

Rapportage Participatie Mobiliteitsplan Noord

Inhoudsopgave

1. Dit is de rapportage participatie voor het Mobiliteitsplan Noord
2. We hanteren vier criteria voor succes van participatie: bereik, proces, opbrengst, terugkoppeling
3. Niveau van interactie is Adviseren
4. Hoe zag het participatieproces er voor het Mobiliteitsplan Noord uit?
5. Criteria voor succes van participatie:
 - 5.1 Bereik
 - 5.2 Proces
 - 5.3 Opbrengst
 - 5.4 Terugkoppeling
 - 5.5 Noord rapportage op de participatiedoelstellingen
6. Overzicht reacties op concept Mobiliteitsplan Noord

1. Dit is de rapportage participatie voor het Mobiliteitsplan Noord

Ook op de lange termijn wil Zaanstad een stad zijn waar mensen met plezier wonen, werken en leren. Daarom willen we werken aan meer en betere woningen, verbindingen en voorzieningen. Voor de bewoners van vandaag én voor nieuwe inwoners. De crux is om de stad leefbaar te houden als er zoveel meer mensen komen wonen, en om de verstedelijking zelfs te benutten als kans om kwaliteit toe te voegen aan de stad. Daarbij willen we enerzijds aansluiten bij de behoefte van de huidige inwoners en ondernemers, en ons anderzijds richten op de behoeften van de mensen die hier in de toekomst willen komen wonen, werken en recreëren. Het is een uitdaging om die behoeften goed in beeld te brengen.

Waar werken we aan? MAAK.Zaanstad werkt voor het gebied Noord aan een gebiedsstrategie en een Mobiliteitsplan Noord. De strategie (APS) komt tot stand na een grondige analyse van het gebied of een bepaald thema, zowel sociaal als fysiek. Vervolgens worden de perspectieven, de doelstellingen, opgaven, kwaliteiten en wensen gedefinieerd en op basis daarvan wordt de strategie bepaald. Hoe zorgen we dat het toekomstbeeld ook werkelijkheid wordt?

Tijdens dit proces legden we al een basis voor het gesprek met de stad. We inventariseerden stakeholders, projecten en initiatieven in het gebied, voerden verkennende gesprekken (met stakeholders, bewoners en ondernemers, zowel individueel als bij georganiseerde inlopen) in verschillende delen van het gebied en ontwikkelden communicatiemiddelen, zoals de website maaknoord.zaanstad.nl en een digitale nieuwsbrief. Bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeerdruk zijn belangrijke onderwerpen in het gebied.

Op 16 september 2021 heeft de gemeenteraad het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) vastgesteld. Ook hierbij is een participatieproces gevolgd en zijn contacten gelegd. Het ZMP geeft koers aan het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2040. Het Mobiliteitsplan Noord is een eerste uitwerkingsplan van het vastgestelde Zaans Mobiliteitsplan en is input voor de Strategienota MAAK.Noord. Het Mobiliteitsplan Noord ligt in de lijn van het vastgestelde Perspectief Het plan betreft Wormerveer, Krommenie en West-Knollendam. Voor Assendelft wordt in een volgende fase een apart uitwerkingsplan gemaakt.

Hoe is dit concept Mobiliteitsplan Noord tot stand gekomen?

2. Criteria voor succes van participatie: bereik, proces, opbrengt en terugkoppeling

We monitoren participatie middels vier meetbare succesfactoren. Het gaat om kwalitatieve en kwantitatieve factoren:

1. het bereik van de participatie (aantal deelnemers met kennis van het proces, aantal deelnemers die een actieve bijdrage leveren, representativiteit van de deelnemers)
2. het proces (de openheid van het traject, de gelijkwaardigheid van de deelnemers, de mogelijkheid om mee te doen, de ingezette werkvormen)
3. de opbrengst (hoeveel concrete ideeën heeft het proces opgeleverd, wat is de kwaliteit van de opbrengst, hoe zijn deze verwerkt in het eindproduct)
4. de terugkoppeling (of en hoe is de opbrengst teruggekoppeld aan de deelnemers en hoe tevreden zijn alle deelnemers aan het proces)

Kennis en kwaliteit toevoegen

Belangrijk doel van het gesprek met de stad over de toekomst van MAAK.Noord is om het toekomstperspectief gedragen en beter van kwaliteit te maken.

- Inhoudelijk, door de kennis en kunde van de stad slim te benutten in het toekomstbeeld, in samenspraak & samenhang.
- Procesmatig, door middels het gesprek ook de kans op goede samenwerkingen in en voor het gebied te vergroten. Zo kunnen we als gemeente met de goede partners – en de goede partners met elkaar – het beeld voor 2040 ook echt waar maken. De wijkmanagers spelen een belangrijke rol in het verbinden van huidige en nieuwe initiatieven in de wijk met het perspectief en met elkaar.

Informeren

Een ander belangrijk doel van het gesprek met de stad is dat het kans geeft om zoveel mogelijk mensen te informeren over wat er leeft en speelt in het gebied. Voor veel mensen is actief tijd vrijmaken voor gesprekken over de toekomst van Zaanstad erg veel gevraagd (in combinatie met andere drukke werkzaamheden en gezin). Zij stellen het echter wel op prijs om goed geïnformeerd te worden over toekomstige (deel)ontwikkelingen.

Netwerkstrategie en bouwen aan duurzame relaties

Omdat het Mobiliteitsplan een programma is voor de lange termijn, kiezen wij in de participatie voor een netwerkstrategie en het voortbouwen op en creëren van duurzame relaties met belangrijke partners in de stad. We sluiten aan op de bestaande netwerken van collega's van Wijkmanagement en Netwerken & Markten en breiden deze uit waar nodig en mogelijk. We kiezen ook voor een inclusieve strategie, iedereen moet kunnen participeren. Daarom hanteren we een veelheid aan instrumenten en media (online en offline), zodat zoveel mogelijk mensen zich aangesproken voelen en hun input op veel manieren kenbaar kunnen maken.

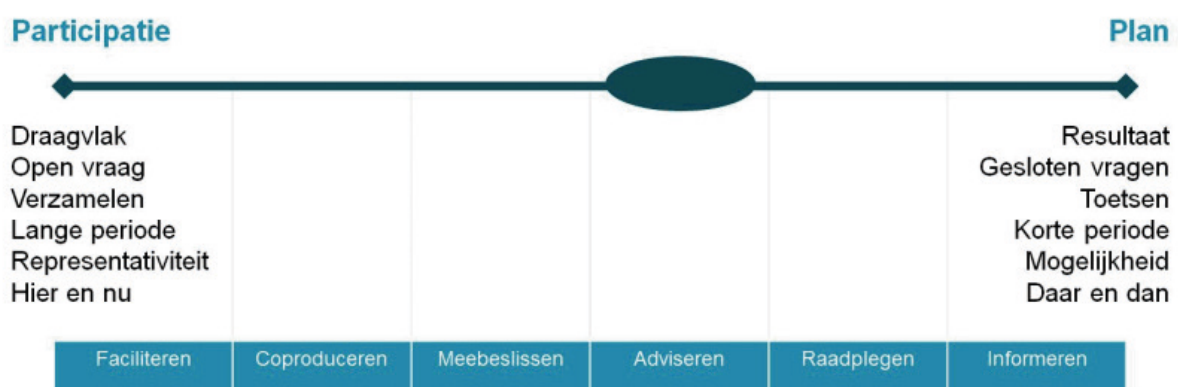
Hoofddoelen van het gesprek met de stad

- Het verrijkt de ambtelijke kennis en kunde met inzichten van buiten (in gesprek met de stad);
- Er is beter zicht op samenwerkingsconstructies en initiatieven die het toekomstbeeld voor 2040 waar willen maken;
- De inwoners waarmee we hebben gesproken begrijpen waarom de keuzes in het Mobiliteitsplan Noord zijn gemaakt;

3. Niveau van interactie is Adviseren

Basis van MAAK.Zaanstad is het gesprek in en met de stad. De onderdelen in de aanpak (de analyse, het perspectief en de strategie - de APS) worden dus in gesprek met de belanghebbenden opgesteld. Op welke manier de belanghebbenden worden betrokken, verschilt per gebied gezien de grote diversiteit tussen én binnen de gebieden. Hiervoor hanteert Zaanstad het afwegingskader interactieve beleidsvorming (2009/1366), in 2009 vastgesteld door de raad. Voor het Mobiliteitsplan Noord is deze aanpak toegepast.

Voor het Mobiliteitsplan als product, een koers voor 2040, geldt dat de algemene belangen groot zijn. Daarom wordt in de MAAK.gebieden in deze fase gekozen voor raadplegen/adviseren. De opbrengst van het gesprek met de stad wordt voorgelegd aan het bestuur. Dat maakt vervolgens de afweging of en hoe zij de mening van de verschillende belanghebbenden meeneemt in haar overweging en besluit. We vragen deelnemers aan het gesprek met de stad daarmee om hun advies.



4. Hoe zag het participatieproces er uit?

Het is cruciaal dat het Mobiliteitsplan Noord een breed draagvlak heeft in de samenleving, zodat naast de gemeente ook bewoners, ondernemers en andere betrokken partijen daaraan uitvoering gaan geven.

In het voorjaar van 2021 is er een enquête gehouden (ca. 1000 reacties) en zijn de mogelijke maatregelen voor het Mobiliteitsplan Noord besproken in drie online bijeenkomsten met bewoners en ondernemers in Noord (ca. 140 deelnemers). Daarnaast zijn er in de tweede helft van 2021 verschillende groepsgesprekken gevoerd met bewonersgroepen en ondernemers op specifieke onderwerpen. We hebben waardevolle input ontvangen. Op basis hiervan zijn de plannen aangepast en verder uitgewerkt. Zo is na de bijeenkomsten de scope van het gebied vergroot met heel Krommenie, zijn de opgaven opnieuw geformuleerd, de verkeerscirculatie Krommenie aangescherpt, de functie van brug bij Willis veranderd en een onderzoeksgebied aangewezen voor een 2e ontsluiting van Noorderveld. Vervolgens heeft er op 29 november 2021 een webinar plaatsgevonden met bewoners en ondernemers om de resultaten terug te koppelen en dit aangepaste conceptplan in presentatievorm te bespreken (ca. 150 deelnemers).

Het uitgeschreven concept Mobiliteitsplan Noord is in januari aangeboden aan het college en de raad. Hiermee is dit concept plan openbaar gemaakt. Bewoners en ondernemers hebben nog op het conceptplan kunnen reageren en er hebben nog diverse gesprekken plaatsgevonden. Vervolgens is het plan definitief gemaakt en wordt nu bestuurlijk aangeboden ter besluitvorming.

5. De vier criteria: wat is waargemaakt van de voornemens?

5.1 Bereik

Het gebied Noord zelf kent ongeveer 45.000 bewoners. Via huis-aan-huis, digitale nieuwsbrief, social media, gebiedswebsite, huis aan huis krant en ondernemers/stakeholders netwerken zijn zij geïnformeerd over het proces en uitgenodigd voor bijeenkomsten en inloophmomenten. In alle berichten werd de link naar de gebiedswebsite consequent genoemd.

5.2 Proces

Enquete (ca. 1000 reacties)

Maart 2021: 3 mobiliteits sessies (ca. 140 deelnemers)

Verdiepende gesprekken in de buurten

November 2021: webinar (ca. 150 deelnemers)

Januari 2022: toelichtende, verdiepende gesprekken Krommenie

5.3 Opbrengst

Zie bijlage een compleet overzicht van reacties.

Over het algemeen kan gesteld worden dat er draagvlak is voor de doelen die zijn gesteld met de voorgestelde maatregelen. Wel is de precieze uitwerking van de maatregelen van belang en partijen willen daar graag nauw bij betrokken worden.

De voorgestelde maatregel verkeerscirculatie Krommenie leidt nog niet bij iedereen tot tevredenheid. Bij de uitwerking vergt dit extra aandacht met tellingen en monitoring.

Uit gesprekken met de stad kwam naar voren dat verkeer een belangrijk onderwerp is. Bewoners van Noord maken zich zorgen over de toenemende verkeersdruk, zeker nu er ook nog veel nieuwbouwwoningen op stapel staan. Zij zien de doortrekking van de A8-A9 als de oplossing maar maken zich grote zorgen over de planning en de haalbaarheid van realisatie.

5.4 Terugkoppeling

Tijdens het opstellen van het Mobiliteitsplan Noord is zoveel mogelijk van de opbrengst en resultaten van elke adviesronde in beeld gebracht, met name vanuit de gebiedswebsite en de nieuwsbrief MAAK.Noord. De verslagen van de bijeenkomst van de webinar en mobiliteits sessies zijn verspreid onder de deelnemers. Zo konden deelnemers zien wat er aan input is binnengekomen. Vragen zijn zoveel mogelijk direct beantwoord. In de bestuurlijke stukken, die ook op de website komen te staan, kunnen ze zien wat er met hun reactie is gedaan.

5.5 Noord rapportage op de participatiedoelstellingen

De participatie heeft meerdere malen in het proces tot wijzigingen en aanvullingen geleid in het MP Noord.

- Autbrug Willis aangepast naar een fietsbrug
- Verkeerscirculatie Krommenie naar aanleiding van de gesprekken met verschillende buurten aangescherpt
- Eilanden van Hain als gebied toegevoegd
- Eventuele auto-ontsluiting Noorderveld verder verkend irt OV.
- Extra fietsbrug ter hoogte van de ontwikkeling met op het Mercuriusterrein
- Geen fietsroutes meer in het Noordsterpark
- Als uitwerking van het ZMP nadrukkelijker inzetten op het Nieuwe 30

Ten opzichte van het conceptdocument dat in januari door het college is vrijgegeven zijn de volgende aanpassingen gedaan:

- P6. Wens/uitgangspunt A8/A9 sterk aangezet

- P11. Wandelen en fietsen op één, vervangen door Wandelen en fietsen krijgen ruim baan (conform ZMP)
- P16. Maatregelen 18: Pilot Logistiek toegevoegd
- P17. Kaartbeeld met daarin maatregelen 18 opgenomen.
- P26. Toegevoegd dat door de opwaardering van de Rosariumlaan het ook mogelijk is om de Eilanden van Hain op deze weg te ontsluiten. Voor het logistieke verkeer wordt verder doorverwezen naar maatregel 18. In de maatregel zelf stond nog benoemd dat bij het invoeren van de maatregelen zorgvuldige monitoring en communicatie essentieel is.
- P.26 toegevoegd dat deze maatregel is om leefbaarheid veiligheid en gezondheid te verbeteren.
- Na pagina 35 op een nieuwe pagina pilot logistiek toegevoegd
- P.40 (was 39) de kop boven het figuur duidelijker uitgelegd
- P 46 (was 45) maatregelen 18 toegevoegd onder de korte termijn maatregelen
- P. 47 (was 46) bij maatregel 8 toegevoegd dat de verkeerscirculatie (deels) reeds mogelijk is zonder aanpassing aan de N203.
- P 47 (was 46) extra blok ingevoegd waarbij de noodzaak van monitoring en communicatie nogmaals wordt benadruk.

Overzicht reacties op concept Mobiliteitsplan Noord tijdens webinar op 29 november 2021		
Nr.	Reactie/vraag aanwezigen	Beantwoording projectteam
1	Veel aandacht voor fietsers. Onrealistisch dat autoverkeer zo afneemt. Geen oplossing voor verkeer Willis.	De bereikbaarheid van Willis maakt onderdeel uit van het verkeerscirculatieplan waarbij doorgaand verkeer in centrum van Krommenie wordt gemedend. Een autobrug bij Willis zou extra sluipverkeer vanaf de provinciale wegen door Krommenie oproepen. Tevens is gekeken hoe het bestaande fietsnetwerk geoptimaliseerd kan worden. De ontbrekende schakels zijn toegevoegd en er wordt gewerkt aan de verbetering van de fietsvoorzieningen.
2	Fietsbruggen positief.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
3	Aandacht voor fiets is prima, fietsbrug in Willis is overbodig bij 2 andere fietsbruggen hebben de voorkeur.	Om voorzieningen beter bereikbaar te maken zijn vooral nieuwe fietsroutes van oost naar west nodig. De fietsbrug bij Willis maakt onderdeel uit van een "Noorderveldroute" – vanaf de Krommenieër-Woudpolder door de wijk Willis en het bedrijventerrein Molletjesveer, Noorderveld naar de Zaan – om een betere verbinding tussen deze locaties te creëren.
4	Parkenroute is een beetje jammer.	Om voorzieningen beter bereikbaar te maken zijn vooral nieuwe fietsroutes van oost naar west nodig. De Parkenroute is een fietsverbinding van de Krommenieër-Woudpolder langs het Rosariumpark, Agathepark en Noordsterpark naar de Zaan.
5	Over algemeen goede plannen, 3 fietsbruggen lijkt me overdreven. Ontsluiting Hain op de provinciale weg ontbreekt.	De fietsbruggen zijn voorgesteld om de reeds genoemde oost-west fietsroutes korter en sneller te maken. De Eilanden van Hain is nog in onderzoek en de voorgestelde maatregel wordt later ingevoegd.
6	Fietsbruggen en 1 voor diensten is goed plan. Aansluiting van de snelweg A8-A9 is prima. Kleine rondjes 1 richting prima.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
7	Fietsbrug Willis nodig?	Zie antwoord op vraag 3.

