

Raadsvoorstel en besluitnota

Onderwerp

Zaans Mobiliteitsplan (ZMP)

Gevraagd besluit

1. Het Zaans Mobiliteitsplan vast te stellen als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit, inhoudende dat:
 - a. Zaanstad, om de toekomstige groei van de stad te faciliteren, toewerkt naar een nieuwe balans in de mobiliteit middels een mobiliteitstransitie in de hele gemeente, maar voor verschillende delen van Zaanstad op een verschillende manier en met keuzevrijheid als uitgangspunt.
 - b. Een zonering met bijbehorende mobiliteitsprofielen wordt toegepast en verschillende typen knooppunten worden ontwikkeld die de mobiliteitstransitie ondersteunen.
 - c. In de verschillende delen van Zaanstad samenhangende oplossingen voor de verbetering van de mobiliteit worden voorgesteld, die aansluiten op de ruimtelijke ontwikkeling en andere opgaven in het betreffende gebied.
 - d. De toekomstige vervoersnetwerken voor voetganger, (elektrische) fiets, openbaar vervoer, auto, goederenvervoer over de weg en vervoer over water worden aangewezen.
 - e. De uitgangspunten voor fiets- en autoparkeren en elektrisch laden worden vastgelegd, aansluitend bij de zonering.
 - f. De doelen voor toepassing van smart mobility technologie en de principes voor emissieloos vervoer, schone en slimme logistiek en het beïnvloeden van mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag zijn bepaald.
 - g. Voor grotere ruimtelijke ontwikkelingen (meer dan 200 woningen of vergelijkbaar) vooraf een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPVE) wordt opgesteld.
 2. Gelijktijdig het Zaans Verkeers- en Vervoersplan in te trekken als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit.
-

Geheimhouding op grond van de Gemeentewet

Openbaar

Kernverhaal

Het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) is het nieuwe, strategische beleidskader voor mobiliteit. Het vervangt het Zaans Verkeer- en Vervoersplan uit 2009 en schetst de visie op mobiliteit in Zaanstad tot aan 2040. Het zal als kader dienen voor ruimtelijke ontwikkelingen en de basis vormen voor toekomstige (gewenste) investeringen in de mobiliteit in Zaanstad.

Daarbij is niet alles wat gedurende het hele traject van het ZMP is en wordt voorgesteld nieuw: we sluiten aan en bouwen voort op eerdere besluiten uit de visie MAAK.Zaanstad en de 1^e en 2^e fase van de Omgevingsvisie. Dit is vanuit het perspectief mobiliteit vertaald in één samenhangende visie. Het geeft vanuit mobiliteit antwoord op de grote bevolkingsgroei die de komende jaren in Zaanstad plaatsvindt, vooral binnenstedelijk. En het geeft vanuit mobiliteit invulling aan recente keuzes op andere beleidsterreinen, zoals Zaanstad klimaatneutraal.

De opgaven zijn dusdanig groot, dat een mobiliteitstransitie nodig is: een andere manier van kijken naar en omgaan met de mobiliteit in Zaanstad. Het is een conditie voor de verdere ontwikkeling van Zaanstad, in alle opzichten. En dat maakt de transitie ook urgent. Het ZMP stelt voor de voorwaarden voor deze transitie te scheppen op basis van twaalf hoofdkeuzes. Deze worden vervolgens vertaald in zonering, knooppunten, netwerken, parkeerbeleid, smart mobility en gedrag en eisen aan ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij is nauw aangesloten op de in voorbereiding zijnde Omgevingsvisie.

Een mobiliteitsplan ontwikkelen is een complex proces. Daarom is dit plan stapsgewijs ontwikkeld. Eerst is de uitgangssituatie voor mobiliteit in beeld gebracht, ook in relatie tot de zes Zaanse opgaven van de Omgevingsvisie: Verstedelijking, Economie, Kansengelijkheid, Duurzaamheid, Veiligheid en Gezondheid. Daarna is in de Koersnota de richting vastgelegd waarlangs het mobiliteitsplan verder in te vullen. Vervolgens is deze richting verder uitgewerkt in daadwerkelijke beleidsvoorstellen. Gedurende alle stappen is zowel bij belanghebbenden als bij de raad input opgehaald over de gewenste invulling. Als volgende stap zijn de beleidsvoorstellen in de vorm van een Ontwerp ZMP zes weken ter inzage gelegd. In deze periode heeft iedereen die dat wilde een inspraakreactie kunnen indienen. Op basis van de binnengekomen reacties zijn de voorstellen verder aangescherpt tot een definitief ZMP.

Aan de raad wordt nu het voorstel voorgelegd het Zaans Mobiliteitsplan vast te stellen als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit en daarbij tegelijkertijd het oude beleidskader, het Zaans Verkeers- en Vervoersplan, in te trekken.

