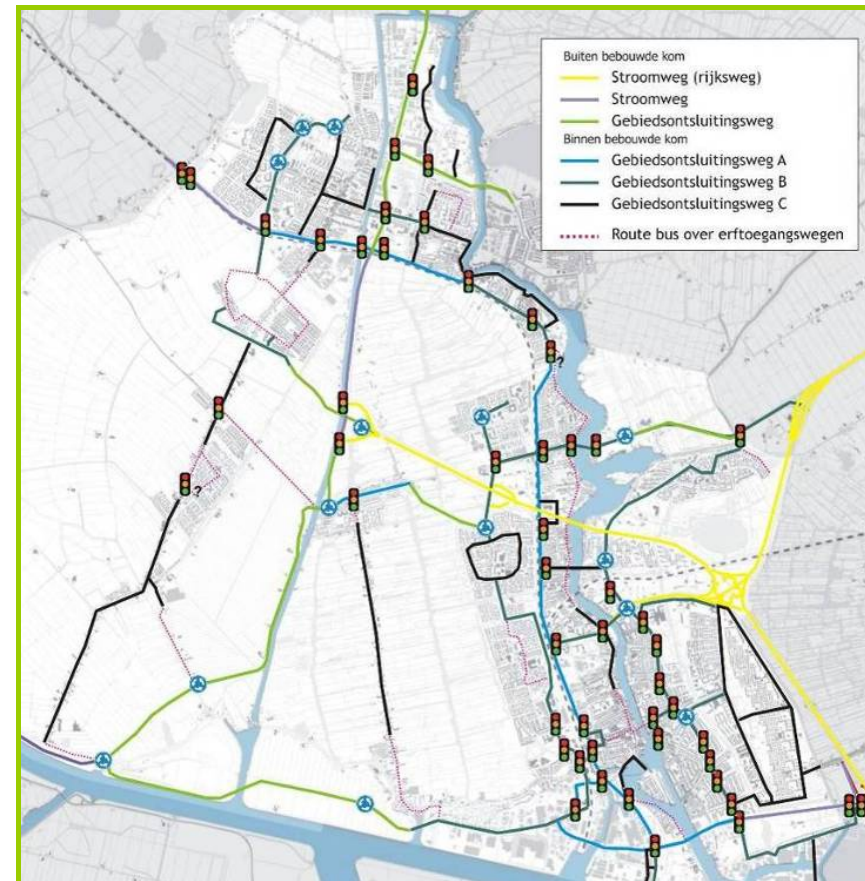
De spoorwegovergang Dorpsstraat Assendelf is een kruispunt van een C-weg met het spoor en de Provinciale weg. Verkeersveiligheid en de afwikkeling van het verkeer van en naar het bedrijventerrein vormt een knelpunt. Dit heeft gevolgen voor de (verkeers)leefbaarheid in het dorp. Er zijn reeds maatregelen op de kruising zelf genomen. Ontsluiten van het industrieverkeer via een B-weg en het scheiden van langzaam verkeer van het gemotoriseerd verkeer is gewenst.

Maatregelen hoofdwegennet

Congestie buiten de vier drukste uren (spitsuren) of zware congestie in de spitsuren dient te worden vermeden. De meest ernstige knelpunten worden aangepakt door ingrepen in de structuur van het hoofdwegennet:

1. Extra aansluiting Poelenburg aan Thorbeckeweg.
2. Extra ontsluiting Westerwating naar hoofdwegennet (voorkeur noordzijde).

3. Verbinden van de A8 met de A9.
4. Wijziging openingsregime bruggen.
5. Ongelijkvloerse kruising van de Guisweg met de Zaanlijn.
6. Ontsluiten bedrijventerrein Assendelft Noord met B-weg.



Figuur 18 Verkeersregelinstallaties Zaanstad 2008

12.3 DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

Verkeerslichten

Verkeerslichten moeten functioneren in overeenstemming met het verkeers- en vervoersbeleid. Daarvoor is het noodzakelijk om afspraken te maken over [B]:

- de gewenste kwaliteit van doorstroming voor de verschillende vervoerswijzen;
- de gewenste onderlinge prioriteiten van de verschillende vervoerswijzen en de wijze waarop wordt omgegaan met conflicterende verkeersstromen en conflicterende kwaliteitseisen;
- locaties waar verkeerslichten bij voorkeur wel of juist niet worden toegepast.

In de OV-visie is de prioritairere behandeling voor het openbaar vervoer door de gemeenteraad vastgelegd. Een hoge gemiddelde snelheid voor OV-bussen is als wenselijk neergelegd. Daarnaast wordt in het fietsbeleid ook een zo kort mogelijke wachttijd voor de fiets aanbevolen [B].

De cyclustijd van een VRI dient beperkt te zijn om de geloofwaardigheid in stand te houden en om bovenstaande kwaliteiten te kunnen realiseren. Bovendien neemt na een bepaald optimum van de cyclustijd de verwerkingscapaciteit af.

Het realiseren van de gewenste doorstroming voor de verschillende vervoerswijzen kan op bepaalde punten tot onverenigbare eisen leiden. Daarom moeten in bepaalde situaties of conflicten prioriteitskeuzes worden gemaakt. Daarvoor geldt de prioriteitsvolgorde op kruispunten met een VRI zoals gesteld door de gemeente Zaanstad:

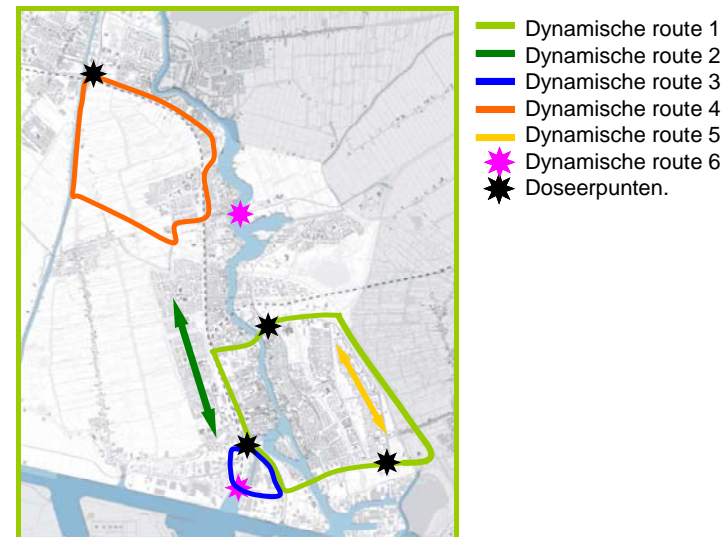
1. Openbaar vervoer (lijnbusen)
2. Fietsers op hoofdfietsroutes (doorstroomroutes en non-stoproutes)
3. Gemotoriseerd verkeer op de hoofdwegen A en B
4. Gemotoriseerd verkeer, type C en erftoegangswegen
5. Overige fietsers en voetgangers

In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn om de lay-out van een kruising zodanig te wijzigen dat alsnog aan de gewenste kwaliteit kan worden voldaan.