8	30 km prima, 3 fietsbruggen dicht bij elkaar misschien iets teveel van het goede, starten met A8-A9!	De Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland besluit over het Landschapsplan Stelling van Amsterdam/Verbinding A8-A9 op 14 december jl., waarbij o.a. de maatregelen genoemd in het Landschapsplan, als een samenhangend geheel verder uitgewerkt worden in de volgende fase van het project Verbinding A8-A9. De gemeente Zaanstad heeft in haar begroting een bijdrage aan de realisatie van de Verbinding A8-A9 gereserveerd en Zaanstad is (ambtelijk) betrokken geweest bij het opstellen van het Landschapsplan. De fietsbruggen zijn voorgesteld om de reeds genoemde oost-west fietsroutes korter en sneller te maken.
9	Waarom 2 fietsbruggen? Als de parkenbrug er is, is het fietsprobleem al opgelost. De extra fietsbrug bij Willis lijkt voorsorteren op een autobrug.	Zie antwoord op de vragen 1, 3 en 5.
10	Fietsbrug bij Willis is overbodig. Geld kan beter ergens anders worden besteed	Zie antwoord op vraag 3.
11	2 fietsbruggen op 200 meter van elkaar is overbodig.	Er is behoefte aan een fijnmazig lokaal netwerk. Als er niet te veel hoeft te worden omgereden pakt men eerder de fiets. Het maakt voorzieningen beter bereikbaar.
12	Fijn dat er veel aandacht is voor fietsen. 30km/u heel fijn.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
13	Er dient voor verkeer en niet slechts de fiets oost-west verbinding te worden gerealiseerd.	Het fietsen wordt hiermee gestimuleerd, zie antwoord op vraag 11. Meer autoverbindingen zou extra sluipverkeer vanaf de provinciale wegen door Krommenie oproepen, wat niet wenselijk is.
14	Hoe zit het met het toenemende verkeer op de rosariumlaan en de verkeersveiligheid voor fietsers daar? Is nu al niet echt veilig, m.n. rondom rotonde Heiligeweg.	Langs de Rosariumlaan zijn goede voorzieningen voor het fietsverkeer. Op de kruispunten zal bekeken moeten worden wat het effect is van het extra autoverkeer. De fietser heeft bij de Heiligeweg in ieder geval voorrang.
15	De positie auto is onderbelicht en men is te optimistisch over een besluit dat al sinds 1960 niet genomen is m.b.t. A8/A9, fietsbruggen zijn fijn.	Zaanstad Noord heeft een hoog aandeel van de auto in verplaatsingen, het is een echte autostad. De voorgestelde maatregelen bieden alternatieven voor het gebruik van de auto bij verplaatsingen binnen Zaanstad Noord.

		Om de functie van de N203 voor het lokale verkeer (vooruitlopend op de doortrekking A8/A9) te verbeteren stellen we dynamisch verkeersmanagement voor (regeling van de verkeerslichten waarin ruimte wordt geboden aan het inkomend verkeer vanuit de dorpen).
16	Waarom 2 fietsbruggen? Als de parkenbrug er is, is het fietsprobleem al opgelost. De extra fietsbrug bij Willis lijkt voorsorteren op een autobrug.	Zie antwoord op de vragen 3 en 5.
17	Aandacht voor fiets is prima. Zonder A8-A9 geen extra huizenbouw, anders verkeersinfarct.	De A8/A9 biedt het grootste resultaat en hier wordt vol op ingezet. De verwachting is dat de voorgestelde maatregelen van het Mobiliteitsplan Noord zodanig bijdragen dat projecten gerealiseerd kunnen worden, ook als de A8/A9 onverhoopt op zich laten wachten. Met name in beide dorpen zorgt het voor een betere verdeling van de verkeersstromen.
18	30km per uur is goed, slecht idee brug Willis in bijzonder voor hulpdiensten.	Zie antwoord op vraag 3
19	Lijkt beter te worden als er 30 km/u komt. Zaanbocht graag eenrichtingsverkeer i.v.m. veiligheid voor fietsers en voetgangers.	Met eenrichtingsverkeer houden we voor een richting de mogelijkheid open om door het centrum te rijden, zonder dat ze daar een bestemming hebben. Door in te zetten op een knip wordt het autoverkeer minder, kunnen we meer ruimte geven aan de fietsers en wordt het daarmee veiliger voor fietsers en voetgangers.
20	30 km zones uitstekend.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
21	30 kilometer is prima, maar A8/A9 is cruciaal.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
22	Weverstraat is prima straat voor ontsluiting. 30 km daar lijkt mij niet handig. Tevens is de oversteekbaarheid bij het Kruispunt Snuiverstraat heel slecht. Als automobilist zie je niet wat er van rechts aankomt doordat er daar nog steeds parkeerplaatsen zijn. Ik heb hier al 3x een melding van gemaakt. Dit zou worden opgelost met de nieuwe bestrating,	Het vastgestelde Zaans Mobiliteitsplan heeft als koers 30km voor alle woongebieden.

	maar dit is niet gebeurd. Levensgevaarlijk voor schoolgaande kinderen vanuit de richting Wormerveer.	
23	Maar Weverstraat MOET wel 30 km worden. Het is nu al een soort snelweg met gevolg enorme herrie voor de omwonenden.	Dit is ook onze intentie. In Krommenie blijft alleen de Rosariumlaan 50 km/u, op alle overige wegen is het voorstel 30 km/u.
24	Zonder A8-9 lijkt een en ander zinloos.	Zie antwoord op vraag 17.
25	A8-A9 verbinding cruciaal. Die komt er niet!	Zie antwoord op de vragen 8 en 17.
26	Te weinig aandacht voor de noodzaak van de A8-A9 verbinding. Doen we nu al meer dan 40 jaar over en nu nog 40 jaar?	Zie antwoord op vraag 8.
27	De positie auto is onderbelicht en men is te optimistisch over een besluit dat al sinds 1960 niet genomen is m.b.t. A8/A9, fietsbruggen zijn fijn.	Zie antwoord op de vragen 8 en 17.
28	Er wordt van uitgegaan dat A8-A9 wordt aangelegd. Waarom wordt daar niet meer werk van gemaakt door Zaanstad? Het loopt nu al verschrikkelijk vast elke dag.	Zie antwoord op vraag 8.
29	Erg veel op lokale problematiek of wensen; concreet idee of plan voor A8-A9 ontbreekt.	Zie antwoord op vraag 8.
30	A8-A9 waarom nog steeds niet meer duidelijkheid hierover? En komt Assendelft nog aan bod?	Zie antwoord op de vraag 8. Voor Assendelft wordt er in een volgende fase een apart uitwerkingsplan opgesteld.
31	Alles valt en staat met de verbinding A8/A9 anders valt het hele plan als een kaartenhuis in elkaar.	Zie antwoord op vraag 17.
32	Goed: Vlusch dicht.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.

33	Vlusch ontbreekt in maatregelen	De Vlusch maakt onderdeel uit van het verkeerscirculatieplan van Krommenie. Aan de zuidkant wordt de Vlusch afgesloten (ten noorden van het Visserspad), zodat dit geen doorgaande route meer is. De Blokbrug wordt opengesteld voor autoverkeer, zodat de bewoners van de Vlusch wel hun woning kunnen bereiken. De Vlusch blijft eenrichtingsverkeer voor auto's.
34	Lijkt goed verhaal, wanneer start de afsluiting van de Vlusch? Nu de nieuwe wijk in het Blok bijna af is, is dat een goed moment	De uitwerkingsplannen worden gemaakt zodra het Mobiliteitsplan is vastgesteld. Deze maken onderdeel uit van onder meer de Strategienota MAAK.Noord.
35	T.a.v. Krommenie helder plan, zeker bij ons op de Vlusch.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
36	Plan knip voor de Vlusch is een goed plan. Het verkeer dat nu gebruik maakt van de Vlusch is veel te veel.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
37	Als bewoner van Willis ben ik positief over de plannen voor de bewoners van de Vlusch.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
38	Van de 100 auto's over kruislaan gaat 52 naar Vlusch en van die 52 gaan er 18 naar Willis. Dus meeste auto's gaan dorp in.	Door de aangepaste wegenstructuur in Krommenie, zorgen we ervoor dat alle woningen nog bereikbaar blijven, maar voorkomen we dat ze dit via ongewenste routes als de Kruislaan of het Vlusch doen. Zodat deze straten minder een auto-functie en meer een verblijfsfunctie krijgen.
39	Helemaal eens Saskia! Ook vanaf de Vlusch gaat het grootste gedeelte linksaf en veel minder Willis in. Plan Willis ontsluiting wordt een drama via alleen Rosariumlaan.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
40	Brug Willis staat al 30 jaar gepland nog 10 jaar erbij.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
41	Brug bij Willis is goed plan. Zeker als het voorbereid is voor autoverkeer.	Zie antwoord op vraag 1.

42	Geen auto brug Willis.	Zie antwoord op vraag 1.
43	Prima presentatie. Te weinig ontsluiting van Krommenie door geen brug voor motorvoertuigen ten noorden van Willis. Parkeerterrein Durghorst niet beschikbaar vanwege huidige en toekomstige woningbouw.	Zie antwoord op vraag 1.
44	Ontsluiting van Willis is altijd ook bij de eerste plannen via de Rosariumlaan gedacht.	Zie antwoord op vraag 1.
45	Bussluis Eikelaan zie ik niet en het gebruik van de Rosariumlaan voor Willis als ontsluiting.	De bussluis is niet opgenomen in het maatregelpakket, omdat we verwachten dat deze niet nodig is om het gewenste resultaat te behalen. Daarnaast zorgt de bussluis ervoor dat de bereikbaarheid voor de bewoners van de Eikelaan beperkt is en zullen bewoners van het Blok of de Vlusch via de Weverstraat en de Eikelaan naar hun woning moeten rijden, in plaats van via de Rosariumlaan.
46	Goed plan om het centrum van Krommenie te beschermen.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
47	Eenrichtingsverkeer Badhuislaan goed	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
48	Veel minder doorgaand verkeer in Krommenie is mooi.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
49	Krommenie middenstand leeft van passanten.	Door leefbaarheid in de centra te verbeteren wordt het ook een prettiger gebied om te verblijven en daarmee te winkelen. Ook blijft het mogelijk met de auto in het centrum te komen, maar minderen we het doorgaand verkeer om die leefbaarheid te kunnen vergroten. Ook stimuleren we het fietsverkeer, wat extra passanten oplevert. In het ZMP zijn de effecten van de mobiliteitstransitie op de middenstand doorgerekend (zie paragraaf 9.4) en daarin is te zien dat het totale effect positief is voor beide centra.

50	Mis Krommeniedijk in het verhaal.	Op de Krommeniedijk verwachten wij richting de toekomst weinig veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. Deze dijk kan blijven functioneren, zoals deze nu al doet.
51	Met het realiseren van de Kreekrijk -Noorderveenweg verbinding verleggen we de problemen van Krommenie naar Saendelft.	Dit maakt onderdeel uit van het nog op te starten Mobiliteitsplan Assendelft.
52	Ik mis de aansluiting Marslaan op de N203. In alle scenario, s worden Rosariumlaan en Jupiterstraat zwaarder belast.	Zie antwoord op vraag 5.
53	Brug bij Marslaan voor omsluiten Hain mis ik in het plan.	Zie antwoord op vraag 5.
54	Ik hoor niets over de ontsluiting van Eilanden van Hain.	Zie antwoord op vraag 5.
55	Er is geen verbinding gemaakt met de nieuwbouwplannen zoals langs de vaart en de Hain. Waar zijn de oplossingen voor de specifieke gebieden?	Zie antwoord op vraag 5.
56	Nu te veel verkeer tussen Trias en Stoplicht Assendelft	Binnen de studie van de Eilanden van Hain gaan we specifiek in op deze kruispunten om te beoordelen of ze voldoende capaciteit hebben, of dat er aanpassingen nodig zijn om het verkeer op een goede manier af te wikkelen.
57	Ik ben wat later aangeschoven dus ken niet alle maatregelen. Wat ik wel zie is dat best veel gericht is op mensen die goed mobiel zijn en minder voor mensen die minder mobiel zijn. Verder zie ik niets voor mijn eigen woonomgeving terwijl daar wel woningbouw op het plan staat. En ik kan nu soms al nauwelijks mijn straat uitkomen (Industrieweg).	Door in de centra meer ruimte te creëren voor fietser en voetgangers, kan de ruimte ook beter worden ingericht voor mensen die minder mobiel zijn. Bijvoorbeeld in plaats van een krappe stoep met een parkeerplaats ernaast een brede stoep. Uiteraard houden we in de centra wel parkeerplekken beschikbaar voor mensen die afhankelijk zijn met de auto of voor een winkel of voorziening moeten parkeren.
58	Auto ontsluiting mist terwijl de huizen groeien. Ook de winkels zullen hierdoor minder klanten krijgen vanwege matige bereikbaarheid.	Zie antwoord op vraag 49.

59	Het lijkt niet aangewezen om het autoverkeer te belemmeren. De bouwtekening wacht niet maar er wordt niet alles tegelijk meegenomen.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
60	Meerdere bruggen over de Nauernasche Vaart wel echt nodig?	Zie antwoord op vraag 11.
61	Weinig details bekend ... betreffende de Blokkerbrug.	Om de woningen langs de Vlusch bereikbaar te houden, stellen we de Blokbrug weer open voor autoverkeer. Hier zullen alleen de bewoners van de Vlusch gebruik van maken.
62	Heel goed: autoluw dorpskernen EN faciliteren deel auto's Minder goed: auto overbrugging blokkades tussen Krommenie en Wormerveer	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
63	Het pakket maatregelen is niet wat eerst besproken is.	Het maatregelenpakket heeft zich naar aanleiding van een breed participatietraject verder ontwikkeld t.o.v. het eerste concept. De verkeersmaatregelen voor de verkeerscirculatie in Krommenie komen in grote lijnen overeen met de maatregelen die samen met de bewoners zijn bedacht en besproken. Enige wijziging is het ontbreken van de bussluis op de Eikelaan, zie hiervoor de reactie op vraag 45.
64	Ik vind het niet goed dat Assendelft niet mee is genomen behalve het station. Assendelft valt ook onder noord!	Voor Assendelft wordt er in een volgende fase een apart Mobiliteitsplan opgesteld.
65	Ontsluiting Noorderveld/woningen Meneba wordt een drama	Er wordt gewerkt aan het verbeteren van het kruispunt, aansluiting Ned Benedictweg. Ook worden de nieuwe bewoners gefaciliteerd en gestimuleerd om zoveel mogelijk van alternatieve vervoermiddelen gebruik te maken. Door daarnaast een knip voor het autoverkeer te realiseren op het Noordeinde, voorkomen we dat het autoverkeer van de nieuwe ontwikkeling door het centrum gaat rijden.

66	Bereikbaarheid Molletjesveer d.m.v. OV niet verbeterd	In overleg met de concessieverlener (Vervoerregio Amsterdam) kijken we naar de mogelijkheden voor OV op de bedrijventerreinen. OV-lijnen op bedrijventerreinen zijn per definitie moeilijk, door de eenzijdige vraag, maar in de combinatie met de ontwikkeling van Brokking en Meneba zijn hier mogelijkheden. Daarin zullen we niet alleen Noorderveld, maar ook Molletjesveer betrekken.
67	Er is te weinig aandacht voor een goede, vlotte ontsluiting van de bedrijfsterrainen.	Voor de bedrijventerreinen wordt ingezet op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en het realiseren van een OV-verbinding. Daarnaast wordt nog gekeken naar een tweede auto-ontsluiting voor Noorderveld 1.
68	Geen 1 maatregel voor Westknollendam.	Voor Westknollendam zijn weinig verkeerproblemen gemeld. We verbeteren de fietsroute langs de Zaan voor een betere fietsbereikbaarheid. Daarnaast onderzoeken we een 2e ontsluiting van Noorderveld en het versterken van het OV in het gebied. Dit is nog een zoekgebied, geformuleerd als nader te onderzoeken en onderdeel van de verdere uitwerking van de plannen. Daarbij zal ook de relatie met Westknollendam worden meegenomen.
69	Ik denk dat de Noorddijk meer aandacht vraagt, de mensen uit Brokking en de andere nieuwbouw zullen niet via de Ned Benedictweg naar het station gaan.	Door het Noordeinde te knippen voor autoverkeer, zullen bewoners van Meneba en Brokking niet via deze route met de auto kunnen rijden en wel via de Ned Benedictweg moeten. Met de fiets kunnen ze wel langs de Zaan naar het station.
70	Knip Noorddijk voor auto lijkt me geen goed plan.	Het is van belang om doorgaand verkeer in de Zaanbocht (centrum Wormerveer) te voorkomen wanneer dat verkeer daar geen bestemming heeft. Door in te zetten op een knip wordt het autoverkeer minder, kunnen we meer ruimte geven aan de fietsers en wordt het daarmee veiliger voor fietsers en voetgangers. De knip wordt op projectniveau verder onderzocht en uitgewerkt.
71	Ik zie weinig OV toegevoegd...	Zie antwoord op vraag 66.
72	Ik mis het aanleggen van Groen/bomen voor de leefbaarheid.	Dit maakt onderdeel uit van de leefbaarheidsmaatregelen van de provincie en is tevens onderdeel van het vastgestelde Perspectief MAAK.Noord en de op te stellen Strategie daarbij.