Aanleiding

Het mobiliteitsbeleid van Zaanstad is aan vernieuwing toe, om een antwoord te geven op de groei van Zaanstad, ontwikkelingen in de omgeving en keuzes op andere beleidsterreinen, zoals Zaanstad klimaatneutraal. Het Zaans Mobiliteitsplan geeft het nieuwe mobiliteitsbeleid weer.

Beoogd resultaat

Een gedragen mobiliteitsbeleid voor Zaanstad voor 2040, dat vanuit mobiliteit antwoord geeft op de zes Zaanse opgaven: Verstedelijking, Economie, Kansengelijkheid, Duurzaamheid, Veiligheid en Gezondheid en dat dient als gemeentelijk beleidskader voor verkeer en vervoer, in lijn met de Planwet Verkeer en Vervoer.

Kader

In de "Startnotitie Nieuw Mobiliteitsplan" (2019/20154) is vastgelegd hoe het Zaans Mobiliteitsplan wordt opgesteld. Deze notitie is in september en oktober 2019 in het kader van raad aan de voorkant besproken met de raad. De uitkomsten van de bespreking in het Zaanstad Beraad zijn vastgelegd in een Raadsinformatiebrief (2019/25644).

Vervolgens is de koers voor het ZMP bepaald met de Koersnota voor het Zaans Mobiliteitsplan (2020/17936). Hierop heeft de raad in het voorjaar 2020 haar zienswijze gegeven, die ook is samengevat in een raadsinformatiebrief (2020/11517).

Daarna is het ZMP verder ingevuld. Voor de hierbij nog te maken keuzes zijn drie toelichtende notities opgesteld, waarover eind 2020 en begin 2021 bestuurlijke afstemming met de raad heeft plaatsgevonden:

- Gebieden en Smart Mobility: toelichtende notitie (2020/23011) en RIB met samenvatting uitkomsten (2020/29719).
- Netwerken: toelichtende notitie (2020/24858), extra toelichtende notitie (2021/ 1507) en RIB met samenvatting uitkomsten (2021/ 1508).
- Parkeren: toelichtende notitie (2020/26763) en RIB met samenvatting uitkomsten (2021/ 2016).

De voorstellen van deze notities zijn, eventueel aangepast naar aanleiding van afstemming met de raad, verwerkt in het Ontwerp ZMP (2021/1621). De binnengekomen inspraakreacties hebben geleid tot een verdere aanscherping van het Ontwerp ZMP tot het nu voorliggende definitieve ZMP. Dit plan zal het nu nog vigerende Zaans Verkeers- en Vervoersplan (2008/69236) vervangen.

Argumenten en afwegingen

De Zaanse opgaven vragen met urgentie om een nieuwe balans in de mobiliteit in Zaanstad, maar wel op zijn Zaans en met behoud van vrije keuze.

De opgaven waar Zaanstad voor staat zijn groot, zoals de groei van de stad en de ambitie klimaatneutraal te worden. Het is niet mogelijk de vraag naar mobiliteit onbeperkt te faciliteren en tegelijkertijd vooruitgang te boeken op alle zes de opgaven van de Omgevingsvisie. De te verwachten groei van de mobiliteit is daarvoor te groot.

Duidelijke en meer strategische keuzes zijn nodig, met meer focus op schone en gezonde mobiliteit, goed ingepast in een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. En via mobiliteitsplanning de gewenste kwalitatieve verstedelijking en economische diversificatie faciliteren en stimuleren. Daarvoor is een mobiliteitstransitie nodig, die moet leiden tot een nieuwe balans tussen de vervoerwijzen, zodat het Zaanse mobiliteitssysteem voor alle vervoerwijzen – auto, ov, fiets, voetganger, etc. – optimaal kan blijven functioneren. Zo kan mobiliteit optimaal bijdragen aan de opgaven waar Zaanstad voor staat. Deze transitie is urgent, want het is een belangrijke conditie om Zaanstad bereikbaar, veilig, duurzaam en leefbaar, kortom: toekomstbestendig te maken voor iedereen die hier woont, werkt en recreëert.

Tegelijkertijd behouden we daarbij wel zaken die de Zaanse mobiliteit eigen zijn. De mobiliteitstransitie vindt overal plaats, maar is niet voor alle delen van Zaanstad hetzelfde. Zo bieden we een verscheidenheid aan woonomgevingen met bijbehorende mobiliteitsprofielen (de ene buurt bijvoorbeeld autoluw, de andere meer autogericht). Wij vinden het ook belangrijk dat iedere inwoner vrij is in de keuze van het soort vervoer, maar we maken wel per plek de vervoerwijzen die het beste bij die plek passen, aantrekkelijker.

Het ZMP geeft invulling aan deze mobiliteitstransitie.

Dit gebeurt door het ZMP op te hangen aan 12 hoofdkeuzen die feitelijk universeel zijn en die zorgen voor een optimale invulling vanuit mobiliteit aan de zes Zaanse opgaven. Deze hoofdkeuzen zijn:

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

In hoofdstuk 8 van dit ZMP laten wij zien dat deze benadering inderdaad leidt tot een transitie en tot gunstige effecten in zowel verkeerskundig, ruimtelijk, milieukundig als economisch (koopstromen) opzicht.