Groene golven autoverkeer

Groene golven verhogen het comfort voor het autoverkeer en verminderen het aantal stops. Dat heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, vooral in het geval er veel vrachtverkeer aanwezig is. Groene golven hebben ook nadelen: capaciteitsverlies (de afwikkeling wordt minder efficiënt), extra wachttijd voor kruisend verkeer, minder beïnvloeding mogelijk door andere verkeersstromen [B].

Bovenstaande beperkingen kunnen worden geëlimineerd door het instellen van voertuigafhankelijke groene golven (netwerkregeling). Daarbij worden meerdere kruispunten beschouwd als ware het één groot kruispunt. Dit netwerk wordt dan dynamisch (voertuigafhankelijk) geregeld.



Figuur 19 Dynamische routes en dosering op het hoofdwegennet

Fietsvriendelijke verkeersregelingen

Fietsvriendelijke verkeersregelingen kunnen worden gerealiseerd door het begrenzen van de maximale wachttijd, het bieden van een tweede groenfase per cyclus, op afstand aanvragen/verlengen van de groenfase, altijd maximaal groen geven met niet-conflicterende richtingen, snelheidsindicatie voor behalen groen licht, groene golf bij afstanden < 200 meter (zie ook zie doorstroomroutes en non-stop fietsroutes, §10.1).

Dynamische routes/ benutten hoofdwegennet

Een aantal routes van het hoofdwegennet zal met name in de spits een kritische verkeersbelasting hebben. Op kruispuntniveau zijn mogelijk geen verbeteringen meer te behalen. Op netwerkniveau mogelijk wel. Door dynamische verwijzing over alternatieve routes wordt het netwerk optimaal benut en wordt onnodige congestie vermeden. Het instellen van dynamische routes kan plaatsvinden op deelnetwerken (Figuur 19). Zo kan bijvoorbeeld vanaf de A8 (zuid) de Provincialeweg (noord) bereikt worden via de Thorbeckeweg en de Vincent van Goghweg. Dynamische routeverwijzing kan bijvoorbeeld plaatsvinden op basis van de actuele wegenbelastingen (congestie) en milieuknelpunten.

Dosering

Tijdelijke overbelasting van het hoofdwegennet is niet uitgesloten. Het kan dan gewenst zijn om de 'congestie te sturen': de wachtrij wordt weggezet op een locatie die het minst overlast veroorzaakt. Na het passeren van het doseerpunt is de doorstroming goed. De doseerpunten liggen dan op de wegen van categorie A en stadinwaarts. Op de doseerpunten dient het openbaar vervoer te beschikken over busstroken.

Dynamisch verkeersmanagement en luchtkwaliteit

Maatregelen met (dynamisch) verkeersmanagement kunnen bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit:

- verbeteren doorstroming op hoofdwegen;
- doorstroming vrachtverkeer;
- snelheidsverlaging (A8 naar 80 km/uur);
- groene golven;
- 'tovergroen';
- dosering (congestiemanagement);
- dynamische routeverwijzing;
- Largas¹²;
- op termijn: verblijfsheffing (en differentiatie van kilometerheffing (verblijfsgebieden en 'vuile' wegen duurder);
- beïnvloeding van verkeerslichten door hulpdiensten.

¹² Largas: Langzaam rijden gaat sneller: gescheiden smalle rijbanen, geen verkeerslichten, voorangsregelingen (hogere capaciteit dan verkeerslichten), gunstig effect op luchtkwaliteit

Dynamisch verkeersmanagement wordt ingezet voor:

1. Het geven van prioriteit aan het openbaar vervoer en fietsverkeer bij verkeerslichten en het beperken van de maximum wachttijden.
2. Het benutten van het wegennet door het aanbieden van dynamische route-informatie.
3. Het voorkomen van overbelasting van het wegennet en knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit door dosering van het autoverkeer.

12.4 VERBLIJFSGEBIEDEN

Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de verblijfsgebieden zijn:

- wijkverzamelstraten (categorie C) intensiteit < 8.000 mvt/etmaal;
- wijkverzamelstraten (categorie C) maximaal 50 km/uur, overige wegen 30 km/uur;
- wijkverzamelstraten (categorie C) hebben oversteekvoorzieningen in de vorm van een middeneiland;
- geen sluipverkeer ten opzichte van het gehele verblijfsgebied: geen verkeer van hoofdweg A of B naar een andere hoofdweg A of B door een verblijfsgebied;
- open verharding, op wegen van categorie C eventueel asfaltverharding in verband met geluidsreductie en vrachtverkeer;
- duurzaam veilige inrichting van het verblijfsgebied;
- directe en veilige fietsroutes naar de wijkvoorzieningen.

De leefbaarheid in de verblijfsgebieden wordt positief beïnvloed door:

- het tegengaan van sluipverkeer door het verblijfsgebied;
- de inrichting van de openbare ruimte en parkeren (§15.4);
- een duurzaam verkeersveilige inrichting;
- het beperken van de verkeersbelasting op de wegen van categorie C tot maximaal 8.000 motorvoertuigen/etmaal.

Wijkverzamelstraten (C-wegen)

Op de volgende C-wegen bestaat een reële kans dat de verkeersintensiteiten de grenswaarde van 8.000 mvt/etmaal gaan overschrijden [B].

- Krommenie: Iepenstraat;
- Assendelft: Dorpsstraat Noord en Midden;
- Westzaan: Overtoom, Zuideinde
- Zaandam: Westzijde Zuid, Troelstralaan.

In *Krommenie* wordt een mogelijke overschrijding veroorzaakt door het beperkt aantal aansluitingen van Krommenie aan de hoofdwegen, het eenrichtingsverkeer op de Padlaan en Badhuislaan en de omvang van het verblijfsgebied. De Wederikstraat ligt 1.800 meter en de Shepardstraat 2.000 meter vanaf een hoofdweg A en een stroomweg.

Voor Krommenie wordt een evenwichtigere verdeling van het autoverkeer nagestreefd. Daarbij spelen de volgende invalshoeken en opties een rol:

- het eventueel doortrekken van de A8 naar de A9 en de functiewijziging van de Provincialeweg;
- de aansluitingen (locatie en aantal) op het hoofdwegennet en eventueel het uitbreiden van de ontsluitingsmogelijkheden (bijvoorbeeld aan de noordzijde);
- het vermijden van sluipverkeer;
- het aanbieden van extra routes voor het langzaam verkeer;
- de verkeersbelasting op de C-wegen (< 8.000 mvt/etmaal).