73	Ik mis de woorden CO2-uitstoot en fijnstof in de presentatie.	In het ZMP zijn globaal de milieueffecten voor Zaanstad in beeld gebracht. Daarin zijn geen negatieve effecten te zien. In de vervolgitwerking van de plannen zal, dit een belangrijk thema zijn.
74	Voorstel is interessant maar vraag voor oost is wel hoe voorkom je sluipverkeer naar de Heiligeweg.	De Heiligeweg zal ter hoogte van de brug bij de kerk ook worden afgesloten voor autoverkeer. Alleen het vrachtverkeer zal in het kader van laden en lossen doorgang kunnen krijgen, daarvoor zal het zich wel moeten aanmelden.
75	Suggestie: Kleine eenrichtingverkeerrondjes. Zijn de nieuwbouwplannen meegenomen?	De nieuwbouwplannen van 4.000 tot 5.000 woningen in Zaanstad Noord zijn meegenomen in de berekeningen.
76	Padlaan gewoon eenrichting... De Padlaan is nu een racebaan.	Zie antwoord op vraag 38.
77	Eens Padlaan 2 richtingen.. daar wordt al jaren over gesproken, maar wordt amper naar geluisterd.	Zie antwoord op vraag 38.
78	Voor de Kerkstraat geldt ook dat het een racebaan is laatste stuk naar de Zaanbocht, huisnummers 1-15.	Over het algemeen wordt de maximale snelheid hier niet structureel overschreden en voor een enkele snelheidsovertreder kunnen wij helaas geen maatregelen toepassen/ handhaven. Dit is een taak van de politie.
79	Is de mogelijkheid om Krommenie-Assendelft een intercitystation te maken meegenomen?	Dit is afhankelijk van het aantal in- en uitstappende reizigers en deze afweging wordt door de NS gemaakt.
80	Er wordt bij Willis gesproken over een fietsbrug. Deze is ook beschikbaar voor nood- en hulpdiensten. Dat wordt dus een aardige brug. Is dit mogelijk een vrijbrief om deze brug in de toekomst open te stellen voor meer verkeer? Zien jullie dit als mogelijke optie?	Het is bedoeld als fietsbrug. Een autobrug bij Willis zou extra sluipverkeer vanaf de provinciale wegen door Krommenie oproepen.
81	Ik woon op de Kruisstraat, zoals beschreven een drukke doorgaande weg richting Willis, gemeten 4000 auto's per dag, 2000 vrachtwagens per week. Ik mis even hoe het voor ons minder gaat worden. I.p.v. rechts gaan we zo met zijn allen	Door de Vlusch af te sluiten voor autoverkeer en in het centrum aanvullende maatregelen te nemen voor het autoverkeer gaat het verkeer richting Willis niet meer via de Vaartbrug en de Kruisstraat, maar via de Rosariumlaan.

	links om in Willes te kunnen komen omdat ze niet meer door de Vlusch kunnen + nog de nieuwe bebouwing die er aan zit te komen.	
82	Ik mis nog even de vermindering door de kruisstraat, ik hoor meer fietsers maar de Willis bewoners gaan dan toch links i.p.v. rechts naar de Vlusch? Nu 4000 auto's per dag en 2000 vrachtwagens.	Zie antwoord op vraag 81.
83	Waarom is de brug over de vaart (brug 2) belangrijker dan een fietsbrug bij Willis? Of heeft dat alleen met de financiering te maken?	Klopt, de financiering van de fietsbrug bij de Padlaan maakt onderdeel uit van de Woningbouwimpuls middelen.
84	Het duurt nog even maar wilde wel melden dat in dit nieuwe plan de Fietsbrug Willis nu ineens aan de noordkant van De Berg is ingetekend (oude wegen waren aan de zuidkant) en nu langs onze rij woningen loopt, wij hebben een terras (geen tuin dus geen afscheiding) aan het huidige vrij rustige fietspad, extra verkeer zoals brommers en hulpdiensten is behoorlijk veel overlast voor ons.	De fietsbrug is nu aan de noordkant ingetekend vanuit de wens van meerdere bewoners om het bestaande fietspad te gebruiken en te verlengen. Wanneer deze brug gerealiseerd zal worden, vindt er afstemming plaats over welke locatie het meest wenselijk is.
85	Als er her en der knippen in allerlei wegen worden gezet, hoe kunnen we vanuit Willis dan in het centrum komen? Ik ben niet van plan om mijn boodschappen op de fiets te gaan halen. Sterker nog, ik moet hiervoor een fiets aan gaan schaffen.	Via de Rosariumlaan en de Heiligeweg is het centrum van Krommenie goed te bereiken met de auto voor bewoners uit Willis.
86	Drie fietsbruggen over ongeveer 1 kilometer afstand over de vaart. Waarbij de "fiets"-brug bij Willis ook gebruikt gaat worden door de hulpdiensten. Deze brug komt er toch gewoon om uiteindelijk een autoverbinding te maken tussen Krommenie en West-Knollendam/Noorderveld? Maar dit gaat toch volledig tegen de ambitie in om het autoverkeer uit de	Zie antwoord op vraag 80.

	woongebieden te halen. Er ontstaat op deze manier een nieuwe manier om Krommenie met de auto te doorkruisen. De plannen om van de provinciale wegen en de Rosariumlaan in Krommenie hoofdaders te maken zijn goede plannen, maar zorg ervoor dat het richting de woonkernen woonverkeer blijft in plaats van nieuwe doorgaande wegen dwars door woonwijken heen.	
87	Hebben de hulp en nooddiensten om deze Willis brug gevraagd? Welk probleem moet er worden opgelost?	Vanuit de ruimtelijke ordening is het wenselijk dat elke wijk in ieder geval twee ontsluitingen heeft. Zodat bij calamiteiten altijd een van deze 2 verbindingen te gebruiken is.
88	Eerst nadenken over ontsluiten. Daarna pas Hain ontwikkelen	Dit ontsluitingsvraagstuk maakt onderdeel uit van het project Eilanden van Hain, tevens zie het antwoord op vraag 89.
89	En de Hain? Wat gaat daar gebeuren?	Aanvullend bij mobiliteitsplan wordt dit onderzocht. Wat zijn de alternatieven en wat is er nog meer mogelijk en hoe moeten de kruispunten dan worden vormgegeven?
90	Ik zie enkel alternatieven voor de fiets, maar er komen steeds meer auto's en mensen blijven die gebruiken.... Bereikbaarheid met de auto is ook heel belangrijk. Bv. autoluw maken van de Zaanbocht... dit lijkt mij een slecht idee. Dan komt de doorstroming in het geding in Wormerveer.	We gaan het niet autoluw maken. Je kunt er nog steeds komen straks met de auto. We willen eerder ervoor zorgen dat er andere routes worden genomen. Uiteraard is het in de Zaanbocht ook belangrijk dat mensen kunnen blijven winkelen.
91	Er wordt gesproken over P op loopafstand. De fietsroute "parkenroute" loopt dwars over de parkeerplaats op de Noorderhoofdstraat. Mijn vrouw en ik zijn deels gehandicapt. Hoe gaan we dit regelen.	In de uitwerking gaan we hier verder over nadenken en gesprekken over voeren. Mensen die korte afstand routes nodig hebben, dat zal er zeker blijven en beschikbaar zijn.
92	Denk na over de fietsbruggen onder de N246 + Nauernasche vaart verdiept te doen, dus dan worden het fietstunnels.	Bij de uitwerkingsplannen worden de fietsbruggen en oversteken verder uitgewerkt waarbij verschillende aspecten worden meegewogen (zoals veiligheid, kwaliteit, financiële haalbaarheid). Voor nu zijn we uitgegaan van fietsbruggen, omdat

		daarmee minder hoogteverschil hoeft te worden overbrugd. Een fietstunnel heeft meer impact bij het aan en afrijden van de tunnel, maar zal bij de uitwerking zeker worden meegenomen.
93	Bij de rotonde op de Rosariumlaan richting zwembad de Crommenije zijn regelmatig gevaarlijke situaties met fietsers. Welke voorzieningen zijn er hiervoor als de verkeerdruk toeneemt?	Alle kruispunten op de Rosariumlaan zullen goed in beeld worden gebracht bij verdere uitwerking van de plannen.
94	Graag wat meer aandacht voor de toenemende verkeersdruk op de rosariumlaan, Dit in relatie tot fietsers en vele ongevallen op de rotonde m.n. bij de Heiligeweg.	Zie antwoord op de vragen 93 en 14.
95	Rondom Rosariumlaan zijn heel mooie doorlopende fietsroutes te realiseren en daarmee conflict tussen autoverkeer en fietsverkeer (zwembad en scholen) te verminderen. I.p.v. rotondes wellicht fietstunnels?	Dit zou een overweging kunnen zijn. In principe heeft het fietsverkeer altijd voorrang op de rotondes, waardoor de oversteekbaarheid goed is en fietsers nooit hoeven te wachten. Wanneer de rotondes het autoverkeer niet meer af kunnen wikkelen zal er naar andere opties gekeken moeten worden. Maar voorlopig verwachten wij dat de rotondes het verkeer goed af kunnen wikkelen.
96	Inrichting van de wegen met auto te gast gaat zeker helpen in de druk met ruimte voor de fiets.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
97	Visserspad veel bedrijven, kan daar geen fietsbrug/ of ontsluitingsweg doorheen. Hebben minder bewoners last van al dat verkeer.	Dit is onderzocht in het kader van de verbindingsweg tussen de Rosariumlaan en de Ned Benedictweg (ook in een korte variant richting het Vlusch). Het probleem zit hem in de aansluiting van de weg. Door de historie en bestaande groei van het weggennet is niet voldoende ruimte beschikbaar. Voor het Mercuriusterrein wordt nu ingezet op een wijziging van het bestemmingsplan om naar een woon/werk klimaat toe te werken, waardoor het zware vrachtverkeer hier geen bestemming meer heeft/minder zal passeren.
98	Waarom blijft het Visserspad een industrieterrein en geen groter woongebied??? Verplaats het naar het Noorderveld o.i.d.	Voor het Mercuriusterrein wordt nu ingezet op een wijziging van het bestemmingsplan om naar een woon/werk klimaat toe te werken,

99	Waarom wordt de Rosariumlaan niet als uitvalsweg genomen? Ver van huizen en losliggende fietspaden aanwezig.	Door de maatregelen in het centrum zetten we juist vol in op het gebruik van de Rosariumlaan als uitvalsweg voor Krommenie.
100	Drukke afvoeren via Rosariumlaan is vragen om vele ongelukken, Veel schoolgaande jeugd en zwembad.	Zie antwoord op de vragen 14 en 93.
101	Ontsluiting Marslaan naar provinciale weg is daar nu meer duidelijkheid over? Ontlast de Rosariumlaan mega!	De Eilanden van Hain is nog in onderzoek en de voorgestelde maatregel wordt later ingevoegd.
102	De extra ontsluiting via Marslaan is een optie die niet is meegenomen?	Zie antwoord op de vragen 88 en 89.
103	Waar is de bussluis in de Eikelaan gebleven?	Gaat om de noordkant van de Eikenlaan. In de berekeningen nu niet meegenomen. De intensiteiten nemen niet zodanig toe. Zie ook vraag 45.
104	Waar is de input van het bewonersoverleg gebleven?	Zie antwoord op vraag 45.
105	De oprichting van de werkgroep Eikelaan is ontstaan door afsluiting Vlusch en te veel verkeer in de Eikelaan. Zonder bussluis heeft alles geen zin. We moeten weer in gesprek, want dit accepteren wij niet.	Zie antwoord op de vragen 103 en 45.
106	Werkgroep Agathebuurt heeft duidelijke routes en bijzonderheden besproken met Maak Noord maar zie een flink aantal maatregelen niet terug. Komt dat nog of?	Zie antwoord op vraag 45.
107	Alles ontlasten betekent natuurlijk wel dat het op andere straten weer veel drukker gaat worden?	Dat klopt. We verschuiven de groter verkeersstromen naar straten die hiervoor geschikt zijn, zoals de Rosariumlaan in Krommenie of N515 en N246 in Wormerveer.

108	Nieuwbouw op het Durghorstplein vergroot al de parkeerdruk op dit plein gelet op het onzalige idee om daar een theaterzaal en buurthuis te vestigen. Tegen nieuwbouwplan is veel weerstand. Ook het gebruik van de Parkeergarage wordt door de bewoners van de appartementen aan de Heiligeweg boven deze garage en gebruik makers daarvan niet geaccepteerd. Het idee in dit mobiliteitsplan is niet haalbaar.	We zien kansen om in dit gebied de parkeergelegenheid op een slimmere manier te gebruiken. Om niet onnodig parkeergelegenheid te realiseren als deze ruimte ook een invulling kan krijgen die bijdraagt aan de verblijfskwaliteit.
109	Waar is de ontsluiting via het gasterrein?	Deze plannen zijn nog in ontwikkeling. Zaanstad Noord heeft 2 gasfabriek terreinen; een in Krommenie en een in Wormerveer.
110	Wat is status verbinding A8-A9?	Provincie, rijk en gemeente zijn hier mee bezig. Vanuit gemeente zetten we hier wel op in. Nu bezig met inpassingsstudie. Richting 2030 ligt het er op zijn vroegst.
111	Het gaat pas werken als de A8-A9 verbinding er is. En die is er de eerste 15 jaar niet. Tot dan wordt het deel tussen het Trias en overgang Assendelft onleefbaar voor de omwonende qua milieubelasting.	Het blijft een drukke verbinding en dat houdt je zeker zonder A8-A9. Maar er wordt nu al wel gekeken naar kortetermijnmaatregelen: geluidsschermen, drempels, verkeerslichten, snelheid. Dit om de druk te verminderen.
112	Dus een mini A8/A9 voor in ieder geval minimaal 10 jaar? Dwars door Assendelft begrijp ik.	Het blijft een drukke verbinding en dat houdt je zeker zonder A8/A9. Maar er wordt nu al wel gekeken naar kortetermijnmaatregelen: geluidsschermen, drempels, verkeerslichten, snelheid. Dit om de druk te verminderen.
113	Verkeer kiest andere routes doordat de hoofdroutes beroerd en overbelast zijn. Eerst de grote doorgaande routes zoals A8-A9. Sluipverkeer zijn mensen die naar hun werk gaan!	Zie antwoord op de vragen 8 en 17.
114	De A8 zo snel mogelijk verbinden met de A9.	Zie antwoord op de vragen 8 en 17.
115	Wanneer wordt er gesproken over de tijdelijke route voor het verkeer langs de sportvelden richting Heemskerk. De tijdelijke A8/A9 verbinding. Komt dit ook in het andere plan?	Voor Assendelft wordt er in een volgende fase een apart Mobiliteitsplan opgesteld.

116	Is het feit dat elk dorp of stadje de komende jaren duizenden woningen gaat bouwen nog niet genoeg om de A8/A9 onmiddellijk aan te leggen? Hoe staat Zaanstad hierin?	Zie antwoord op vraag 8 en 17.
117	Hebben de 30 km maatregelen die als eerst gerealiseerd gaan worden. Terwijl de afvoer naar de grote wegen er nog niet goed is niet als effect dat het verkeer juist langer in de kernen blijft? En daardoor meer uitstoot uitlaatgassen?	De reistijd in de kernen zal iets langer worden door de lagere snelheid. Bij lagere snelheid is de uitstoot echter lager, ook wanneer je dit compenseert voor de langere rijtijd.
118	30 km/u en het houden daaraan zorgt voor minder energie verbruik en minder uitstoot.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
119	Wanneer wordt er op de diverse plekken een knip gezet?	Dat weten we nog niet. Na vaststelling van het Mobiliteitsplan Noord worden uitwerkings- en uitvoeringsplannen opgesteld. Daar hoort ook een planning bij. Dit wordt in de nog op te stellen Strategienota MAAK.Noord opgenomen.
120	Hoe denken de ondernemers over de plannen? Het is essentieel dat de winkel per auto goed bereikbaar blijven. Met het vorig parkeerbeleid, daalde de omzetten.	Er is met winkeliers gesproken en ook met ondernemers. Veel ondernemers zijn voor de plannen. Omdat er zo meer levendigheid voor het gebied gecreëerd kan worden. Ook met de fiets kun je straks wat makkelijker in het gebied komen.
121	Dan kom ik niet meer thuis?	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
122	Het is gevaarlijk om echte afsluitingen en knips overal in te zetten aangezien er dan meer verkeer door andere gebieden komen. Meer Om rijbewegingen. Vlusch idd.	De afsluitingen en knips zetten we zo om, om juist het verkeer te krijgen op wegen waar we het willen hebben, zoals de Rosariumlaan.
123	In welke tijd kunnen we de aanpassingen voor de Vlusch verwachten?	Zie antwoord op vraag 119.
124	Afsluiting van de Vlusch; hoe gaat die eruitzien? Er lijkt niet veel ruimte te zijn. Kunnen auto's dan aan het eind keren of zoiets? Waar komt de knip exact?	Zie antwoord op vraag 119.