Dit dient verder te worden uitgewerkt in een specifieke verkeersstructuur en verkeerscirculatie in Krommenie in de vorm van een verkeersplan.

Voor *Assendelft* Dorpsstraat zie §7.2, voor Zaandam Westzijde zie §12.4 (sluiproutes), voor Zaandam Troelstralaan, zie §12.1 en 12.2.

Potentiële sluiproutes door de verblijfsgebieden

Er is sprake van sluipverkeer (= ongewenst doorgaand verkeer) als een voertuig vanaf het hoofdwegennet via het verblijfsgebied of categorie C-weg rijdt naar een andere weg uit het hoofdwegennet zonder een herkomst of bestemming te hebben in het verblijfsgebied. Bij het hoofdwegennet horen categorie A en B wegen, de provinciale en rijkswegen. Er is een knelpunt als meer dan 10 procent van de wegintensiteit (2 richtingen) per etmaal bestaat uit sluipverkeer. Op de volgende routes zijn daarom maatregelen gewenst om sluipverkeer te reduceren:

- de westelijke Zaanroute: Lagedijk, Raadhuisstraat, Zuideinde (Koog aan de Zaan), Westzijde (§7.2). De Westzijde Zuid in Zaandam wordt onder andere gebruikt als toegangsweg naar het stadscentrum. Dit leidt tot een hoge intensiteit aan verkeer, terwijl deze route een heel aantrekkelijke fietsroute zou kunnen zijn. Een optie is het verbreken van de noord-zuidverbinding voor het autoverkeer, bijvoorbeeld ter hoogte de Vincent van Goghweg. Dit heeft de volgende effecten:
 - o de concurrentiepositie van het openbaar vervoer en de fiets verbeteren;
 - o de intensiteiten blijven onder de grenswaarde;
 - o het autoverkeer wordt gebundeld op de weg waar dit eigenlijk thuis hoort (de Provincialeweg).Eenzelfde aanpak kan worden toegepast voor de *Lagedijk in Zaandijk*.
- de Rosariumlaan in Krommenie in het geval er een extra brug wordt gerealiseerd over de Nauernasche Vaart;
- N203 - Dorpsstraat (Assendelft) - Noorderveenweg en Communicatieweg (§7.2);
- Poelenburg - De Watering in het geval een extra aansluiting aan de Thorbeckeweg wordt gerealiseerd (§12.2)
- Overtoom - Nauerna - Zaandammerweg.

Hoofdwegennet en verblijfsgebieden

De leefbaarheid in de verblijfsgebieden wordt vanuit het mobiliteitsbeleid gewaarborgd door:

1. Het tegengaan van sluipverkeer door het verblijfsgebied.
2. Het geven van prioriteit aan de benodigde groen- en speelruimte in de wijken en daarmee het limiteren van het stalen van auto's op straat.
3. Het beperken van de verkeersbelasting tot maximaal 8.000 mvt/etmaal op de wegen van categorie C.
4. Een duurzaam verkeersveilige inrichting

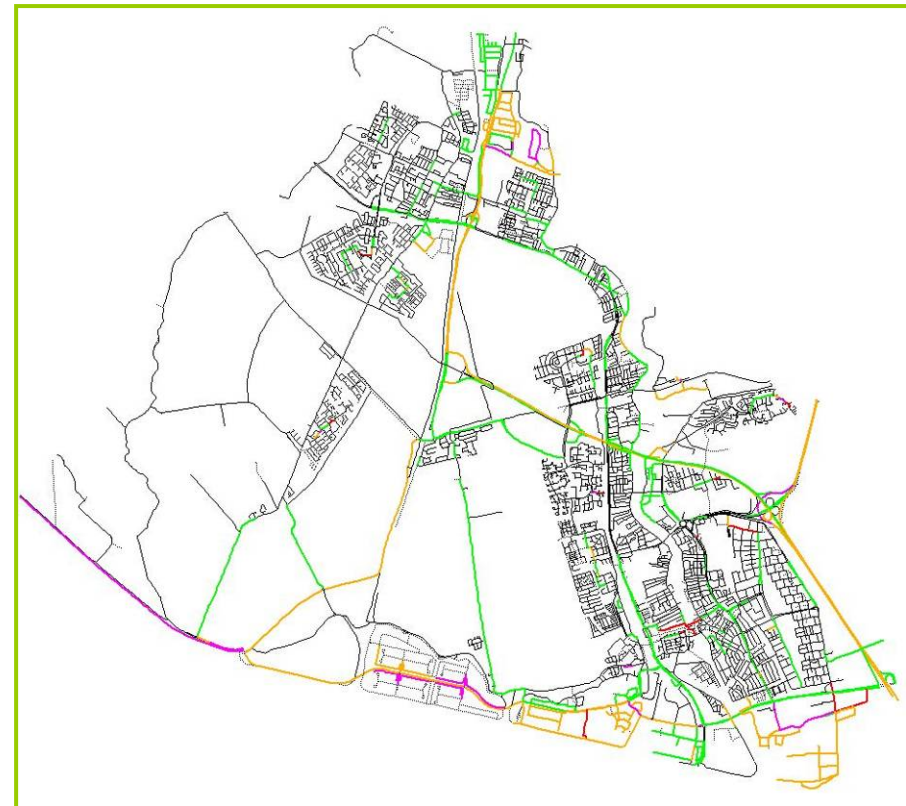
13 GOEDERENVERVOER

In Zaanstad zijn acht grote bedrijventerreinen en dertig kleine bedrijvenlocaties aanwezig (figuur 3). Deze bedrijvenlocaties genereren vrachtverkeer. Daar dient rekening mee te worden gehouden, zowel wat betreft de bereikbaarheid als het beperken van overlast en de verkeersonveiligheid. Op Figuur 20 is het aandeel vrachtverkeer op de verschillende wegen aangegeven (prognose).

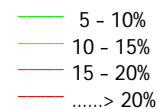
Voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen en bedrijvenlocaties wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. Hoofdwegen categorie A en stroomwegen.
2. Hoofdwegen categorie B.
3. De ontsluitingswegen op de acht grote bedrijventerreinen.
4. De wegen van categorie C die gebruikt worden voor de ontsluiting van de kleine bedrijvenlocaties.
5. De overige wegen in de verblijfsgebieden die gebruikt worden voor de ontsluiting van de kleine bedrijvenlocaties.

Deze wegen vormen samen het lokaal kwaliteitsnet goederenvervoer. Op het kwaliteitsnet goederenvervoer wordt rekening gehouden met de rol van het goederenvervoer en de relatie met de omgeving [B].