125	Waarom niet verdelen over Vlusch en het Blok?	Beide wegen zijn niet geschikt om grote hoeveelheden verkeer te verwerken. De Vlusch knippen we om de sluiproute naar Willis te beperken. Om de woningen langs de Vlusch bereikbaar te houden stellen we het blok open.
126	Ik neem aan dat er eenrichtingverkeer komt op de Vlusch, van zuid naar noord. Ontsluit op de rondweg naar Willis.	Het bestaande eenrichtingsverkeer op de Vlusch blijft behouden.
127	Blokbrug naar de Vlusch iets verdraaien.	De bestaande Blokbrug gebruiken we voor de aansluiting op de Vlusch
128	Wanneer zijn de details bekend betreffende de Blokkerbrug en kan de bewonerscommissie (koopwoningen) zijn eigen voorstellen nog inbrengen? Zoals het nu is voorgesteld gaat dit grote weerstand opleveren.	Na vaststelling van het Mobiliteitsplan Noord worden uitwerkings- en uitvoeringsplannen opgesteld. Daar hoort ook een planning bij. Dit wordt in de nog op te stellen Strategienota MAAK.Noord opgenomen.
129	Afsluiting van de Vlusch maakt dat de zonnebaars nog drukker wordt dan dat het nu al is, word dit ook een 30km/h weg? misschien dat hier ook een fiets gelegenheid gemaakt kan worden, zodat de zonnebaars minder aantrekkelijk is als racebaan, en de waterjuffer minder fietsers en hardrijdende brommers te verduren heeft en onze kinderen dus gewoon op deze ventweg van de zonnebaars kunnen spelen.	De Zonnebaars ten westen van de Vlusch is voor nu voorzien als een 50 km/u weg. Mogelijk kan de parallel structuur langs de Zonnebaars beter worden ingericht voor fietsverkeer.
130	Wanneer gaan we de Vlusch nu afsluiten?	Zie antwoord op vraag 128.
131	Blokbrug? wat gaat daar mee gebeuren? 1 richting met Parklaan rondje?	De Blokbrug zal open gesteld worden, zodat bewoners van de Vlusch hun huis kunnen bereiken. Dat betekent een rondje via de Eikelaan, Blokbrug, Vlusch en Zonnebaars.
132	Neem aan dat er nagedacht gaat worden over verkeersrichtingen elders? Als de brug bij de Parkstraat dicht gaat voor autoverkeer ontkom je ook niet aan 1 richtingsverkeer op de Parkstraat en Lindelaan, gelet op de breedte van de straat aldaar.	Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.

133	In 2023 wordt het centrum van Krommenie heringericht. Kan de éénrichting en omdraaiing van Padlaan/Zuiderhoofdstraat dan al worden meegenomen?	Op basis van het mobiliteitsplan zal een uitvoeringsagenda worden opgesteld. Daarin wordt gekeken, wanneer de verschillende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. Voor nu is het uitgangspunt dat bij het geplande onderhoud op een aantal locaties alvast het profiel van de weg wordt ingericht voor eenrichtingsverkeer.
134	Tijd om Zaanstad zo ver te krijgen dat ze de Padlaan in Krommenie, zo snel mogelijk 2 richtingen maken, de Weverstraat en Heiligeweg verbreden	Zie antwoord op vraag 38 en 99.
135	Gaat straks alles alsnog door de Kruisstraat met sluiproute door de parklaan?	Zie antwoord op vraag 81.
136	Zorgt voor sluiproutes door parklaan en blokkerbrug naar de kruisstraat	Zie antwoord op vraag 81.
137	Ik mis de logica op een rustigere Kruisstraat als je een sluiproute door het blok gaat maken?	De route door het Blok zal alleen gebruikt worden door bewoners van de Vlusch. Ten noorden van het Visserspad komt op de Vlusch een afsluiting voor het autoverkeer.
138	Bij het vaststellen van het VCP was het beperken van kruisend verkeer over de Provincialeweg een groot punt. Met dit plan ontstaat meer kruisend verkeer en dus minder doorstroom op de Provincialeweg. Voorziet goedappel daar geen conflict?	Zonder de realisatie van de A8/A9 zal het qua verkeersaantallen druk zijn op de provinciale weg bij Krommenie en Assendelft. De provincie en gemeente zijn bezig met kortetermijnmaatregelen om de leefbaarheid hier te vergroten. We voeren ook gesprekken om te kijken of de instelling van de verkeerslichten kan worden aangescherpt om ervoor te zorgen dat de bewoners van Krommenie en Assendelft beter de N203 op kunnen rijden of kunnen kruisen.
139	Geen vraag maar een advies: haal de flitspaal weg bij de kruising N203/Vlietsend. Deze ontwijk ik en mogelijk meerdere inwoners door Krommenie heen te rijden.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
140	Zeeheldenbuurt loopt met een knip compleet vast.	De Zeeheldenbuurt blijft ook met de knip op het Noordeinde ontsloten op de Noorderstraat. Deze kan de verkeersaantallen prima op een veilige manier verwerken.

141	Waar wordt er rekening gehouden met de extra verkeersdruk op de rotonde bij de Trias - n26 en het kruispunt. Al het extra verkeer vanuit Krommenie, geeft nog meer druk op deze rotonde en het kruispunt. Het is al een drama om Saendelft uit te komen in de spits.	In het onderzoek naar de Eilanden van Hain wordt ingezoomd op de verkeersafwikkeling van dit kruispunt. Daarin wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de capaciteit uit te breiden.
142	De derde brug naar Wormer, is de gemeente Wormerland daarmee akkoord?	De plannen zijn met Wormer gedeeld. Gemeente Wormerland ziet daar ook zeker de potentie van in. Maar verdere uitwerking is nog nodig.
143	En wordt de huidige vaartbrug nog verbreed?	Er is groot onderhoud ingepland. De brug zelf wordt niet verbreed, de bedoeling is dat er een nieuwe fietsbrug naast de bestaande brug wordt gelegd.
144	Opmerking: De brug over de Nauernasche Vaart tussen Padlaan en Kerkstraat is genaamd 'Veerbrug' en niet 'Vaartbrug' Vaartbrug is de brug in de N203.	Dat klopt, de oorspronkelijke naam van deze brug is de Veerbrug. In de volksmond wordt deze brug de Vaartbrug genoemd.
145	Hoe zien jullie de doorvaart in de vaart met 3 extra bruggen? Geluid, uitstoot etc.	De bruggen zullen allemaal beweegbaar zijn, om de doorvaart op de Nauernasche Vaart niet te beperken.
146	Waarom geen vlotbrug op plaats trekpont?	We zetten in op een burgverbinding, omdat dit meer toegevoegde waarde heeft. Ook is de ligging van de trekpont meer centraal dan de nieuwe locatie van de voorgestelde brugverbinding.
147	Zijn er ook mogelijkheden om een keer in gesprek te komen met iemand om de consequenties voor je eigen omgeving beter te kunnen overzien? Vorige keer zouden vragen achteraf beantwoord worden, maar dat is niet meer gebeurd. Inmiddels maak ik me ernstige zorgen of ik überhaupt bij mijn huis kan komen straks of daar vandaan. Nog los van de onduidelijkheid over de bouw in mijn achtertuin...	Dat kan. Er kan een bericht gestuurd worden naar de mailbox MAAK Noord: maaknoord@zaanstad.nl Dan wordt bekeken hoe we de vraag het beste kunnen invullen.
148	Het Guisveld staat als recreatieterrein aangegeven. Dit is toch beschermd natuurgebied voor vogels?	Het Guisveld is een Natura 2000 gebied. De recreatieve zone ligt tussen het station en het Guisveld in.

149	Groen toevoegen en groen wegnemen op bestaande plekken (berg Willis).	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
150	Logistiek verkeer is nodig maar geen razende trailers voor de deur, zoals nu	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
151	Trailers over de Kerkstraat nummers 1-15 richting Zaanbocht, hier staan oudere huizen welke nu de dendering voelen.	In het kader van het ZMP wordt er gesproken over Zero Emissies zones voor stadslogistiek in kernwinkelgebied, om de overlast/frequentie van vrachtverkeer te beperken. Deze plannen worden, los van het Mobiliteitsplan Noord, nog verder uitgewerkt.
152	Gewicht beperking instellen voor vrachtwagens tot 7,5 ton op de Zuiderhoofdstraat en Noorderhoofdstraat en Kruisstraat.	In het kader van het ZMP wordt stadsbreed nagedacht over de logistieke stromen in de centra van Zaanstad. De voorgestelde suggestie zou daar zeker onderdeel van kunnen zijn.
153	Hoe past Krommeniedijk in dit hele plan? Daar is nu ook al veel last van sluipverkeer.	Zie antwoord op vraag 50.
154	Fortuinlaan moet ook wat gebeuren. Dit is nu al een sluipweg Heiligeweg-Weverstraat. Dit om de stoplichten op de Heiligeweg-Weverstraat te omzeilen.	Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.
155	De Weverstraat lijkt in deze plannen veel te druk te worden. Denk erom dat het een woonstraat is die niet onleefbaar mag worden. Dus hier niet verkeer aanmoedigen maar remmen.	Dit nemen we mee in de uitwerking van de plannen. De Weverstraat moet niet een doorgaande route worden, maar een weg voor bestemmingsverkeer van Krommenie. De doorgaande route moet zijn via de Rosariumlaan. Dus het verkeer op de Weverstraat/Eikelaan remmen we af en op de Rosariumlaan proberen we het te versnellen door de doorstroming op de kruispunten te verbeteren.
156	Zijn de diverse kruispunten al doorgerekend of ze de toename van het autoverkeer wel aankunnen?	Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking. Daarin wordt bekeken welke vormgeving nodig is om de gevraagde verkeersaantallen te verwerken.

157	De verbinding via de nieuwe kreekrijkiaan naar de Noorderveenweg is de mini A8-A9 zeker met de aansluiting via communicatieweg.	Dit wordt op projectniveau verder uitgewerkt en wordt onderdeel van het Mobiliteitsplan Assendelft.
158	Verbindingsweg-Assendelft project hoe zijn de relaties tot dit project?	Dit project staat los van de uitwerking van het Mobiliteitsplan Noord.
159	Is OV over water een optie?	Zeker een optie. Vervoer over de Zaan kan als potentie benut worden. Vervoer over water is vaak wel langzamer en we zien OV over water meer voor het recreatieve, bijvoorbeeld vanuit Zaanse Schans verbinding met Zaanse Bocht.
160	VOW - zie de oplossing rond Dordrecht en Rotterdam - snelboten.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
161	Een veerpont in de smalste bocht in de Zaan - onzin, want de Zaan is een hoofdvaarweg.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
162	Hubs, deelauto's....wie zit daar op te wachten?	Dit zal niet voor iedereen interessant zijn, maar voor een hoop mensen wel een optie of een alternatief kunnen bieden. Waardoor mensen mobieler worden en mogelijk minder parkeerplekken nodig zijn, omdat ze niet allemaal een eigen auto hebben, maar deze delen.
163	Is er onderzocht of er behoefte is een deelauto en deelfietsen enz.?	MyWheels heeft op basis van hun eigen onderzoek al wel enkele postcodes aangegeven waar zij verwachten rendabel een deelauto te kunnen plaatsen. Deze postcodes lagen vooral in Zaandam en Assendelft. Verder onderzoek naar de kansen van deelmobiliteit in de Zaanstad wordt nog onderzocht.
164	600 extra woningen, 2.5 persoon per woning, 2 voertuigen per woning, knip Noorddijk, Noorddijk vanaf de Noordelijke kant afgesloten, dus alles over de N514 (Ned Benedictweg)!! Woon/werkverkeer, boodschappen, kinderen naar school, sport enz.! De kleur is nu al rood maar die kan zwart gemaakt	Het verkeerslicht zorgt ervoor dat het verkeer vanuit Wormerveer en de nieuwe ontwikkelingen op een goede en veilige manier de Ned Benedictweg op kan rijden. Dit kan er inderdaad voor zorgen dat het doorgaande verkeer op de Ned Benedictweg wat meer reistijd heeft.

	worden. Er worden op dit moment stoplichten geplaatst wat de doorstroming nog meer verslechterd.	
165	Zijn ontwikkelaars op de hoogte dat hun plannen misschien niet door kunnen gaan zonder dat eerst een goede verkeersmobiliteit is gegarandeerd?	Ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een aanvraag te voldoen aan de geldende parkeernorm en een goede ruimtelijke ordening, waaronder de verkeersafwikkeling. Naar aanleiding van de woningbouwplanning is gestart met het Mobiliteitsplan om de toekomstige toename van de woningen mogelijk te maken. In dit plan is rekening gehouden met het aantal geplande nieuwbouwwoningen en de toename van de verkeersbewegingen is in de modelberekening meegenomen. Dit om de toekomstige verkeerssituatie in kaart te brengen en waar nodig is, bepaalde maatregelen voor te stellen.
166	Wanneer wordt er gestart met de bouw bij Meneba?	De verwachting is dat in Q2 2022 gestart wordt met de sloopwerkzaamheden bij Meneba (Zaankwartier). Daarna wordt er aangevangen met de bouwwerkzaamheden.
167	Waarom geen eenrichtingsverkeer op het Noordeinde in plaats van een knip.	Zie antwoord op vraag 19.
168	Waarom de Noorder- en Zuiderhoofdstraat niet autovrij maken? Dit verhoogt de kwaliteit en de leefbaarheid van dit winkelgebied.	We willen de woningen en winkels nog bereikbaar houden voor de mensen die dat nodig hebben of die daar wonen/winkelen. Door de maatregelen zorgen we in ieder geval dat er geen doorgaand verkeer zit, waardoor het al een stuk rustiger en daarmee leefbaarder wordt.
169	Voorziet Tim geen probleem aan de Heiligeweg vanaf de Noorderhoofdstraat als nieuwe sluiproute.	Op de Heiligeweg komt er ook een knip tussen de kerk en de DekaMarkt, waardoor hier geen nieuwe sluiproute mogelijk is. Heiligeweg is verlengstuk van centrum.
170	Als alle eerder afgesproken routes niet worden nagekomen valt het als een kaartenhuis ineen.	Zie antwoord op vraag 45.
171	In de inleiding wordt meermaals Westknollendam genoemd maar in de maatregelen niet... Die houden op bij Brokking. Met name openbaar vervoer is nu een probleem: dat is er niet	Zie antwoord op vraag 68.

172	Lijkt alleen maar over Krommenie te gaan.	De situatie in Krommenie is vrij complex.
173	Wormerveer had geen uitnodiging ontvangen	De bewoners en ondernemers zijn in Noord op eenzelfde wijze geïnformeerd over deze bijeenkomst: via de krant (het Zaanstad Journaal), de nieuwsbrief MAAK.Noord, facebook, deelnemers van de vorige keer per email. Het is jammer dat het bericht toch niet iedereen heeft bereikt.
174	Verzoek volgende keer breed uitnodigen, was nu beperkte club. Stond niks in de krant, gemeentenieuws en ook geen brief ontvangen, zoals vorige keer.	Zie antwoord op vraag 173.
175	Waar zijn we nu mee bezig. Velen plaatsen terechte op- en aanmerkingen en zorgen. Maar hoe dit wordt meegenomen verder, onduidelijk. Velen zullen met een kater deze Zoom verlaten.	We hebben waardevolle input ontvangen. Op basis hiervan zijn de plannen verder uitgewerkt. Het concept Mobiliteitsplan Noord wordt in januari 2022 op de site geplaatst. Op basis van de laatste reacties kan het plan definitief worden gemaakt. Het definitieve Mobiliteitsplan Noord wordt naar verwachting in het voorjaar van 2022 aangeboden aan het college en de raad ter bestuurlijke besluitvorming.
176	Hoeveel avonden komen er nog, dit duurt te lang er moeten echt nu stappen gezet worden om problemen te voorkomen!	Zie antwoord op vraag 175.
177	Hoop dat het niet alleen plots ergens gepost wordt, maar we actief geïnformeerd kunnen worden daar waar grote consequenties zijn. Het is nogal lastig om te volgen wat ontwikkelingen zijn.	Zie antwoord op vraag 175.
178	Hoe zijn alle plannen/projecten met elkaar gekoppeld? Wat is het grote plaatje?	Zie antwoord op vraag 175.
179	Wanneer Assendelft?	Voor Assendelft wordt er in een volgende fase een apart Mobiliteitsplan opgesteld.
180	Wat kunnen we verwachten in het uitvoeringsplan 2022?	Fasering in tijd, waarin als eerste de projecten in uitvoering komen die nu al haalbaar en betaalbaar zijn (tijdshorizon 2025). In de periode daarna (2025-2030)

		kunnen projecten in uitvoering komen waar nog geen financiering voor is, die nader worden onderzocht. Tot slot volgt de categorie na 2030, die een lange voorbereidingstijd vragen.
181	In het rapport staat uiteraard veel meer informatie!	Eerst komen de presentatie, de opname en deze antwoorden op de website te staan. Begin volgend jaar volgt het concept Mobiliteitsplan Noord zelf.
182	Wanneer is de inspraak?	Officieel is er geen sprake van inspraak, maar we willen wel alle belanghebbenden betrekken bij het uitwerken van het Mobiliteitsplan. Wij hebben daarom vooruitlopend op het bestuurlijk besluit het concept Mobiliteitsplan Noord aan u voorgelegd om te horen hoe mensen erover denken. Het concept Mobiliteitsplan Noord wordt in januari 2022 op de site geplaatst. Iedereen die dat wil, kan dan nog op het conceptplan reageren. Op basis van de laatste reacties kan het plan definitief worden gemaakt. Het definitieve Mobiliteitsplan Noord wordt naar verwachting in het voorjaar van 2022 aangeboden aan het college en de raad ter bestuurlijke besluitvorming.
183	Komt het rapport ook op de website? Of alleen de presentatie?	Eerst komen de presentatie, de opname en deze antwoorden op de website te staan. Begin volgend jaar volgt het concept Mobiliteitsplan Noord zelf.
184	Noord-Zuid lijn doortrekken naar Zaanstad?	Mooi en ambitieus, maar misschien voor nu een stapje te ver misschien. Doortrekken naar Haarlemmermeer is uitdagend.
185	Wanneer is het vervolg? Sinds 2-21 hebben wij namelijk niets meer gehoord.	Zie antwoord op vraag 175.
186	Zijn er contactpersonen waar je als bewonerscommissie aanvullende voorstellen en vragen aan kan stellen.	Er kan een email gestuurd worden naar MAAK.Noord: maaknoord@zaanstad.nl Dan nemen we uw vraag of voorstel in behandeling.
187	Misschien kunnen jullie contactgegevens delen voor in gesprek gaan. Ik kom maar niet tot duidelijk zicht op de gevolgen voor mijn leef omgeving van MAAK NOORD.	Zie antwoord op vraag 186.