Figuur 20 *Aandeel vracht- plus busverkeer (etmaal, gemiddelde werkdag) toekomst*



Een bijzonder aandachtspunt zijn de navigatiesystemen, die het vrachtverkeer over ongewenste routes kunnen sturen. Hierover is afstemming nodig met de leveranciers en providers van navigatiesystemen (op regionaal en nationaal niveau).

Voor het vervoer over water wordt verwezen naar §4.4 en voor luchtkwaliteit en vrachtverkeer naar §6.2.

Goederenvervoer

Er is een lokaal kwaliteitsnetwerk goederenvervoer gedefinieerd. Op dit kwaliteitsnetwerk wordt rekening gehouden met toegankelijkheid, doorstroming en verkeersveiligheid.

In samenhang met het verbeteren van de luchtkwaliteit worden faciliteiten geboden aan het goederenvervoer: stedelijke distributie, aanpassen van venstertijden, extra faciliteren van schone voertuigen (beperkt aantal busbanen of doelgroepenstroken), zie §6.2 en §7.1).

14 VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid is in de periode sinds 2002 drastisch verbeterd. Het rijk heeft bij de gemeenten en de Stadsregio's de verantwoordelijkheid gelegd om de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. Nog in 2008 zal een deelnota verschijnen die de maatregelen op dit gebied verder uitwerkt.

De gemeente Zaanstad en de Stadsregio Amsterdam werken nauw samen. Er wordt een twee sporen beleid gevolgd. Eén gericht op infrastructuur en één gericht op gedragsbeïnvloeding.

Infrastructuur

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en aanpassing van bestaande infrastructuur worden de principes van Duurzaam Veilig toegepast. Schoollocaties hebben hierbij prioriteit. Op basis van de ongevallen met als gevolg doden of ziekenhuisgewonden [B] wordt prioriteit gegeven het verbeteren van de verkeersveiligheid op de volgende locaties:

- Provincialeweg (zuidelijk deel);
- Vincent van Goghweg;
- Guisweg; aanpak spoorwegovergang;
- Prins Bernhardplein;
- Heijermanstraat;
- Houtveldweg;
- Kerkstraat (Wormerveer);
- Peperstraat.

Naast de locaties waar ongevallen worden geconstateerd, dienen gebieden waar veel gebruikt wordt gemaakt door kwetsbare verkeersdeelnemers preventief verkeersveilig te worden gemaakt. Daarbij gaat het om de omgeving van scholen, winkelcentra en zorgcentra. Oplossingen zijn maatwerk en vragen een verdere analyse van de plaatselijke situatie.

Gedragsbeïnvloeding

Gedragsbeïnvloeding bestaat uit educatie, stimulering en handhaving. Samenwerking wordt gezocht met politie, openbaar ministerie, schoolgebedingsdienst, Veilig Verkeer Nederland. Gedragsbeïnvloeding richt zich op:

- schoolgaande kinderen [B];
- bromfietsgebruikers;

- jonge automobilisten;
- ouderen;
- aanpak fietsongevallen;
- gedragsbeïnvloeding [B];
- handhaving [B].

Verkeersveiligheid

1. *Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en de aanpassingen van bestaande infrastructuur worden de principes van Duurzaam Veilig toegepast.*
2. *Jaarlijks wordt een actieprogramma opgesteld gericht op het aanpak van onveilige locaties, routes, gedragsbeïnvloeding en handhaving.*

|

15 PARKEREN EN STALLEN

15.1 PARKEERREGULERING

In de centra van Zaandam, Krommenie en Wormerveer is betaald parkeren ingevoerd om parkeerplaatsen voor centrumbezoekers beschikbaar te houden. Langparkeerders (woon-werkverkeer) worden door deze vorm van parkeerregulering geweerd. Dit kan echter wel uitwijkgedrag veroorzaken. Er kan aanleiding zijn om de parkeerregulering uit te breiden. Uitbreiding van de parkeerregulering kan worden overwogen (eerst wordt beoordeeld of andere maatregelen een oplossing bieden) indien voldaan wordt aan één van de uitbreidingscriteria [B]:

- hoge parkeerdruk door woon-werkverkeer;
- overloop- en uitwijkgedrag winkelend publiek;
- uitwijkgedrag bewoners en andere gebruikers.

Indien uit objectieve meting blijkt dat er sprake is van een aanzienlijke parkeerdruk (ten gevolge van uitwijkgedrag) volgens de criteria, kan uitbreiding van de parkeerregulering overwogen worden. De bewoners moeten het dan zelf ook nog wel willen. De meningen daarover kunnen erg verdeeld zijn. Niet iedereen ervaart hetzelfde probleem en aanvaardt de consequenties van parkeerregulering op dezelfde wijze.

Uitbreiding parkeerregulering indien:

- *er sprake is van uitwijkgedrag of veel woon-werkverkeer volgens de objectieve criteria;*
- *een meerderheid van de bewoners in (delen van) de wijk aangeeft voorstander te zijn van de invoering van parkeerregulering.*

Indien parkeerregulering wordt uitgebreid, gelden in de nieuwe gebieden dezelfde regels als in de gebieden waar dit reeds is ingevoerd (betaald parkeren, vergunningen).

15.2 PRIJSBELEID

Bezoekers

De gemeente Zaanstad hanteert voor het prijsbeleid voor bezoekers in gebieden met betaald parkeren de volgende uitgangspunten:

- Het gebruik van de fiets heeft de laagste kosten: abonnementen voor een netwerk van stallingen (\$10.2).
- Het gebruik van het openbaar vervoer is financieel aantrekkelijker dan het gebruik van de auto: dalurenabonnementen en meermanskaartjes (hoofdstuk 9).
- Het bezit en gebruik van kleine, milieuvriendelijke auto's levert financiële voordelen op ten opzichte van grotere en meer milieubelastende auto's. Zodra de wetgeving dit toelaat, worden gedifferentieerde parkeertarieven ingevoerd. Voor kleine voertuigen kunnen speciale gunstig gelegen parkeerplaatsen worden gereserveerd.
- Parkeerheffingen worden op termijn omgezet in verblijfsheffingen. Dit beïnvloedt ook het woon-werkverkeer dat op eigen terrein parkeert.
- Voor bezoekers van het stadscentrum wordt een menukaart aangeboden: combiabonnementen voor meerdere vervoerswijzen (hoofdstuk 9).
- Er is aandacht voor de parkeermogelijkheden voor diegenen die afhankelijk zijn van vervoer per auto, zoals sommige ouderen en mensen met een beperking.



Figuur 21 Parkeerkosten voor kleine milieuvriendelijke voertuigen lager?

Belanghebbenden

Zodra de wetgeving het toelaat, worden de tarieven voor parkeervergunningen gedifferentieerd naar milieubelasting.

Betalen naar gebruik betekent dat de parkeerkosten voor huishoudens met meerdere auto's hoger zouden moeten zijn dan de kosten voor huishoudens met één of geen auto. Parkeerruimte is immers schaars. Huishoudens leggen op een verschillende wijze beslag op de openbare ruimte ten koste van andere functies zoals groen- en speelvoorzieningen. Er zijn huishoudens zonder auto, maar huishoudens met vier auto's zijn ook al geen uitzondering meer. Voor het gebruik van nutsvoorzieningen en gemeentelijke diensten is het geen punt van discussie om te betalen naar gebruik. De gemeente Zaanstad gaat onderzoeken of een eerlijkere verdeling van de openbare ruimte mogelijk is en welke wijze een regulerings- of heffingssysteem voor de tweede auto daar een rol in kan spelen. Dit wordt in samenhang beoordeeld met het (financieel) aantrekkelijker maken van het gebruik van het openbaar vervoer (de fiets(enstallingen)). In de uitwerking wordt onderscheid gemaakt naar gebieden met parkeerregulering, oude wijken en nieuwe wijken.

Prijsbeleid parkeren

- *In de gebieden met parkeerregulering worden de parkeertarieven en de tarieven voor het gebruik van fietsenstallingen en het openbaar vervoer op elkaar afgestemd.*
- *Het parkeertarief wordt gedifferentieerd naar milieukwaliteit en omvang van het voertuig.*
- *Onderzocht gaat worden op welke wijze het gebruik van de openbare parkeerruimte eerlijk kan worden verdeeld (regulering of heffing) in samenhang met een (financieel) aantrekkelijk openbaar vervoer en fietsgebruik.*

15.3 WOONWIJKEN

In de Zaanpeiling van 2006 komen in de probleem top 5 diverse verkeersonderwerpen aan bod. Parkeren wordt zeer vaak genoemd als probleem. Bijna in iedere wijk speelt dit onderwerp. De parkeerdruk in de wijken neemt toe door een toename van het autobezit. Uitbreiding van parkeervoorzieningen is niet vanzelfsprekend. Dit kost immers ruimte en geld en kan ten koste gaan van andere voorzieningen.

De gemeente Zaanstad hanteert het volgende principe:

- In woonwijken dient op de eerste plaats voldaan te worden aan een groen- en speelnorm.
- Bij een hoge parkeerdruk ('s avond, 's nachts) door het autobezit van bewoners kan uitbreiding van de parkeercapaciteit in de openbare ruimte tot maximaal 1,0 parkeerplaats/woning worden overwogen, indien:
 - de parkeerdruk meer dan 95% bedraagt in gebieden van ongeveer 100 x 100 meter;
 - de parkeerplaatsen op eigen terrein voldoende worden gebruikt;
 - er draagvlak is voor de uitbreiding van de parkeervoorzieningen.
- In gebieden met een hoge woning- en autodichtheid en waar niet wordt voldaan aan de groen- en speelnorm, wordt bij herstructurering en herontwikkeling gestreefd naar het realiseren van gebouwde voorzieningen. Deze gebieden krijgen prioriteit bij het verminderen van de auto-afhankelijkheid (menukaart, functiemenging, fiets- en looproutes, reserveren locaties voor deelauto's).

Woonwijken

- *De openbare ruimte wordt onder andere benut voor groen-, speel- en parkeervoorzieningen.*
- *Uitbreiding van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte vindt plaats indien er voldoende groen- en speelvoorzieningen aanwezig zijn en het aantal parkeerplaatsen in de wijk (privaat plus openbaar) minder bedraagt dan 1,0 per woning.*
- *In gebieden met een hoge woning- en autodichtheid en een tekort aan groen- en speelvoorzieningen kan uitbreiding van parkeervoorzieningen plaatsvinden in gebouwde voorzieningen. Projecten waarbij herontwikkeling en herstructurering plaatsvindt, bieden daarvoor kansen.*

15.4 BEDRIJVENTERREINEN

Voor bedrijventerreinen wordt gestreefd naar verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte door het parkeren voor het woon-werkverkeer te bundelen in centrale voorzieningen. Dit biedt mogelijkheden voor herinrichting van de openbare ruimte en het intensiveren van het gebruik van het bedrijventerrein. Het intensiveren biedt dan weer meer draagvlak voor het gebruik van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen (§4.2).

Net zoals voor de woonwijken gaat worden onderzocht op welke wijze het gebruik van de parkeer ruimte in de openbare ruimte op bedrijventerreinen eerlijker kan worden verdeeld en gereguleerd. Ook voor bedrijventerreinen wordt de samenhang met een aantrekkelijk openbaar vervoer en fietsgebruik in beeld gebracht.

Bedrijventerreinen

- *Bij herstructurering en revitaliseren van bedrijventerreinen die intensief worden gebruikt of gebruikt gaan worden wordt een herordening van het parkeren nagestreefd. Dit draagt bij aan een efficiënter ruimtegebruik, een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en een betere bewustwording van de kosten van parkeren (§4.2).*
- *Onderzocht gaat worden op welke wijze het gebruik van de openbare parkeer ruimte eerlijk kan worden verdeeld (regulering of heffing) in samenhang met een (financieel) aantrekkelijk openbaar vervoer en fietsgebruik.*

15.5 PARKEERNORMEN BIJ UITBREIDINGEN

Parkeernormen voor bouwplannen en gebiedsontwikkeling worden toegepast volgens de laatst uitgebrachte parkeerkencijfers van het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen van het CROW). Deze normen worden toegesneden op de Zaanse situatie. De gemeente Zaanstad hanteert daarbij de minimale waarde van de parkeerkencijfers en maakt hierbij onderscheid tussen de parkeerbehoefte van bewoners, werkers en bezoekers.

Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Indien parkeerplaatsen

(bijvoorbeeld bij appartementen) exclusief worden aangelegd voor de gebruikers, dient er te worden voorzien in openbare parkeerplaatsen voor bezoekers volgens de parkeernormen.

Bij de toetsing van bouwplannen kan vrijstelling worden verleend voor de aanleg van de extra benodigde parkeerplaatsen [B]. Aan de vrijstelling voor de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein wordt de verplichting tot het betalen van een financiële compensatiebijdrage verbonden. De financiële compensatiebijdrage wordt gestort in het parkeerfonds.

Parkeerfonds

Indien in bouwplannen geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, dient een financiële compensatiebijdrage te worden gestort in het parkeerfonds.