188	Of als burger die grote consequenties ziet aankomen.	Zie antwoord op vraag 186.
189	Dank voor jullie uitleg.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
190	Graag z.s.m. een plan ook economisch goed doordacht. Ondernemers en mensen die werken willen graag snel naar het werk	Dat maakt onderdeel uit van de op te stellen Strategienota MAAK.Noord.
	Bedankt, allen.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Veel succes om een duidelijk plan te maken.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Geen concrete datum?	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Bedankt voor de inzet. Vriendelijke groeten bmx Zaanstad.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Thx voor jullie tijd en energie.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Dank voor de helderheid en benieuwd naar vervolg.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Dankjulliewel!	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Veel wijsheid gewenst!	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Dank	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Bedankt	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Dat wel Annemiek dank.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Goed geleid!	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Top gedaan.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Graag de volgende presentatie jou ook weer als woordvoerder, vorige en deze keer goed en duidelijk. Bedankt!	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.
	Goed gedaan, complimenten.	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.

Overzicht reacties op concept Mobiliteitsplan Noord (na de webinar)

Hieronder volgt een overzicht van alle individuele input en/of input als buurt, die is verkregen. In de linker kolom het onderwerp en de input/gestelde vraag/opmerking vanuit de bewoners en ondernemers van Noord en andere betrokken partijen, in de rechterkolom de toelichting vanuit de gemeente.

Bewoners/ Onder- nemers	Opmerking	Reactie
1	Tegen een knip tussen Noorderhoofdstraat en Vlusch ter hoogte van het Visserspad	De exacte invulling of uitwerk van de knip op de Vlusch (ten noorden van het Visserspad) wordt in een later stadium uitgewerkt. Daarbij zullen de buurtbewoners zeker worden betrokken. We zullen deze input doorgeven aan de projectleider, zodra de werkzaamheden opgestart zullen worden. Een precieze planning is daar nog niet aan te geven. Dit wordt in het uitvoeringsprogramma na vaststelling van het mobiliteitsplan verder uitgewerkt.
2	Tegen: opheffen fietspad op Blokbrug t.b.v. uitsluitend bestemmingsverkeer op de Vlusch en daarmee het openstellen van de Blokbrug voor autoverkeer.	Na openstelling zal de Blokbrug niet alleen gelden voor bestemmingsverkeer, maar is het voor al het verkeer mogelijk om gebruik te maken van de Blokbrug. Puur openstellen voor bestemmingsverkeer is moeilijk handhaafbaar en daarnaast is het juridisch lastig vast te stellen wat bestemmingsverkeer is en wat niet. Toch denken we dat de openstelling van de Blokbrug niet voor veel ander verkeer gaat zorgen dan bewoners en bezoekers langs de Vlusch. Door het behoudt van eenrichtingsverkeer op de Vlusch en de oriëntatie van het verkeersnetwerk, is deze route alleen interessant voor deze mensen. Verkeer richting Willis heeft bijvoorbeeld via de Rosariumlaan en Zonnebaars een veel sneller alternatief.
3	Wordt 't Blok een woonerf of een 30 km straat?	Een Woonerf is in de wet verkeer geen officiële term meer. Binnen het Zaans Mobiliteitsplan (https://mobiliteitsplan.zaanstad.nl/home) hanteren we de term woonstraat of buurtontsluiting die een groot deel van de kenmerken van een woonerf of 30 km/u straat in zich hebben. Het snelheidsregime zal in ieder geval 30 km/u blijven en de bestrating met klinkers.
4	Geen autobrug bij Willis + toevoeging opnemen dat autobrug bij Willis ook de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid aantast. En aantasting natuur- en recreatiegebied.	We begrijpen uw argumentatie en zien het toevoegen van een nieuwe sluiproute als een belangrijke keuze om niet in te zetten op een autobrug. Ook verwachten wij dat de bestaande route langs de Rosariumlaan voldoende mogelijkheden biedt voor een goede auto-ontsluiting voor Willis en de rest van Krommenie. Niet alleen voor Willis, maar voor heel Zaanstad Noord zetten we juist in op maatregelen om het doorgaande /sluipende autoverkeer te beperken op de plekken waar we het niet willen hebben en om de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid te verbeteren.

5	Tegen een fietsbrug die toegang geeft aan nood- en hulpdiensten bij Willis. Voorstel om de tekst aan te passen in: ““We realiseren een nieuwe fietsverbindingen over de Nauernasche Vaart vanuit Willis richting Molletjesveer. De brug ZOU MOGELIJK GESCHIKT GEMAAKT KUNNEN WORDEN voor voetgangers en nood en hulpdiensten, zodat Willis tijdens incidenten niet meer afhankelijk is van één verbinding. Alternatieve ontsluitingen zonder brug worden in overleg met de bewoners verkend. De brug komt ter hoogte van de...”	Het realiseren van een toegang voor nood- en hulpdiensten komt voort uit de algemene eis/wens vanuit de planologie om een wijk minimaal via 2 toegangswegen te ontsluiten. Om te voorkomen dat bij blokkade van een van toegangswegen de wijk niet meer bereikbaar is. Met het realiseren van een fietsbrug over de Nauernaschevaart zou dit een mooie gelegenheid zijn om beide te combineren. Maar dan wel alleen voor nood- en hulpdiensten en niet voor ander autoverkeer (zie de argumentatie hierboven). Uiteraard moet uit de uitwerking en beschikbare budgetten blijken of dit inderdaad de meest logische en slimste investering is. Daarover zal zeker in gesprek worden gegaan met bewoners, om ook eventuele alternatieven uit te werken.
6	Tegen een derde fietsbrug bij Willis. Wel voor een nieuwe fietsbrug naast de huidige Vaartbrug en een tweede brug bij Noordervaartdijk.	Belangrijke ambitie binnen het ZMP en het Mobiliteitsplan Noord is het stimuleren van gezonde en actieve verplaatsingsmiddelen zoals de fiets of lopen. Daarom willen we inzetten op het verbeteren van het fietsnetwerk, met name tussen Krommenie en Wormerveer. Dit heeft te maken met de ligging van infrastructuur zoals de N246, maar ook natuurlijke barrières zoals de Nauernaschevaart. Om de verbinding tussen beide gebieden te versterken zetten we in op het toevoegen van meerdere brugverbindingen, waarin we hebben gekeken naar een gewenst stramien voor een fietsnetwerk en de aansluiting van logische bestemmingen of routes. De eerste prioriteit hierin is het realiseren van een veilige fietsroute bij de Vaartbrug, wat een hoofdfietsroute in Zaanstad is. Daarnaast zetten we ook in op de 2 aanvullende verbindingen, maar zal in de verdere uitwerking gekeken moeten worden wat de potentie van beide is en of de financiering haalbaar is.
7	Hoe lost gemeente het A8-A9 probleem op?	De A8/A9 verbinding is zeker belangrijk voor de verkeersafwikkeling en doorstroming van het verkeer. Na realisatie is de N203 anders in te richten en veel meer te gebruiken als een lokale/regionale verbindingsweg. De gemeente en de wethouder zetten daarom alles op alles om deze verbinding te realiseren, maar zijn daarin wel afhankelijk van andere partijen. Daarnaast is de gemeente samen met de provincie bezig met korte termijn maatregelen om te kijken hoe de doorstroming de komende jaren verbeterd kan worden en welke maatregelen genomen kunnen worden om de leefbaarheid te verbeteren. In gesprek met de provincie bespreken we wat er op korte termijn al mogelijk is om de doorstroming voor Krommenie en Assendelft te verbeteren.
8	Wanneer wordt de MER-procedure opgepakt?	Voor het programma MAAK.Noord hebben we onderzocht of de MER-procedure moet worden doorlopen. De conclusie is dat het programma, vanwege de omvang en de ligging van de nieuwbouw woningen, als zodanig er niet toe leidt dat er op grond van de wet een MER-plicht geldt.

		We menen dat voor de projecten op grond van het besluit MER een vormvrije MER-beoordeling gemaakt kan worden. Om hier zorgvuldig mee om te gaan, zal dit nader worden onderzocht en onderdeel uitmaken van de Strategienota MAAK.Noord.
9	Tegen het verkeerscirculatieplan en daarmee het herverdelen van de verkeersstromen (mogelijk iets ten nadele van de Eikelaan en de Weverstraat).	De intentie is dat zowel de Weverstraat als de Eikelaan geen doorgaande routes worden. Wel zijn deze straten belangrijke invalswegen voor de bewoners en bezoekers van Krommenie. De doorgaande route zal zijn via de Rosariumlaan. De Rosariumlaan heeft met zijn brede profiel voldoende ruimte om het verkeer te faciliteren. Met verschillende maatregelen op de kruispunten zullen we de doorstroming op de Rosariumlaan verbeteren, waardoor deze route aantrekkelijker wordt voor het autoverkeer. Op de Weverstraat en Eikelaan zetten we in op 30 km/u. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid langs beide wegen. Hierdoor worden de Weverstraat en Eikelaan minder aantrekkelijk voor wie hier geen bestemming heeft (doorgaand verkeer), de geluidsoverlast is minder en het is prettiger fietsen over de weg. Uit de berekeningen blijkt dat over het grootste deel de verkeersaantallen op deze weg gelijk zullen blijven of licht toenemen (enkele honderden auto's per dag). In het centrum (tussen de Heiligeweg en de Padlaan) neemt de intensiteit iets af.
10	Tegen 30 km inrichting met drempels op Weverstraat ivm extra trillingen en geluidsoverlast	Zie antwoord op vraag 9
11	Voor een extra autobrug als ontsluitingsweg voor Krommenie en m.n. Willis	Zie antwoord op vraag 4
12	Voor een bussluis op de Eikelaan	De bussluis is niet opgenomen in het maatregelpakket, omdat we verwachten dat deze niet nodig is om het gewenste resultaat te behalen.
13	Tegen de optie om een extra ontsluiting op de N203 te maken bij Busch en Dam.	Op dit moment is de situatie zo dat we niet denken dat een extra ontsluiting op de provinciale weg nodig is.
14	Voorstel: de rotonde bij het Trias aanpassen in een ovale rotonde. De Zuiderham krijgt een eigen afslag voor in en uitgaand verkeer en komt met een haaksebocht uit op de Jupiterstraat. De wegverbinding Jupiterstraat Rosariumlaan vervalt. Het zuidelijk gelegen fietspad kruist de Jupiterstraat, in mijn geval diagonaal in de bocht door een met verkeerslichten beveiligde oversteek; deze verkeerslichten worden gekoppeld aan de fiets oversteek van de Rosariumlaan. Door de gescheiden verkeersstromen is de doorstroming op (en van en naar) de Rosariumlaan veel beter.	Op dit moment is de situatie zo dat we niet denken dat een extra ontsluiting op de provinciale weg nodig is. Wel is een opwaardering van het kruispunt Jupiterstraat – Rosariumlaan en de rotonde bij het TRIAS college nodig om de doorstroming op de Rosariumlaan te verbeteren. Hier gaat uw voorstel ook op in. Het Concept Mobiliteitsplan Noord is een koersdocument. Uitwerkingen van de plannen volgen in een later traject.
15	De Padlaan opnemen onder korte termijn maatregelen: inzetten op 30km/u.	Het onderhoud aan de Padlaan staat in de planning voor 2023. De Padlaan maakt onderdeel uit van de maatregel 'inzetten op 30 km/u'.

16	Tegen het openbaar maken van de garage onder de DekaMarkt. Daarnaast zorgen over extra verkeersbewegingen wanneer Durghorst fase 2 klaar is.	Wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsnota. Het Mobiliteitsplan Noord formuleert ambities die verder uitwerking nodig hebben.
17	Voorstel: de Padlaan openstellen voor autoverkeer zodat niet alles omgeleid hoeft te worden.	Uitgangspunt van het de aangepaste verkeerscirculatie is om de beschermde dorpskernen zo veel mogelijk te beschermen van sluipverkeer en het gebruik van de Rosariumlaan als primaire vervoersader te bevorderen.
18	Wat wordt bedoeld met de technologische innovatie?	Hier hebben we het over technologische innovaties in de breedste zin van het woord. Zo kan er worden gedacht aan apps op je telefoon die je reisadvies geven op maat (denk aan tijdswinst of CO2-uitstoot) met daarbij horende vervoersmiddelen. Daarnaast omvat het ook het verduurzamen van vervoersmiddelen en het toepassen van nieuwe voertuigen. Denk hierbij aan het elektrificeren van auto's en bijv. het inzetten van elektrische deelauto's. Veel van deze innovaties hebben de potentie om de mobiliteit in Zaanstad te verduurzamen of de druk op het wegennet te verlichten.
19	Mobiliteitsfonds: van wie en hoeveel geld zit daar in?	Dit fonds moet nog ontwikkeld worden. Het doel hierachter is om budgetten uit het fonds in te zetten voor modaliteiten die we willen stimuleren en maar zelf niet rendabel genoeg zijn. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat projectontwikkelaars die minder parkeerplekken realiseren wel een vergoeding betalen voor de plekken die ze eigenlijk zouden moeten realiseren en dat dit dan ingezet kan worden in het verbeteren van de fietsroutes naar de nieuwe ontwikkeling of bij kan dragen in de OV-bereikbaarheid. Anderzijds kan het gaan om het gebruiken van de kosten voor betaald parkeren in het centrum voor mobiliteitsoplossingen in het buiten gebied.
20	Wat wordt er met wijkhubs bedoeld?	Dit is een plek waar verschillende vervoersmiddelen ter beschikking worden gesteld om de overstap te vereenvoudigen en alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Een hub kan variëren van een fietsenrek met enkele deelfietsen bij een busstation tot P+R terrein bij een station waar OV, fiets, auto en deelmobiliteit samen komen. De (wijk)hubs kan je dus ook als een van de innovaties beschouwen die wij willen faciliteren om Zaanstad bereikbaar te houden.
21	Men begrijpt dat de gemeente keuzes moet maken maar hij ziet hun voorstel als een integraal plan waarbij de maatregelen met elkaar verbonden zijn. Voornaamste punten waar de werkgroep zich zorgen over maakt en welke zij in het huidige plan missen zijn: 1. De bussluis op de Eikelaan. 2. De afsluiting van de Badhuislaan. Busluis op de Eikelaan: met een busluis voorkom je dat verkeer naar Willis via Iepenstraat, Weversstraat en Eikelaan naar	De gemeente en de werkgroep delen de ambitie om sluipverkeer in de historische kern te weren. De berekeningen laten zien dat met het maatregelenpakket zoals het er nu ligt we dit doel bereiken. Aanvullende maatregelen zoals een knip Badhuislaan en een busluis zijn o.b.v. de berekeningen nu nog niet nodig. Deze maatregelen hebben ook aanvullende negatieve effecten die mee moeten worden gewogen. Met het voorliggende plan denkt de gemeente met een (beperkt) aantal ingrepen