15.6 STATIONS

Alle stations dienen voorzien te zijn van parkeervoorzieningen. Het aanbod en de regulering zijn afhankelijk van het parkeerregime in de directe omgeving:

1. Stations in of dichtbij gebieden met parkeerregulering: voor het gebruik van de parkeervoorzieningen geldt eveneens betaald parkeren. 'Veelgebruikers' kunnen met een aantrekkelijk tarief parkeren. Het gebruik van de bewaakte fietsenstalling of een stalling onder toezicht is altijd goedkoper dan parkeren met de auto.
2. Stations in gebieden waar geen parkeerregulering is ingevoerd. De parkeervoorzieningen blijven gratis. Immers bij het invoeren van een tarief ontstaat direct uitwijkgedrag naar de directe omgeving. Het stallen van fietsen (bewaakt of onder toezicht) is eveneens gratis. Het parkeeraanbod wordt zo goed mogelijk afgestemd op de parkeervraag van de gebruikers van het openbaar vervoer. Het toezicht voor fietsers en auto's wordt gecombineerd.

Extra aandacht dient te worden gegeven aan de P en R voorzieningen bij de stations Krommenie / Assendelft, Koog Zaandijk en Kogerveld. Hier dient meer dan de normale capaciteit te worden geboden om toekomstige groei op te vangen.

Stations

Bij alle stations worden voldoende parkeervoorzieningen geboden. Het parkeerregime wordt afgestemd op het parkeerregime in directe omgeving. Het stallen van fietsen is gratis of goedkoper dan het parkeren van een auto.

15.7 PARKEREN OP AFSTAND

Parkeren op afstand (overstappen op openbaar vervoer) is van belang voor het reduceren van autokilometers en/of voor het opvangen van tijdelijke grote pieken in de parkeervraag. Dit speelt in Zaanstad met name voor het centrumgebied. Voor bezoekers van het stadscentrum wordt nagestreefd om hen zo snel mogelijk vanaf hun herkomstadres in het openbaar te krijgen door het aanbieden van goedkope meermanskaartjes vanaf alle haltes in stad en regio op bepaalde tijdstippen [B]. Op termijn ontstaat wellicht een markt voor parkeren aan de rand van de stad [B]. Dit zou slim gecombineerd moeten kunnen worden met de (toekomstige) centrale parkeervoorzieningen op de bedrijventerreinen.

Parkeren op afstand

Parkeren op afstand voor bezoekers van het stadscentrum wordt bevorderd door het aanbieden van goedkope meermanskaartjes voor het openbaar vervoer op bepaalde tijdstippen vanaf haltes in de gemeente en de regio.

15.8 VRACHTWAGENPARKEREN

Parkeren van vrachtauto's in woongebieden wordt niet toegestaan. Zij horen niet thuis in woonwijken en kunnen overlast en onveilige situaties veroorzaken. Vrachtauto's van Zaanse bedrijven dienen op eigen terrein te parkeren. Voor vrachtauto's van niet in Zaanstad gevestigde bedrijven die niet op een eigen terrein kunnen worden geparkeerd moeten in Zaanstad alternatieve mogelijkheden beschikbaar zijn, eventueel tegen vergoeding.

Het op of nabij de werkgebieden voorzien in locaties waar vrachtauto's geparkeerd kunnen worden voorkomt dat vrachtauto's geparkeerd worden op plekken waar dat niet gewenst is.

Vrachtwagenparkeren

Het parkeren van vrachtauto's in de woonwijken wordt niet toegestaan. Voor vrachtauto's die niet op een eigen terrein kunnen worden geparkeerd, worden locaties aangeboden (gratis onbewaakt en/of betaald/toezicht). De locaties en de omgeving worden in overleg met de bedrijven geselecteerd.

16 BASIS VOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA

16.1 VERTALING NAAR EEN ACTIE- EN UITVOERINGSPROGRAMMA

Het realiseren van dit ZVVP brengt vele acties met zich mee [B]. De acties zijn van verschillende aard. Sommige acties zullen al erg uitvoeringsgericht kunnen zijn (bijvoorbeeld de aanpak van een verkeersonveilige situatie). Andere acties zitten nog op een strategisch niveau (bijvoorbeeld de samenhang tussen de ontwikkeling van de stad en het structuurversterkend openbaar vervoer). In het uitvoeringsprogramma wordt onderscheid gemaakt naar [B]:

1. *Verankering van het mobiliteitsbeleid* op het strategisch niveau binnen de gemeente.
2. *Inbedding in het regionale beleid en programmering.*
3. *Projectplannen* voor het nemen van een uitvoeringsbeslissing en de financiële programmering voor nieuwe infrastructuur. De verdiepingsslag houdt in dat het thema nader wordt geconcretiseerd in een projectplan, zodat duidelijk wordt op welke wijze de uitvoering daadwerkelijk kan plaatsvinden, wanneer en tegen welke kosten. Voor een aantal (infrastructurele) onderwerpen zal in deze fase ook participatie en inspraak georganiseerd worden. Op basis van de projectplan kan een separaat uitvoeringsbesluit worden genomen.
4. *Integrale plannen en onderhoudsprojecten.*

Nadat de gemeenteraad het mobiliteitsbeleid volgens het ZVVP heeft vastgesteld worden de verschillende acties zoveel mogelijk ingepland in financiële programma's en stedelijke en regionale plannen. Voor de financiële dekking zijn diverse opties in beeld:

- subsidies (Ministerie van V&W, SRA, Europa);
- gebiedsexploitatie;
- onderhoudsbudgetten ('werk-met-werk maken', bijvoorbeeld profielen herindelen bij groot onderhoud);
- parkeerexploitatie;

- exploitatiebudgetten openbaar vervoer SRA;
- private cofinanciering;
- fonds bovenwijkse voorzieningen (optie);
- gemeentelijke begroting (MIP).

16.2 HOOFDLIJNEN VOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA

Het gemeentebestuur geeft in dit ZVVP haar visie op de mobiliteit weer. Het daadwerkelijk effectueren van de projecten en maatregelen zal stap voor stap plaats moeten vinden. Daarbij zal samenwerking met andere partijen (bijvoorbeeld SRA, Prorail, ondernemers, Provincie, marktpartijen) een belangrijke voorwaarde zijn.

De rode draad in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid wordt bepaald door de pijlers van het mobiliteitsbeleid (§3.2) en de stedelijke thema's (Hoofdstuk 4 tot en met 8):

- Het ZVVP is een integraal verkeers- en vervoerplan met een visie op de mobiliteit voor de hele stad.
- Zaanstad kiest voor duurzaamheid in mobiliteit, waarbij de ongebreidelde groei van het autoverkeer en de negatieve effecten daarvan worden afgeremd. Duurzaamheid maakt juist economische en maatschappelijke ontwikkeling mogelijk.
- Zaanstad wil dat de reiziger bewust kiest voor het alternatief dat het beste aansluit bij zijn behoeften en het beste is voor de stad (ontwikkeling) en haar inwoners (gezondheid). Daarvoor is een ruim aanbod van aantrekkelijke alternatieven nodig.
- Zaanstad gaat voor een hoge kwaliteit van de alternatieven.
- Zaanstad zet daarom in op gedragsbeïnvloeding door mobiliteitsmarketing.