	Willis rijdt vanaf de N203. Afsluiting Badhuislaan: het niet afsluiten van deze route leidt mogelijk tot sluipverkeer wat alsnog door het centrum (via Noorderhoofdstraat, Kruisstraat, Noordervaartdijk naar Veerbrug/Vaartbrug) gaat.	onze doelen te bereiken en de negatieve effecten te minimaliseren.
22	Als vertegenwoordigster van de Snuiverbuurt in Krommenie kan ik niks anders zeggen als chapeau wij zijn zeer tevreden met dit mooie plan.	Bedankt voor het compliment.
	Tegen de voorgestelde verkeerscirculatie in Krommenie waarbij verkeer vanuit of richting oostelijke richting (zoals Wormerveer) niet meer binnendoor via de Vlusch naar de Krommeniedijk kan, maar via de hoofdwegen (N203 en Rosariumlaan) naar Krommeniedijk moet.	Uitgangspunt van het de aangepaste verkeerscirculatie is om de beschermde dorpskernen zo veel mogelijk te beschermen van sluipverkeer en het gebruik van de Rosariumlaan als primaire vervoersader te bevorderen.
23	Het herinrichten van de Vlusch, t.b.v. voldoende ruimte voor fietsers en automobilisten.	De ruimte om hier “meer ruimte voor de fietser” te creëren is beperkt, daarom wordt er ook ingezet op een knip op de Vlusch om doorgaand verkeer te minimaliseren.
24	Tegen het omdraaien van de verkeersrichting op de Padlaan, omdat dit zal leiden tot een toename van automobilisten op de rondweg richting de N203 en in Krommenie-West.	Uitgangspunt van het de aangepaste verkeerscirculatie is om de beschermde dorpskernen zo veel mogelijk te beschermen van sluipverkeer en het gebruik van de Rosariumlaan als primaire vervoersader te bevorderen.
25	Voorstel: het plaatsen/terugbrengen van verkeersbord met verboden rechtsaf te slaan op de Vlusch richting Willis.	Uitgangspunt van het de aangepaste verkeerscirculatie is om de beschermde dorpskernen zo veel mogelijk te beschermen van sluipverkeer.
26	Maakt zich zorgen over of de Eilanden van Hain wel zijn meegenomen in het Mobiliteitsplan Noord. De Rosariumlaan wordt straks drukker door de voorgestelde verkeerscirculatie maar deze weg staat in de spitsuren nu al helemaal vol. Een paar kruisingen aanpassen is naar haar mening te weinig, zeker met de nieuwbouw van de Eilanden van Hain (EvH) erbij.	Het plan wat er nu in conceptvorm ligt houdt ook rekening met de ontwikkeling van de EvH. Daarnaast doen we nu alvast een aanvullend verkeersonderzoek voor de EvH. Het resultaat van het verkeersonderzoek over de Eilanden van Hain wordt aan de omwonenden en andere belanghebbenden teruggekoppeld middels een inloopavond. Deze participatie is onderdeel van de bestemmingsplanprocedure.
27	Vraagt zich af hoe vergoed de korte termijn maatregelen voor de N203 zijn, zoals de 50 km plateaus en iVRI's. Is dat onderzoek al opgestart? De provincie is een stroperige organisatie, maar tegelijkertijd hebben we het hier over korter termijn maatregelen; deze moeten dus snel worden uitgevoerd. In het concept mobiliteitsplan Noord staat namelijk “aanpassing van de verkeerscirculatie in het centrum van Krommenie is afhankelijk van overleg met de Provincie en het uitvoeren van de korte termijn maatregelen op de N203 zoals o.a. onderzoek naar invoering 50KM en intelligente verkeerslichten”. Het zou bijzonder	Vanuit de Provincie is er 11 miljoen beschikbaar gesteld om de leefbaarheid en veiligheid in Krommenie langs provinciale wegen te verbeteren. Het eerste project is al gestart rondom het station. De overige maatregelen worden per maatregelen onderzocht en uitgevoerd. De gemeente is betrokken bij dit proces. De provincie heeft een website waar alle informatie wordt aangegeven.

	jammer zijn als aanpassing van de verkeerscirculatie hierdoor vertraging oploopt.	
28	Geeft aan dat ze met de Green Businessclub (GBC) ook zoeken naar mobiliteitsoplossingen. Hoe kunnen we de vervoersbewegingen reduceren? En hoe kunnen we de last mile faciliteren? Dick vraagt of het mogelijk is om de voorstellen van de GBC Zaanstad, die aan wethouder Slegers zijn aangereikt, mee te nemen in de aanvullende studies.	GBC sluit aan op het ZMP en het Mobiliteitsplan Noord, en lijkt in de uitwerkingsplannen te passen.
29	Geeft aan dat het hele proces van participatie haar en andere deelnemers in verwarring heeft gebracht. Tijdens de bijeenkomst met de raadsleden had ik voor het eerst gevoel dat we werden gehoord. Veelal gaan dit soort gesprekken voornamelijk in op proces. Maar wij willen over de inhoud praten. De enquête (Q1 2021) begreep ik volledig niet. Daarnaast wisten we bij de webinar vooraf niet wat er ging komen. In het voorliggende concept MP Noord wordt het doortrekken A8/A9 niet als aparte actie benoemd; wat gaat de gemeente hier aan doen? Gemeente kan echt wel druk uitoefenen op dit dossier. Daarnaast is niet concreet aangegeven wat de uitvoeringsagenda van de gemeente wordt waarbij ook de afhankelijkheden tussen projecten worden aangegeven. Wat gaat de gemeente nu feitelijk doen? En geef ons ook de onderbouwing waarom we dat gaan doen. Laat ons weten waar jullie mee bezig zijn.	De A8/A9 die hebben we niet los als maatregel benoemd, omdat we die zo belangrijk vinden dat we die als uitgangspunt hebben meegenomen. De verbinding A8/A9 is namelijk als uitgangspunt opgenomen in het Mobiliteitsplan Noord. De koers die er nu ligt, daar moet nog een uitvoeringsprogramma aan gekoppeld worden. Wat gaan we wanneer doen? Deze uitwerkingen gaan nog plaatsvinden. De gemeente is uitgesproken voorstander van de realisatie, maar is daarin wel afhankelijk van andere partijen.
30	Vraagt 'Verbeteren van de doorstroming van de N203' op te nemen in het plan op blz. 11 onder 'Mobiliteitsambities voor Noord in de geest van Zaan Mobiliteitsplan'.	Is in beheer van de provincie. Er vinden nu wel gesprekken plaats met de provincie wat we kunnen doen om de aansluitingen en doorstroming op de N203 te verbeteren.
31	Benadrukt dat er een nieuwe verbinding A8-A9 moet komen. De autonome groei vergroot de verkeersopgave. Zonder nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 zorgen de nieuwbouwplannen in Assendelft en Krommenie voor een onacceptabele verkeersdruk rond deze stadsdelen. Verkeerstechnisch is er een probleem, omdat er 11 knelpunten tussen de A8 en de A9 zitten (verkeerslichten, kruispunten, invoegstroken, etc.). Daardoor zijn er vaak opstoppingen op de N203 en er is sluipverkeer wat niet Zaanstreek Noord als bestemming heeft.	De A8-A9 wordt ook als belangrijk middel gezien om de dorpskernen goed bereikbaar te houden en de leefbaarheid te verbeteren. Vanuit de gemeente wordt hier ook waar mogelijk extra aandacht voor gevraagd en druk op uitgeoefend.
32	Kan de snelheid niet van 80 naar 50? Dan gaat alle doorgaande verkeer (mensen die niet in Zaanstad bestemming hebben) misschien ook niet meer over de N203.	Uiteindelijk is veel afhankelijk van de provincie, aangezien zij wegbeheerder zijn. Wel zijn ze met de eerder genoemde korte termijn maatregelen proactief bezig met het verminderen van de hinder van de N203. De gemeente is regelmatig met de provincie in gesprek om mogelijkheden te verkennen, urgentie over te brengen en druk te zetten.

33	Wat is randvoorwaardelijk? Straks zijn alle projecten al af (Meneba en Brokking, etc.), maar de A8/A9 is er nog steeds niet. Waar ligt de grens?	In het Mobiliteitsplan Noord is al rekening gehouden met de genoemde bouwprojecten.
34	De ambities mogen nog een slagje concreter.	Dit wordt onderdeel van de uitvoeringsagenda. Het Mobiliteitsplan Noord is een visie document waarin we een koers neerzetten. De uitwerking wordt als volgende stap beschouwd.
35	Merkt op dat de logistieke hub niet terugkomt in Mobiliteitsplan Noord terwijl dit wel in ZMP staat	Is nu verwerkt/toegevoegd aan het Mobiliteitsplan Noord
36	Het is van belang dat het bedrijventerrein goed bereikbaar blijft ivm grote werkgelegenheid. Hoe kunnen we de bereikbaarheid naar toekomst toe garanderen? Het plan van de GBC kan op verschillende onderdelen opgepakt worden op de korte termijn. Wethouder Slegers is hierbij aangehaakt. Bijv. mensen motiveren om 1 dag in de week met de fiets te komen.	Wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsnota. Het Mobiliteitsplan Noord formuleert ambities die verder uitwerking nodig hebben.
37	Een extra ontsluitingsweg van Krommenie via een verbinding Marslaan – N203 opnemen als essentiële voorwaarde	Uitgebreid verkeerskundig onderzoek laat zien dat ontsluiting via de Rosariumlaan mogelijk is. Of dit daadwerkelijk haalbaar is gaan we monitoren en evalueren bij de verdere uitwerking van de maatregelen.
38	Breng in beeld wat er met reacties is gedaan en hoe/waar dit is verwerkt in de tekst.	Dit overzicht met reacties wordt als bijlage toegevoegd bij het Mobiliteitsplan Noord en meegenomen in de besluitvorming over het plan.
39	Breng de kosten van de plannen in beeld en daarbij de financiële onderbouwing/dekking.	Dit is onderdeel van de uitvoeringsnota die nog wordt opgesteld.
40	In de presentatie werd aangegeven dat er een breed draagvlak onder bewoners en ondernemersvereniging Krommenie is. Ik (en meerdere bewoners van de Weverstraat) ben het hier niet mee eens. Ik heb het idee dat er vooral met de DOKA is gesproken, bewoners van Willis en bewoners van de Agathebuurt. Ik heb diverse bewoners van de Weverstraat gesproken en niemand wist van de plannen van het Mobiliteitsplan Noord. Bij de bewoners van de Weverstraat is dan ook niet bekend wat de gevolgen zijn van dit Mobiliteitsplan (dat het veel drukker wordt in de Weverstraat). De bewoners van de Weverstraat willen dan ook graag meepraten en gehoord worden over de gevolgen voor hun straat.	Zie antwoord op vraag 9
41	Het ZMP gaat uit van een afname van het verkeer door de verbinding A8-A9. Er is net bekend geworden dat dit meer dan 900 miljoen euro gaat kosten. Dit zal dus voorlopig wel niet doorgaan. Het is heel eng om in een beleidsplan uit te gaan van een aanname van de A8-A9 die zo onzeker is. Er wordt slechts	Zie antwoord op vraag 9

	kort aangegeven wat de gevolgen zijn als de A8-A9 niet door gaat. De verkeersdruk in de Weverstraat neemt volgens de presentatie met 90% toe als de A8-A9 niet doorgaat en met de huidige bouwplannen. Dat is echt onwenselijk voor de bewoners van de Weverstraat en ook in strijd met een 30 km/u zone. In het Mobiliteitsplan Noord wordt op bladzijde 40 geschreven dat de intensiteit van tussen de 5.500-6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is voor de Weverstraat. Deze hoeveelheid auto's (waarschijnlijk nog meer) rijdt er nu al op de Weverstraat dus met een toename van 90% wordt dit een 30 km/zone met zon 12.000 auto's per etmaal met een toename van vrachtwagens.. Dit lijkt mij niet de bedoeling. De Weverstraat is ook nog eens een belangrijke fietsroute voor schoolgaande kinderen. Het zal hier dus flink onveiliger worden.	
42	Hoe zit het met de geluidsbelasting op de gevels in de Weverstraat met zo'n grote toename van het autoverkeer? Er zijn met de huidige herinrichting al geluidsarme stenen aangebracht omdat de geluidshinder al tegen een grens aanliep.	Zie antwoord op vraag 9
43	Waarom moet het huidige verkeerscirculatieplan dat na een langdurig inspraaktraject is vastgesteld nu opeens worden aangepast? Zoals de verkeerscirculatie nu is gaat het best goed. De pijn wordt nu verdeeld over heel Krommenie. In het Mobiliteitsplan Noord is vooral de Weverstraat de dupe van deze aanpassing.	Zie antwoord op vraag 9
44	Hoe wordt ervoor gezorgd dat er bij de diverse knips gekeerd kan worden? Ik zie niet dat daar voldoende ruimte voor is. Een knip aanbrengen waar alleen vrachtverkeer doorheen mag zorgt alleen maar voor onduidelijkheid.	Wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsnota. Het Mobiliteitsplan Noord formuleert ambities die verder uitwerking nodig hebben.
45	Door het aanbrengen van de knips en het weren van autoverkeer in het centrum zal de parkeerdruk in de Snuiverbuurt en Weverstraat toenemen. Hoe wordt er voorkomen dat hier parkeeroverlast ontstaat? Door de invoering van de blauwe zone is het hier juist wat rustiger geworden. De centrale parkeerplaatsen die voorgesteld worden zijn mijn inziens niet haalbaar. Deze liggen toch niet op grond van de gemeente Zaanstad?	Zie antwoord op vraag 9
46	Het idee van het Zaans Mobiliteitplan Noord is dat bijna al het autoverkeer op de Rosariumlaan wordt afgewikkeld. Het kruispunt ter hoogte van de Jupiterlaan is nu al overbelast. De ruimte is hier beperkt om veel aanpassingen te kunnen doen. Hetzelfde geldt voor de rotonde voor de Jan Brassertunnel die ook geregeld vast staat. De rotonde t.h.v. de	Vanuit het model zorgen de voorgenomen maatregelen voor een betere afwikkeling van het verkeer en bescherming van het kwetsbare centrum van Krommenie tegen sluipverkeer. De voorgenomen maatregelen worden nog verder uitgewerkt en gemonitord of de gewenste effecten worden behaald. Op basis hiervan worden waar

	Heiligeweg waar veel schoolgaande kinderen overheen fietsen zal ook veel meer (over-)belast worden wat tot verkeersonveilige situaties gaat leiden.	nodig aanvullend maatregelen genomen om de veiligheid te borgen.
47	Het autoverkeer naar de Vlusch moet allemaal over het Blok heen. Hoe denken de bewoners van het Blok over deze plannen? Deze mensen weten waarschijnlijk nog niet wat hun boven het hoofd hangt als ze hun nieuwe huizen betrekken. In het huidige verkeerscirculatieplan is de knip bij het Blok juist een maatregel die door de inspraak hier is gekomen.	Zie antwoord op vraag 2
48	Ik heb het gevoel dat het Mobiliteitsplan Noord geschreven is om de geplande woningbouw doorgang te kunnen laten vinden. Ik zou graag ook een variant willen zien van het verkeer in Krommenie zonder de geplande woningbouw. Hoe gaat het verkeersbeeld er dan uit zien?	Zaanstad heeft een woningbouwopgave, waarbij ook Noord. Het Mobiliteitsplan Noord is een gebiedsuitwerking van het ZMP en heeft een brede doelstelling. Het Mobiliteitsplan Noord wordt parallel aan de Strategie MAAK.Noord opgepakt en draagt bij aan een toekomstbestendig Noord.
49	Bruggen: Extra bruggen betekent per definitie extra belemmeringen met en conflicten tussen scheepvaart en wegverkeer die meestal beslecht wordt ten nadele van het scheepvaartverkeer, terwijl deze juist de weg kan ontlasten en een duurzame vervoersmodaliteit is. Een betrouwbare en ruim beschikbare vaarweg kan een negatieve modal shift richting het beroepsvervoer op de weg voor zowel goederen vervoer als passagiersvervoer voorkomen. Om te zorgen voor zo weinig mogelijk conflicten tussen weg- en vaarweggebruikers zoek naar een tunnelvariant (over de totale levensduur vergelijkbaar in kosten). Indien niet mogelijk dan zorgen voor een zo'n hoog mogelijke brug (minder openingen nodig) en een snel draaimechaniek (overlast minimaliseren). Voor een mogelijke brug in het verlengde van de Prinses Irenebrigadeweg is al rekening gehouden met een definitieve wachtplaats voor de beroepsvaart. Bruggen die dicht bij elkaar liggen dienen als één nautisch kunstwerk gezien te worden en in tandem gelijktijdig bedient te worden. Nabij bruggen dienen wachtplaatsen gerealiseerd te worden. Lang niet altijd is daar ruimte voor. Een juiste infrastructuur rondom een brug is bepalend of het wegverkeer goed doorstroomd, dat is lang niet zo vanzelfsprekend als het lijkt waarbij de wens om spitsluitingen in te stellen (en daarmee grote beperkingen voor het scheepvaartverkeer) weer om de hoek komt. Buiten dat er dan een equivalent van 120	Dit zijn belangrijke aandachtspunten voor de uitwerking van de koers van het Mobiliteitsplan Noord. Bij het uitwerken van de koers worden diverse haalbaarheidsonderzoeken gestart en deze mogelijke varianten worden daarin meegenomen. Tevens zal voor de maatregelen worden bekeken of ze ook de doelen bereiken die worden beoogd.

	vrachtwagens (CEMT klasse Va) wordt stilgelegd, betekend dit een grote economische schade voor de scheepvaart en daarmee ook voor bedrijven in de regio. Veerverbinding Zaanbocht: De beroepsvaart ziet niet direct de toegevoegde waarde van een veerverbinding op korte afstand van de Zaanbrug. De beoogde locatie ligt direct na een onoverzichtelijke bocht in de vaarweg (Zaanbocht) en gaat mogelijk ten koste van bestaande wachtplaatsen voor de beroepsvaart. Een goede motivering en doordachte locatie is hierbij van belang. Ook een veerverbinding levert hinder op voor de doorgaande scheepvaart, zij het minder dan een brug. Passagiersvervoer te water: Dit juicht de beroepsvaart in principe toe, maar om als volwaardig alternatief te dienen voor forensen met het overige OV richting Amsterdam bijv. is een snelle verbinding nodig. Dat betekend zo snel mogelijk en met zo min mogelijk oponthoud. De maximale vaarsnelheid op de Zaan en het Noordzeekanaal is beperkt i.v.m. o.a. hinderlijke waterbeweging. Dit kan ondervangen worden door een doordacht scheepsontwerp dat minder golven veroorzaakt. Tevens dient dit vaartuig zoveel mogelijk onder de bruggen door te kunnen. Bevoorrading bedrijven langs de Zaan: Veelal gaat dit via overvolle wegen en hebben bedrijven geen potentie om uit te breiden. Door slim gebruik te maken via vervoer over het water kunnen niet alleen hun grondstoffen via het water gaan, maar ook hun eindproducten door bijv. gebruik te maken van een z.g. hub in het havengebied i.p.v. over de weg. Met bijv. een roro-verbinding worden trailers via het water uit het gebied vervoerd, waarna zij in het havengebied weer de weg op gaan of varen naar een locatie verder weg. Dit om evt. klanten in het achterland sneller te kunnen bedienen. De Rotterdamse haveneconoom Kuypers heeft hierop gewezen en het komende decennium zullen binnenhavens zoals de Achtersluispolder extra belangrijk kunnen worden.	
50	De ontwikkelingen in Zaanstad Noord (Meneba enz) geven een flinke groei in het aantal verkeersbewegingen op een punt dat nu al op bepaalde momenten aan zijn capaciteitsgrenzen zit. Deze ontwikkeling kan er in de toekomst voor zorgen dat inwoners uit Wormerland steeds lastiger de gemeente uit	Ook dit vraagt nog een verder uitwerking. De verwachtingen zijn dat het alleen ontsluiten van de dorpskernen in Zaanstad al een flinke uitdaging zal zijn. Het is de vraag of Zaanstad het extra verkeer vanuit Wormerland wel aan kan, zeker ook met de onzekerheden rondom de werkzaamheden en ambities rondom de Guisweg. Het is nog niet

	kunnen komen. Een nieuwe brug in de buurt van de Ned Benedictweg (Noorderveld) kan weliswaar helpen om autoverkeer door het hart van Krommenie te voorkomen maar heeft tot gevolg dat dit deel van de N246 nog weer drukker wordt waardoor het voor mensen uit Wormerland nog weer lastiger kan worden om de gemeente uit te komen. Wij hopen dat Zaanstad onze zorgen op dit punt in de (nabije) toekomst kan wegnemen en worden graag nauw betrokken bij de oplossingen die de doorstroming van het verkeer gaan waarborgen.	duidelijke hoeveel restcapaciteit de nieuwe inrichting zal hebben en of een brug met de woningbouwopgave vanuit Wormerland dan de oplossing is of dat er verder gezocht moet worden naar alternatieve manieren om Wormerland te ontsluiten.
51	In het plan wordt een derde brug over de Zaan genoemd in het verlengde van de Prinses Irene-Brigadeweg. Dit is een goede suggestie. Overigens is gelet op de financiële haalbaarheid een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan die land bij de Papiermakersstraat in Wormer voor het langzaam verkeer tussen Wormerland en Zaanstad wellicht realistischer. Hiermee wordt het voor de fietser en voetganger een stuk aantrekkelijker om de Zaan over te steken en kan daarmee goed concurreren ten opzichte van de auto voor bepaalde bestemmingen.	Zie antwoord op vraag 50
52	Hoewel het plan spreekt over korte termijn maatregelen, randvoorwaardelijke maatregelen en lange termijn maatregelen, is niet duidelijk welke volgorde in tijd wordt aangehouden. Hierdoor vrezen wij dat op het oog “simpel” te nemen maatregelen op korte termijn worden doorgevoerd zonder maatregelen te nemen om de beruchte “waterbedwerking” te voorkomen. Wij noemen als voorbeeld het afsluiten van de Vlusch voor het verkeer vanuit de Kruisstraat. Een simpele, en vanuit de huidige verkeersproblematiek gezien ook noodzakelijke maatregel, maar zal tot gevolg hebben dat significant meer verkeer door de Parklaan - Eikenlaan of het centrum Krommenie haar weg naar de nieuwere wijken zal zoeken.	Dit is onderdeel van de uitvoeringsagenda. Het Mobiliteitsplan Noord is een visie document waarin we een koers neerzette. De uitwerking is de volgende stap in het proces.
53	Het (forenzen) verkeer vanuit Krommenie-West en Willis door het centrum van Krommenie wordt niet tegen gegaan, want: a. De voorgestelde verbeteringen van de Rosariumlaan als ontsluitingsweg voor Willis en de Noorder- en Zuiderham zal niet of onvoldoende leiden tot een betere doorstroming richting de N8/N203, vanwege de file op de N8/N203 (zie punt 1). Sluipverkeer zal daarom zijn weg zoeken naar de N246, dwars door het oude centrum van Krommenie of via de Eikelaan en Weverstraat. Vooralsnog is de enige verbinding de Veerbrug (Vaartbrug in de volksmond)	Zie antwoord op vraag 9

	tussen Krommenie en Wormerveer. Krommenie centrum krijgt hierdoor nauwelijks verlichting van de verkeersdruk terwijl juist hier met o.a. de plannen op het Chromos, Vlaar en Mercurius terrein de grootste verdichtingsopgave van Krommenie ligt. b. De Eikenlaan is niet afgesloten voor forenzen verkeer via de door ons voorgestelde bussluis met venstertijden. Dit resulteert in sluipverkeer in zowel de ochtend- als avondspits. c. De mogelijkheid om links af te slaan op de Kruising Badhuislaan-Zuiderhoofdstraat zal in de ochtend zorgen voor sluipverkeer over de Noorderhoofdstraat-Kruisstraat – Noordervaartrijk om de N246 te bereiken. d. Voor de Eilanden van Hain is geen eigen ontsluitingsweg voorzien in het plan, maar gegeven de vertraging van de verbinding A8 – A9, kan dit ook in een latere fase gerealiseerd worden waarbij het uitgangspunt “Eerst ontsluiten, dan bouwen” wordt gevolgd. Ons voorstel is om deze ontsluiting wel op te nemen in het plan om in een latere fase te realiseren	
54	Naast het forenzen verkeer moet ook het vrachtverkeer tot een absoluut minimum worden beperkt in het centrum van Krommenie. Zowel in het perspectief als in het ZMP zijn hier duidelijke kaders gegeven, zo ook innovatieve oplossingen om het vrachtverkeer in te dammen. We zijn dan ook zeer onaangenaam verrast dat er een “maatwerk maatregel” wordt getroffen om het vrachtverkeer via de Noorderhoofdstraat-Heiligeweg te ontsluiten. In combinatie met het stimuleren van wandel en fietsverkeer, creëert deze “maatwerk maatregel” nodeloos een zeer gevaarlijke situatie in de krapste straten van Krommenie.	Hier wordt op ingezet door de invoering van Zero Emissie zones, dit wordt los van het Mobiliteitsplan Noord opgepakt.
55	De fietsbrug naast de huidige veerbrug juichen wij van harte toe! De fietsbrug bij Willis, tevens geschikt voor nooddiensten, is zeker een goed plan, maar deze brug zou veel effectiever zijn indien deze brug ook als ontsluitingsroute voor het verkeer van en naar Willis zou dienen.	Zie antwoord op vraag 2
56	De Raad ging akkoord met het Perspectief voor MAAK.Noord onder de voorwaarde van deze aangenomen motie en amendement. Tot op heden hebben wij geen terugkoppeling ontvangen op welke wijze deze motie en amendement zijn doorgevoerd en ook in het mobiliteitsplan Noord is deze aanwijzing niet verwerkt. Wij zien nergens in het plan terug dat er een harde koppeling wordt gemaakt tussen de mobiliteitsmaatregelen en de geplande verdichting. Wij willen er voor pleiten dat in dit plan deze koppeling wel wordt gemaakt tussen	Zie antwoord op vraag 33

	ontsluiten en bouwen. Koppel concreet bepaalde korte- en lange termijn verkeersmaatregelen aan de woningbouw ambities. Laat aan de bewoners van Zaanstad Noord zien dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van bestaande wijken is geborgd bij een verdere verdichting.	
57	In de presentatie van Goudappel wordt in hoofdstuk 3 Maatregelen onder punt 7 Transformatie Stationsstraat-Zaanweg en knip Noordeinde, aangeven dat de Stationsstraat in Wormerveer wordt verbeterd. Het verbreden van de stoepen en het fietspad en terugbrengen van autorijstroken, zal de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen verbeteren. Echter, het plan dat op het Noordeinde ter hoogte van de Evertsenstraat een knip wordt aangebracht voor de auto is bezwaarlijk. Er wordt gesteld dat de knip op het Noordeinde gerealiseerd dient te zijn voor de ontwikkeling van Meneba en Brokking om te voorkomen dat de nieuwe bewoners ook gebruik maken van deze 'sluiproute'. Het onduidelijk waarom deze route voor bewoners van Brokking en Meneba wordt aangemerkt als sluiproute en niet als lokaal bestemmingsverkeer. Voor de huidige bewoners van Brokking en toekomstige van Meneba is de route via Noordeinde lokale bestemmingsverkeer, naar de voorzieningen in de Zaanbocht en het Station; voor voetgangers, fietsers én de auto. Het zetten van een knip voor de auto op de Evertsenstraat zal voor andere routes naar deze lokale bestemmingen een onevenredige toename van autoverkeer tot gevolg hebben. Denk daarbij aan de Cor Bruijnweg, Noorderstaat, Kerkstraat en Marktstraat, waar de belasting reeds hoog is en niet wordt ontlast door andere punten in het Mobiliteitsplan. Ik verzoek u daarom deze knip niet te zetten, opdat de bereikbaarheid van Wormerveer, De Zaanbocht en het Station voor alle vervoersmiddelen blijft gewaarborgd en ook aantrekkelijk blijft met alle andere maatregelen uit het Mobiliteitsplan.	De knip ter hoogte van de Evertsenstraat is vanuit de gedachten het sluipverkeer te voorkomen en dorpskernen te beschermen ingetekend en kan daarbij gelijktijdig zorgen voor een veiligere fietsroute. Wij zijn ons er van bewust dat deze knip qua verkeersstromen een flinke impact kan hebben op het omliggende wegennet. Alle maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord worden nader uitgewerkt en onderzocht; zie ook antwoord vraag 62.
58	Mooi om te lezen dat de aanpassingen van de verkeerscirculatie in overleg met verschillende wijkraden en ondernemersverenigingen zijn opgesteld. Tijdens de webinar op maandagavond 29 november jl. werd duidelijk dat het sluipverkeer op de Vlusch aangepakt gaat worden wat wij overigens een goed plan	Zie antwoord op vraag 9

	vinden. Echter werd tussen neus en lippen door medegedeeld dat de Vlusch bereikbaar blijft via het Blok. Op pagina 26 van het Mobiliteitsplan komt dit tevens kort aan de orde. Als bewoners van het Blok in Krommenie zijn wij hierover echter wel verbaasd en verbolgen omdat wij hierbij nooit betrokken zijn geweest. Wij hadden graag in een eerder stadium meegedacht over een goede oplossing voor zowel de Vlusch als het Blok. Jaren geleden is om moverende redenen de Blokbrug afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Dit zouden wij het liefst zo behouden. Omdat het Blok een woonwijk is vinden wij het zeer onwenselijk om het aantal verkeersbewegingen hier weer toe te laten nemen. Mede gezien de historische waarde en de mooie nieuwplannen (deels al gerealiseerd) zou het Blok een wijk moeten zijn waar voetgangers en fietsers centraal staan en waar zo min mogelijk autoverkeer plaatsvindt. Mooie voet- en fietspaden, veel groen en voor auto's alleen bestemmingsverkeer.	
59	Wat zijn de gevolgen voor de Weverstraat als de A8-A9 niet doorgaat en de verkeerscirculatieplannen wel doorgaan? De N203 staat dan nog meer vast dan in de huidige situatie. Autoverkeer dat uit de richting Amsterdam komt en in Krommenie moet zijn gaat de dan niet in de file doorrijden naar de Rosariumlaan. Dit verkeer zal dan de Weverstraat nemen. In uw model wordt mijn inziens veel te veel verwacht van de Rosariumlaan. In de doorrekening wordt denk uitgegaan van een snelheid op de Weverstraat van 30 km/u waardoor dit gunstiger uitpakt voor de Rosariumlaan. De huidige inrichting van de Weverstraat zal waarschijnlijk niet veranderen. Door alleen het plaatsen van een 30-bord in de Weverstraat zal dit geen invloed hebben op de hoeveelheid doorgaand verkeer.	Zie antwoord op vraag 9
	De oversteeksituatie voor langzaam verkeer over de Rosariumlaan ter hoogte van o.a. de Jupiterstraat zal verslechteren door de toename van het autoverkeer.	Zie antwoord op vraag 9
60	Ik verbaas mij erover dat er diverse voorstellen worden gedaan zonder dat er gekeken is of de kruispunten/rotondes op de Rosariumlaan en Weverstraat het toenemende verkeer wel aankunnen. Hetzelfde geldt voor het kruispunt Vlietsen-N203 de hoeveelheid uitgaand autoverkeer vanuit Krommenie wel aan? Helemaal zonder A8-A9. Dit zou ik graag terugzien in de aangepaste versie van het Mobiliteitsplan Noord.	Zie antwoord op vraag 7

61	Er wordt op blz. 42 geschreven dat voorafgaand aan de realisatie van de verbinding A8-A9 onderzocht wordt om op korte termijn de doorstroming op de N203 te verbeteren. Aan welke maatregelen wordt dan gedacht? De oversteeksituatie voor langzaam verkeer over de N203 zal dan waarschijnlijk nog slechter worden omdat er gekozen wordt voor een betere doorstroming. Ik zou graag zien dat er iets gedaan wordt aan de barrièrewerking van de N203 voor het langzaam verkeer?	Vanuit de Provincie Noord-Holland is er 11 miljoen uitgetrokken om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Meer informatie hierover is terug te vinden op de hun website: Provincie investeert in leefbaarheid Krommenie en Assendelft - Provincie Noord-Holland (noord-holland.nl)
62	Op blz. 26 staat: "Bij het invoeren van de maatregelen is zorgvuldige monitoring en communicatie essentieel." Is dit geborgd binnen uw organisatie? Wordt er een nulmeting gedaan en om de hoeveel tijd wordt er gemonitord? Worden de bewoners ook betrokken bij deze monitoring?	Na het vaststellen van het Mobiliteitsplan Noord worden de ambities verder uitgewerkt en zal er ook een specifiek plan komen om het monitoren en evalueren te borgen. Hierbij zullen de bewoners ook worden betrokken.
63	kritisch op een extra doorsteek voor de auto om Noorderveld te verbinden met de N246: wij missen de onderbouwing waarom dit echt noodzakelijk is, files oplossen is geen doel op zich. Daarentegen juichen we het initiatief toe om het centrale gebied van Krommenie en Wormerveer en de omgeving van het station autoluw te maken, onder andere met een aantal goed geplaatste knips. Dat er dan vanuit Wormer een alternatief zou moeten komen in de vorm van een nieuwe brug over de Zaan is dan een slimme oplossing.	De extra ontsluiting voor Noorderveld draagt bij aan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en in geval van calamiteiten het terrein bereikbaar houden. In het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat dit nog nader onderzocht dient te worden, mede in relatie tot het openbaar vervoer.
64	Wij herkennen dat de ontwikkelingen in Noorderveld de potentie voor OV verhogen. De kanalenstructuur maakt het alleen wel lastig om Noorderveld en Molletjesveer te ontsluiten met openbaar vervoer. Vanwege de structuur is het onvermijdelijk hier een of meerdere bruggen voor aan te leggen indien dit gebeurt met bussen. Het voorstel om een buslijn vanuit Wormer te verlengen en de bus te laten keren komt inefficiënt en weinig aantrekkelijk voor, waardoor deze waarschijnlijk leeg rond laat rijden. Ook, omdat het aantal te bouwen woningen niet heel groot is en het dichtstbijzijnde station op een relatief korte fietsafstand ligt. We denken graag mee om tot iets te komen wat beter zou kunnen werken. Naast een reguliere buslijn is dit ook een gebied om te onderzoeken of er ook andere oplossingen denkbaar zijn, bijvoorbeeld samen met de (toekomstige) bewoners.	Vraagt nog verdere uitwerking die meer vorm krijgt in de uitvoeringsagenda.
65	We vinden het positief dat ook in Zaanstad Noord op verschillende typen hubs wordt ingezet. Er valt zeker voor buurt- en waterhubs al veel te leren van de Amsterdamse hubsaanpak. Verder werken we graag met Zaanstad het concept Stationshub verder uit. Wij denken dat daar veel uit te halen valt, bijv	Vraagt nog verdere uitwerking die meer vorm krijgt in de uitvoeringsagenda.