De rode draad en de hoofdlijnen voor het uitvoeringsprogramma zijn weergegeven in Tabel 4.

Tabel 4 Hoofdlijnen voor het uitvoeringsprogramma

	Duurzame economische ontwikkeling	Sociale cohesie	Leefbaarheid en milieu	Stad stadser, dorpen dorpser	Herkenbare stad
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> Zaanwaterbus Goederenvervoer over water Halte ov over water Hembrugterrein 	<ul style="list-style-type: none"> Goedkoop openbaar vervoer 	<ul style="list-style-type: none"> Schoon vrachtverkeer Milieuzones 30 km/uur gebieden, weren sluipverkeer (geluid) 	<ul style="list-style-type: none"> Dorpslinten, beeldkwaliteit centraal 	<ul style="list-style-type: none"> Funciemenging Ligging van scholen en voorzieningen Samenhang stedelijke ontwikkeling en fietsroutes/openbaar vervoer
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> Non-stop fietsroutes Doorstroomfietsroutes OV tussen stations en bedrijventerreinen Kwaliteitsnet goederenvervoer Knelpunten hoofdwegennet en dynamisch verkeersmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> Ontbrekende schakels fietsnetwerk 		<ul style="list-style-type: none"> Fietsverbindingen en vervoerdiensten naar Inverdan Ontsluiting Krommenie en Assendelft 	<ul style="list-style-type: none"> Bewegwijzering
Ontwikkeling van de stad	<ul style="list-style-type: none"> Structuurversterkend openbaar vervoer 	<ul style="list-style-type: none"> Opheffen barrière spoorlijnen Verminderen barrière Provincialeweg (noord) door doortrekken A8-A9 	<ul style="list-style-type: none"> Structuurversterkend openbaar vervoer Non-stop fietsroutes 	<ul style="list-style-type: none"> Inverdan verkeersluw 	<ul style="list-style-type: none"> Parkeerordering, fiets en OV nieuwe woonwijken
Imago en stadsbeeld	<ul style="list-style-type: none"> Herordening parkeren bedrijventerreinen Zaanwaterbus 		<ul style="list-style-type: none"> Structuurversterkend openbaar vervoer Schone voertuigen openbaar vervoer en gemeentelijk wagenpark Vervoer over water 	<ul style="list-style-type: none"> Dorpslinten Inverdan 	<ul style="list-style-type: none"> Zaanwaterbus Netwerk fietsstallingen Stations Bruggen Non-stop fietsroutes
Gedragsbeïnvloeding	<ul style="list-style-type: none"> Woon -werkverkeer 	Specifieke doelgroepen	<ul style="list-style-type: none"> Betalen naar gebruik Korte autoritten Autoritten op congestiegevoelige trajecten Prijsbeleid parkeren 	<ul style="list-style-type: none"> Bezoekers van stadscentrum 	

16.3 VASTSTELLING ZVVP IS START UITVOERING

Het mobiliteitsbeleid hangt samen met veel disciplines en speelt zich af in verschillende organisatorische en bestuurlijke lagen. Dit stelt hoge eisen aan de uitvoeringsorganisatie:

- *Integraal* denken en doen: een koerswijziging in het mobiliteitsgedrag is uiteindelijk alleen mogelijk als de stad ook als zodanig wordt opgezet en kan functioneren. Het bereiken van de gewenste effecten op het gebied van de mobiliteit (en daarmee samenhangend de kwaliteit van de stad) vragen een integrale aanpak in de planprocessen en een brede inbedding in de gemeentelijke organisatie en disciplines. *Kwaliteits- en kennismanagement*, durf en inventiviteit zijn daarvoor een vereiste.
- Om maximaal effect te behalen uit de ontwikkeling van het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen en de ontwikkeling van de stad is een uitbreiding en actualisatie van de *gemeentelijke structuurvisie* nodig.
- Het is nodig om een *programmamanager* verantwoordelijk te maken voor het uitvoeringsprogramma. Deze programmamanager zorgt voor het actualiseren van het uitvoeringsprogramma in afstemming met andere gemeentelijke en regionale programma's. Daarbij wordt gelet op urgentie, prioriteit, samenhang, financiering en het verwerven van subsidies. De programmamanager heeft dan ook een belangrijke coördinerende en communicatieve functie binnen de gemeenten en naar externe partijen (overheden en marktpartijen).
- Voor de aanpassing van de infrastructuur en een efficiënte benutting van de financiële middelen is een afstemming met het *onderhoudsprogramma* noodzakelijk. Onderhoud van nieuwe infrastructuur is een kwaliteitsaspect, dat bijvoorbeeld voor de fietser erg belangrijk is. Onderhoud, dat bijdraagt aan het oplossen van knelpunten (fiets, openbaar vervoer, hoofdwegennet, luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid) verdient prioriteit. De kwaliteit van het onderhoud heeft eveneens een economische component (bedrijventerreinen, toeristische locaties, stadscentrum) en draagt bij aan de kwaliteit van de woonomgeving. Op dit onderdeel is dus sprake van synergie. Goed onderhoud is derhalve gewenst vanuit het mobiliteitsbeleid, economisch beleid en kwaliteit van de woonomgeving.
- Er ligt een forse opgave op het gebied van projecten die samen met de omliggende gemeenten, Stadsregio, Provincie en het Rijk tot ontwikkeling

en uitvoering dienen te worden gebracht. Hiervoor is een goede *samenwerking* met deze organisaties noodzakelijk.

In de volgende tabel is onderscheid gemaakt tussen projecten en activiteiten op verschillende schaalniveaus. Hoe hoger het schaalniveau is, des te geringer is de onafhankelijkheid van de gemeente Zaanstad om projecten tot uitvoering te brengen.

Tabel 5 *Projecten en activiteiten op verschillende schaalniveaus (indicatief)*

Schaalniveau's voor het uitvoeringsprogramma					
	Rijk	Prov.	Regio	Stad	Wijk
Structuurvisie		X	X	X	
Structuurversterkend openbaar vervoer	X		X		
Zaanlijn	X	X	X		
Stations	X		X		
OV over water			X	X	
OV diversen			X	X	
Ontbrekende schakels OV			X	X	
Zaanwaterbus, vervoer over water			X	X	
Tariefintegratie			X		
Mobiliteitsmarketing			X	X	
Prijsbeleid		X	X	X	
Doorstroomfietsroutes, non-stopfietsroutes			X	X	
Overige fietsroutes					X
Ontbrekende schakels fietsnetwerk			X	X	
Netwerk fietsenstallingen				X	X
Hoofdwegennet		X		X	
A8/A9	X	X	X	X	
Dynamisch verkeersmanagement		X	X	X	
Bewegwijzering				X	
Verkeersplan Inverdan				X	
Verkeersplan Krommenie				X	
Wijkverkeersplan Poelenbrug					X
Binnenvaart	X	X	X	X	
(nieuwe) Bedrijventerreinen en woonwijken				X	
Kwaliteitsnet goederenvervoer			X	X	X
Milieuzones, stadsdistributie				X	
Dorpslinten				X	X
Weren sluipverkeer verblijfsgebieden				X	X
Inrichting bestaande wijken en verblijfsgebieden					X
Verkeersveiligheid					X

Het ZVVP is een ambitieus plan waarvoor financiële investeringen benodigd zijn. Financiële dekking zal op verschillende wijzen kunnen plaatsvinden:

1. Het benoemen van projecten en investeringsbedragen op de gemeentelijke begroting. Dit is een jaarlijks terugkerend cyclisch proces.
2. Subsidiebijdragen vanuit bijvoorbeeld de Stadsregio, de Provincie, het Rijk en vanuit de Europese Commissie. Voor het verwerven van subsidiebijdragen is het nodig om programma's te maken die passen binnen de aanwezige subsidieregelingen en voor deze projecten eveneens een eigen bijdrage te reserveren. Hier ligt een belangrijke rol voor de programmamanager.
3. Gebieds- en integrale projectaanpak, waarbinnen cofinanciering kan plaatsvinden vanuit onderhoudsbudgetten, grondexploitaties en bijdragen door marktpartijen. Het is belangrijk om in beeld te krijgen waar 'werk-met-werk' kan worden gemaakt. Ook hier ligt een belangrijke rol voor de programmamanager.

Om de uitvoering zo efficiënt en snel mogelijk te laten starten zijn de financiële investeringen nodig voor de volgende activiteiten:

1. *Programmamanagement*: zorgen voor interne afstemming, opstellen en bijdragen aan integrale programma's (stedelijke ontwikkeling, milieu, economische ontwikkeling, mobiliteit), 'werk-met-werk' maken en cofinanciering.
2. *Planontwikkeling* en regionale afstemming voor de integrale aanpak van het *structuurversterkend openbaar vervoer en doorstroomroutes fiets*. Dit vraagt een regionale aanpak waarin de gemeente Zaanstad moet participeren en waarvoor een onlosmakelijke samenhang is met de (geactualiseerde) gemeentelijke structuurvisie.
3. Projecten die snel tot uitvoering kunnen worden gebracht.
4. *Planontwikkeling* voor projecten waarvoor nog nadere keuzes moeten worden gemaakt en getoetst op *haalbaarheid*.

In de volgende tabel is (indicatief) aangegeven welke bedragen in 2009 en 2010 nodig zijn om het vliegwiel in gang te krijgen (exclusief subsidie). Tevens is daarbij aangegeven welke projecten of onderdelen van het ZVVP daarbij met prioriteit kunnen worden aangepakt. De eerste slag is een inbedding in de begroting van 2009. Vervolgens kan er ieder jaar een actualisatie plaatsvinden voor de meerjarenbegroting. Deze actualisatie is dan fijner afgestemd op de subsidieprogramma's, de integrale gebieds- en projectaanpak en de projecten die gereed kunnen worden gemaakt voor de uitvoering. Daarbij zijn drie invalshoeken, waaraan parallel gewerkt kan worden, van belang:

- Projecten op stedelijk niveau: de realisatie van projecten speelt meestal op de langere termijn, maar voor de voorbereiding dient daarvoor wel op korte termijn in gang te worden gezet.
- Projecten die ingezet worden op het wijzigen van het mobiliteitsgedrag. Een aantal van deze projecten kan op korte termijn tot stand worden gebracht, omdat hiervoor vaak geen ingrijpende aanpassingen van de infrastructuur voor nodig zijn.
- Integrale projecten en 'werk met werk' maken. Daar waar iets gepland staat in de stad is het zaak om het mobiliteitsbeleid daarin, voor zover mogelijk, gelijk in mee te nemen.

Tabel 6 *Benodigde financiële reservering voor begrotingsjaren 2009 en 2010 (indicatief)*

Benodigd startkapitaal voor op gang brengen uitvoering ZVVP		
Cluster	2009	2010
<i>Programmamanagement</i>	€ 50.000,-	€ 50.000,-
Planontwikkeling en regionale afstemming <i>structuurversterkend openbaar vervoer en doorstroomroutes fiets</i>	€ 125.000,-	€ 200.000,-
<i>Uitvoering</i> van projecten (inclusief planvoorbereiding)		
• Fietsvoorzieningen inclusief stallingen	€ 300.000,-	€ 400.000,-
• Openbaar vervoer: doorstroming, Zaanwaterbus, ontbrekende schakels	€ 275.000,-	€ 275.000,-
• Dynamisch verkeersmanagement	€ 100.000,-	€ 100.000,-
• Beïnvloeden mobiliteitsgedrag	€ 200.000,-	€ 225.000,-
Subtotaal	€ 875.000,-	€ 1.000.000,-
<i>Planontwikkeling</i>		
• uitwerken parkeerbeleid	€ 50.000,-	€ 30.000,-
• A8/A9	€ 25.000,-	€ 25.000,-
• Aansluiting Poelenburg inclusief wijkverkeersplan	€ 60.000,-	€ 20.000,-
• Aansluiting Westerwatering inclusief wijkverkeersplan	€ 60.000,-	€ 20.000,-
Subtotaal	€ 195.000,-	€ 95.000,-
Totaal	€ 1.245.000,-	€ 1.345.000,-

Bovenstaande tabel geeft een indicatie voor de financiële reservering. In de discussie over de begroting zal een definitieve keuze moeten worden gemaakt. Naast de benodigde financiën voor investeringen is ook aandacht nodig voor de onderhoudsbudgetten. Nieuwe voorzieningen vragen voldoende onderhoud. Immers de kwaliteit van de voorzieningen, met name voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer, is mede bepalend voor de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag.

COLOFON

Titel	ZVVP 2008: Verkeer in een goed milieu! Hoofdrapport
In opdracht van	Gemeente Zaanstad
Samengesteld door	Ed Graumans Jolanda van Oijen
Projectnaam	ZVVP
Document	P:\2007\299C Gem Zaanstad ZVVP\Fase 3 Concept ZVVP\Concept ZVVP hoofdrapport versie 12 februari.doc
Projectnummer	299C
Datum	12 februari 2009

© XTNT, Utrecht, 2009

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.