	voor het voor- en natransport de dorpen in met deelmobiliteit. Aandachtspunt is wel hoe parkeren op afstand voor de dorpscentra met de P+R-functie kan worden gecombineerd.	
66	Zaanstad heeft de intentie uitgesproken zero emissie zones in te stellen in de centra van Wormerveer en Krommenie. Die zones zien we niet terug in dit plan, net als de daarvoor benodigde inzet op duurzame, gebundelde, kleinschalige bevoorrading en voorzieningen om de overstap naar duurzaam, kleinschalig vervoer te faciliteren.	De ZE zones zijn onderdeel van het overkoepelende ZMP en worden breder ingezet dan alleen Zaanstad Noord. Er wordt in het Mobiliteitsplan Noord benoemd dat er wordt ingezet op de ZE zones.
67	De maatregelen in dit plan zijn fysiek van aard. Dat legt een goede basis, maar infrastructuur alleen is geen garantie voor gedragsverandering. Het lijkt ons verstandig ook maatregelen gericht op gedragsverandering een plek te geven. Ook kunnen de initiatieven van de Green Business Club Zaanstad voor Zaanstad Noord daarbij een plek krijgen.	De gedragsbeïnvloedingsmaatregelen, zoals deze zijn omschreven in het plan van de GBC komen straks samen in de uitvoeringsagenda. Voor nu zijn het MTP (van de GBC) en het Mobiliteitsplan Noord twee lossen plannen die elkaar complimenteren.
68	Wat in mindere mate terugkomt in de uitwerking van het ZMP is, bijvoorbeeld, het toepassen van een Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) bij (woningbouw)ontwikkelingen. Het instrument helpt bij het stroomlijnen van de groei van mobiliteit door deze ontwikkelingen. Wij gaan er van uit dat het MPvE wel een plek heeft / krijgt bij de ruimtelijke ontwikkelingen.	Mobiliteitsprogramma van Eisen is van toepassing op heel Zaanstad, niet specifiek voor Zaanstad Noord, en wordt daarom hier niet genoemd. Het Mobiliteitsprogramma van eisen wordt nog uitgewerkt binnen gemeente Zaanstad, zodat we hier op uniforme wijze binnen de organisatie mee om kunnen gaan.
69	In het mobiliteitsplan lezen we niet bij alle maatregelen terug hoe ze gefinancierd gaan worden. Met name ingrepen die een hoge investering vragen zoals de beweegbare bruggen, vragen om een goed financieringsplan. Doordat dat nu niet in beeld is, vragen wij ons af of een aantal maatregelen haalbaar is.	De financiering, planning en verdere uitwerking van de geambieerde ingrepen volgen in de uitvoeringsnota. Het Mobiliteitsplan Noord is een koers met oplossingsrichtingen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Zaanstad Noord.
70	Bij maatregel 1 en 2 wordt een fietsbrug voorzien over de Nauernasche Vaart. Bij maatregel 2 gaat het ook om een onderdoorgang onder de provinciale weg N246. Bij beide maatregelen is medewerking van de provincie nodig. Dat kan toegevoegd worden in de tekst.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking.
71	Wij zijn blij om te lezen dat de transformatie Wandelweg een plek heeft in het mobiliteitsplan. Dit is één van de maatregelen uit ons 'Aanvullend onderzoek OV en fiets' in het kader van de Verbinding A8-A9 en komt terug als maatregel 9 in ons programma voor korte termijn maatregelen N203. Door opname in het mobiliteitsplan is deze maatregel geborgd. Daarnaast sluit deze maatregel aan bij de intentie om van station Wormerveer een Buitenpoort te maken.	Ter kennisname

72	Een onderdeel van de transformatie van de N203 is het terugbrengen van het aantal rijstroken naar één per richting. Gelet op de intensiteiten, ook na de eventuele realisatie van de Verbinding A8-A9, blijft voldoende opstelruimte bij de kruispunten noodzakelijk. Hierdoor verwachten wij dat de maatregel beperkt blijft tot het gedeelte tussen de Iepenstraat en de Rosariumlaan.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking.
73	Maatregel 10. Realiseren derde brug over de Zaan. Bij deze maatregel staat dat het realiseren van deze maatregel medewerking- en financiering vergt van o.a. de provincie. De rol van de provincie is hier zeer beperkt. De wegen en vaarwegen zijn in beheer bij de gemeenten en eventuele financiering loopt via subsidieprogramma's van de Vervoerregio Amsterdam. Eventuele cofinanciering vanuit de provincie is pas aan de orde als er een provinciaal (of groot regionaal) belang gediend wordt. Dat is hier niet het geval.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking.
74	Maatregel 11. Fietsverbinding Willis – Molletjesveer Bij deze maatregel is een fietsbrug voorzien over de Nauernasche Vaart. Net zoals bij maatregelen 1 en 2 gaat het om een vaarweg in ons beheer. Het klopt dat medewerking vanuit de provincie nodig is, maar cofinanciering vindt in eerste instantie plaats via subsidieprogramma's van de Vervoerregio Amsterdam.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking.
75	Maatregel 12. Fietsverbinding Ned Benedictweg. Wat ons betreft komt er geen nieuwe gelijkvloerse fietsoversteek bij het kruispunt N246/Ned Benedictweg. Vanuit richtlijnen (o.a. Duurzaam Veilig) is het niet wenselijk om bij een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom fietsers (en voetgangers) gelijkvloers te laten kruisen. Omdat bij dit kruispunt geen oversteek aanwezig is, is het ook niet wenselijk om vanuit dat oogpunt een oversteek toe te voegen. Daarnaast zorgt een oversteek voor langzaam verkeer voor een verminderde doorstroming. Als er op deze locatie een nieuwe oversteek nodig is, dan zal die ongelijkvloers moeten zijn. Liever een veiligere route die langer is dan een kortere route met een groot risico op (ietsel)ongevallen. Wij vragen u om te kijken naar een koppeling met de fietsonderdoorgang van maatregel 2.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking.
76	Maatregel 13. Extra auto ontsluiting Noordveld (Noorddijk) Het klopt dat medewerking vanuit de provincie nodig is, maar cofinanciering vindt in eerste instantie plaats via subsidieprogramma's van de Vervoerregio Amsterdam.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking.

77	Maatregel 15. Opwaarderen stationshubs. Een aandachtspunt bij deze maatregel is om te kijken wat dit aan diensten vraagt per station. Het ontwikkelen van twee hubs met een soortgelijk aanbod op korte afstand van elkaar is wellicht te veel vanuit marktoogpunt. Daarnaast wordt ingezet op het uitbreiden van P&R mogelijkheden. Dit zou op schaal van de Zaancorridor bekeken moeten worden om zo te bepalen wat de juiste plekken zijn voor uitbreiding van P&R mogelijkheden.	Ter kennisname, vraagt verdere uitwerking in de uitvoeringsagenda
78	Maatregel 8 is onduidelijk. Wie zijn er bestemmingsverkeer? Welke opties hebben de bewoners uit de Noorderhoofdbuurt? Of de Vlusch? Bewoners uit de Noorderhoofdbuurt kunnen alleen nog via de Iepenstraat/Weverstraat/Eikenlaan met de auto naar hun woning. Deze route zal nog drukker worden omdat de derde route naar Willis is afgesloten (Vlusch). Met het drukker worden van deze hoofdader is het moeilijker om vanuit de bomenbuurt, parkbuurt en andere aangrenzende buurten op deze hoofdader te komen. Het afsluiten van een doorgaande weg zal op een andere plek voor een infarct zorgen. Lang wachten tot dat je tussen het verkeer kan voegen zorgt voor frustratie en gevaar voor fietsers. Ook zijn de zijstraten soms zo smal dat je niet tegelijkertijd kan uitvoegen en invoegen. Levert grote problemen op en gevaarlijke situaties (Parklaan/Lindelaan/Hondemahof/Pachterstraat/mogelijk ook elders). De voor de hand liggende oplossing blijft onbenoemd, aansluiting van Willis op de N246. Waarom zou de rest van Krommenie overlast houden van gebrekkige infrastructuur bij Willis. Maatregel 11 zou ook geschikt moeten worden gemaakt voor regulier autoverkeer. Geluiden vanuit Willis dat men daar niet op zit te wachten, is wel erg not in my backyard terwijl overige wijken wel last van het verkeer uit die wijk mag hebben. Desnoods een eenrichtingverkeer ontsluiting vanuit Willis naar de N246. Hierdoor wordt de druk op de nieuwe brug én de andere routes beperkt. Daar komt bij dat de N246 rond spitstijden al vastloopt van Amsterdam naar Krommenie/Uitgeest. Dat zal nog erger worden en gevaarlijker (op deze weg mag 100 km/u gereden worden), als er niet ook nog bestemmingsverkeer over de verbinding Kerkstraat/Vaartbrug kan rijden.	Nemen we mee als aandachtspunt in de uitwerking. Zie ook het antwoord op vraag 9.

	Verder gaat er in Krommenie op diverse plaatsen gesloopt en gebouwd worden. Onder meer aan de Durghorst, de Lijnbaan en Zonnelaan grenzend aan de Iepenstraat-Eikenlaan-route. Als deze route drukker wordt door afschermen van de Vlusch, maar ook Parklaanbrug, wordt deze samenloop van meer verkeer op de Iepenstraat-Eikenlaan-route problematisch voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer. De huidige brug bij het Blok is niet geschikt voor (vracht)auto verkeer. Onder meer een lastige draai voor groter verkeer. Maar ook de last voor de brug is te groot. Ook daar is een bouwproject gepland en aan de gang. De Parklaanbrug afsluiten voor auto's is een slecht idee. Deze doorgang tussen Noorderhoofdstraat en Parklaan zou juist voor de bewoners van de Noorderhoofdbuurt kunnen zorgen dat Iepenstraat/Weverstraat/Eikenlaan wordt ontlast. Ook zou er voor gekozen kunnen worden om verkeer vanuit de Parklaan alleen linksaf te laten slaan richting Weverstraat om sluipverkeer naar Willis te ontmoedigen.	
79	Fijn dat 30 km/u de norm wordt. Er wordt veel te hard gereden. In de smalle straten is 30 km/u zelfs nog veel. Prima rond het centrum parkeren bij te bouwen of open te stellen terrein, de vraag is hier wel of dit realistisch is. Gaat de gemeente grond op kopen om als parkeerterrein te bestemmen? Parkeerplaatsen zijn voor bewoners al krap. Of gaat men delen van te ontwikkelen gebied tussen Noorder/Zuiderhoofdstraat niet bebouwen maar bestemmen als parkeerterrein. Er vanuit gaan dat men parkeert nabij het stationsgebied is onrealistisch.	Ter kennisname, vraagt verdere uitwerking in de uitvoeringsagenda
80	Regionale benadering: In de raadsvergadering van 27 januari 2022 geven de voorvechters voor het realiseren van de A8 – A9 verbinding aan dat er rekening gehouden moet worden met minimaal 8 tot 10 jaar vertraging. Tot die tijd zal de N203 primair een regionale verbindingsweg blijven met veel files tot gevolg. Afstromen vanuit en naar Krommenie is zeer beperkt mogelijk. Voor de korte termijn is dit uitgangspunt dus niet reëel voor dit plan. Het plan voorziet echter niet in een alternatief, bijvoorbeeld het ontsluiten van wijken op de N246 met een extra brug over de Nauernaschevaart, zoals ook in het ZMP is aangegeven. Wij beseffen dat deze brug niet	Zie antwoord op vraag 2

	eenieders goedkeuring heeft, maar zal alles overwegende wel de beste optie zijn indien we voor nu en in de toekomst de verkeerstromen van en naar Krommenie eerlijk willen verdelen en optimaliseren, ook bij een verdere verdichting van Zaanstad Noord.	
81	Geen Integrale benadering: Wij hebben een aantal essentiële verkeersmaatregelen besproken met Maak.Noord welke niet zijn overgenomen in dit plan. Hierdoor zal het effect van dit plan lager zijn en zal veelal de overlast niet wegnemen. Hoewel het plan spreekt over korte termijn maatregelen, randvoorwaardelijke maatregelen en lange termijn maatregelen, is niet duidelijk welke volgordelijkheid in tijd wordt aangehouden. Hierdoor vrezen wij dat op het oog “simpel” te nemen maatregelen op korte termijn worden doorgevoerd zonder maatregelen te nemen om de beruchte “waterbedwerking” te voorkomen. Wij noemen als voorbeeld het afsluiten van de Vlusch voor het verkeer vanuit de Kruisstraat. Een simpele, en vanuit de huidige verkeersproblematiek gezien ook noodzakelijke maatregel, maar zal tot gevolg hebben dat significant meer verkeer door de Parklaan - Eikenlaan of het centrum Krommenie haar weg naar de nieuwere wijken zal zoeken. Het plan moet aantoonbaar laten zien dat de te nemen maatregelen op een weloverwogen, integrale wijze worden geïmplementeerd. In dit concept plan is dit onvoldoende geborgd.	De frasering en uitvoering van de voorgestelde maatregelen wordt verder uitgewerkt in uitvoeringsagenda.
82	Niet de pijn verdelen waar het kan. Het (forenzen) verkeer vanuit Krommenie-West en Willis door het centrum van Krommenie wordt niet tegen gegaan, want: a. De voorgestelde verbeteringen van de Rosariumlaan als ontsluitingsweg voor Willis en de Noorder- en Zuiderham zal niet of onvoldoende leiden tot een betere doorstroming richting de N8/N203, vanwege de file op de N8/N203 (zie punt 1). Sluipverkeer zal daarom zijn weg zoeken naar de N246, dwars door het oude centrum van Krommenie of via de Eikelaan en Weverstraat. Vooralsnog is de enige verbinding de Veerbrug (Vaartbrug in de volksmond) tussen Krommenie en Wormerveer. Krommenie centrum krijgt hierdoor nauwelijks verlichting van de verkeersdruk terwijl juist hier met o.a. de plannen op het Chromos, Vlaar en Mercurius terrein de grootste verdichtingsopgave van Krommenie ligt. b. De Eikenlaan is niet afgesloten voor forenzen verkeer via de door ons voorgestelde bussluis met venstertijden. Dit resulteert in sluipverkeer in zowel de ochtend- als avondspits.	Zie antwoord op vraag 9

	c. De mogelijkheid om links af te slaan op de Kruising Badhuislaan-Zuiderhoofdstraat zal in de ochtend zorgen voor sluipverkeer over de Noorderhoofdstraat-Kruisstraat – Noordervaartdijk om de N246 te bereiken. d. Voor de Eilanden van Hain is geen eigen ontsluitingsweg voorzien in het plan, maar gegeven de vertraging van de verbinding A8 – A9, kan dit ook in een latere fase gerealiseerd worden waarbij het uitgangspunt “Eerst ontsluiten, dan bouwen” wordt gevolgd. Ons voorstel is om deze ontsluiting wel op te nemen in het plan om in een latere fase te realiseren, conform de afspraak tussen D66, DZ en Wethouder Slegers van 27 januari 2022 bij het intrekken van de motie rondom deze ontsluiting.	
83	Niet beschermen waar het moet: Naast het forenzen verkeer moet ook het vrachtverkeer tot een absoluut minimum worden beperkt in het centrum van Krommenie. Zowel in het perspectief als in het ZMP zijn hier duidelijke kaders gegeven, zo ook innovatieve oplossingen om het vrachtverkeer in te dammen. We zijn dan ook zeer onaangenaam verrast dat er een “maatwerk maatregel” wordt getroffen om het vrachtverkeer via de Noorderhoofdstraat- Heiligeweg te ontsluiten. In combinatie met het stimuleren van wandel en fietsverkeer, creëert deze “maatwerk maatregel” nodeloos een zeer gevaarlijke situatie in de krapste straten van Krommenie. Het mobiliteitsplan Noord moet er in voorzien dat we op korte termijn het vrachtverkeer gaan weren. In de diverse gesprekken, bijvoorbeeld binnen de adviesgroep Maak.Noord zijn al concrete initiatieven besproken om op redelijk korte termijn de in het ZMP voorgestelde maatregelen te realiseren. Wij zijn er van overtuigd dat alle randvoorwaarden aanwezig zijn om op korte termijn, zeg binnen 2 jaar, de ambitie zoals verwoord in het ZMP waar te maken. Deze ambitie moet onvoorwaardelijk terugkomen in het plan en kan tevens als voorbeeld dienen voor de andere Maak.Zaanstad plannen.	De ambities op gebied van logistiek worden Zaanstad breed uitgerold en gaan verder dan alleen het centrum van Krommenie. Er worden al acties ondernomen om de uitdagingen rondom stadslogistiek verder uit te werken, maar deze aanpak zal Zaanstad breed worden opgepakt. Er is daardoor minder aandacht voor vrachtverkeer in het Mobiliteitsplan Noord.
84	Fiets boven Auto: Het plan geeft ruim baan aan de fietsers en wandelaars. Hiervoor worden 3 Fietsbruggen gerealiseerd over de Nauernaschevaart. De fietsbrug naast de huidige veerbrug juichen wij van harte toe! De fietsbrug bij Willis, tevens geschikt voor nooddiensten, is zeker een goed plan, maar deze brug zou veel effectiever zijn indien deze brug ook als ontsluitingsroute voor het verkeer van en naar Willis zou dienen. Wij willen Maak.Noord en de Raad met klem verzoeken	Er zijn bij bewoners verschillende belangen en verwachtingen rondom de brug over Willis. De koers van het MP Noord is gebruik van deze brug voor fietsen en voor nooddiensten, gezien in samenhang met de andere maatregelen. Alle maatregelen worden nader uitgewerkt en beoordeeld op effectiviteit.

	om de mogelijkheden voor het opwaarderen van deze brug te onderzoeken en op te nemen als korte termijn maatregel voor het mobiliteitsplan.	
85	Eerst ontsluiten, dan bouwen: Het plan geeft aan dat de geplande verdichting van Zaanstad Noord leidt tot een onacceptabele verkeersdruk. De in dit plan genoemde maatregelen moeten de verkeersproblemen wegnemen om zo deze groei mogelijk te maken. Omdat wij de maatregelen in dit plan onvoldoende achtten om de huidige verkeersproblematiek op te lossen, vrezen wij helemaal voor de verkeersdruk als de verdichting van Zaanstad Noord verder toeneemt.	Zie antwoord op vraag 33