De begrenzing van de zones en de daarbij horende mobiliteitsambities sluiten aan bij de verschillende karakters van delen van Zaanstad.

De verschillende gebieden in Zaanstad verschillen niet alleen qua bebouwing (dichtheid, hoogte, etc), maar ook qua mobiliteitsbehoefte van de bevolking. Daarom wordt de mobiliteitstransitie, die in heel Zaanstad nodig is om aan de zes Zaanse opgaven bij te dragen, in verschillende zones verschillend ingevuld. Er is enerzijds een onderscheid gemaakt tussen centrum,- knooppunt- en (hoofdzakelijke) woongebieden en anderzijds een onderscheid tussen stedelijke, dorps- en landelijke gebieden en bedrijventerreinen. De grenzen van de zones volgen waar mogelijk logische fysieke grenzen, zoals waterwegen of spoorwegen, of grenzen van bestaande gebiedsindelingen zoals Inverdan. Ook zijn de zones

zo min mogelijk versnipperd tot kleine gebieden.

De zonering leggen we voor nu vast, maar is geen star gegeven. Door bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkeling veranderen sommige gebieden in de loop van de tijd van zonetype. Daarom zijn in het ZMP zoneringsskaarten voor 2020, 2030 en 2040 opgenomen.

Knopen spelen een belangrijke rol in de mobiliteitsopgave van Zaanstad, maar ieder op een eigen manier.

Knopen maken het mogelijk om over te stappen van de ene op de andere vervoerwijze en/of geven toegang tot verschillende vormen van (deel)mobiliteit. Maar niet elke knoop doet dat op dezelfde manier. Zo zijn P+R-knopen een concentratiepunt voor automobilisten naar Zaanstad maar vooral ook Amsterdam, die willen overstappen op OV. Centrumhubs vormen de schakel tussen lange afstandsverkeer en het lokale fiets- en voetgangersnetwerk in de stads- en dorpscentra of bij andere belangrijke bestemmingen. Buurt- en straathubs brengen deelmobiliteit en elektrische mobiliteit op centrale plekken in woonbuurten en –straten samen. En water(buurt)hubs bieden daarbovenop toegang tot het vervoer over water.

De complexe mobiliteitsopgave vraagt op verschillende plekken om duidelijke, samenhangende keuzes.

Dit is in het ZMP zichtbaar gemaakt door voor de verschillende delen van Zaanstad de opgave in het gebied te schrijven, zowel qua mobiliteit als qua ruimtelijke ontwikkeling. Dit is vervolgens vertaald in een samenhangend pakket aan gewenste maatregelen, rekening houdend met het karakter en de zonering van het gebied.

Door netwerken aan te wijzen, te bepalen welke verbeteringen in de netwerken nodig zijn en uitgangspunten voor integraal netwerkmanagement te beschrijven, zorgen we voor goede inpassing van alle vervoerwijzen in Zaanstad.

De aangewezen netwerken dragen eraan bij dat (elektrische) fietsers en voetgangers op de juiste plekken in het netwerk ruim baan krijgen, de toegankelijkheid op orde is en mensen worden verleid meer te gaan lopen of fietsen. Ook zetten we met een stevige impuls voor het OV, onder meer via de ZaanIJ-corridor als tweede staander van de Zaanse ladder, erop in dat het OV een belangrijke rol kan spelen bij het opvangen van de groei van de mobiliteit. Met een sterke autostructuur zorgen we ervoor dat autoverkeer via geschikte routes Zaanstad in en uit kan, maar de centra, de omgeving van knooppunten en de woongebieden niet onnodig belast. Een kwaliteitsnet goederenvervoer zorgt voor optimale ontsluiting van de bedrijventerreinen, industrie en centrumgebieden met minimale impact op de omgeving. Het instellen van zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's in de centra van Krommenie, Wormerveer en Zaandam past hierbij. En via het sterke waternetwerk van Zaanstad willen we duidelijk meer goederen én personen vervoeren dan nu het geval is. Daar waar belangen van vervoerwijzen elkaar (letterlijk) kruisen, maken we heldere keuzes via verkeersmanagement. Die keuzes sluiten per zonetype aan op het daarvoor geldende mobiliteitsprofiel.

Het parkeerbeleid is een belangrijke schakel in de mobiliteitstransitie en verschilt per zone, afhankelijk van de beschikbaarheid van alternatieven.

We werken aan het aantrekkelijk maken van de vervoerwijzen die het beste bij een gebied passen. In de basis door te verleiden, met een kwalitatief hoogwaardig aanbod van OV, fiets en deelsystemen. Maar tegelijkertijd ook door op onderdelen te sturen. Parkeerbeleid is één van de krachtigste instrumenten van de gemeente in de mobiliteitstransitie. Met het ZMP willen we dit instrument effectief, maar weloverwogen inzetten. De mate waarin in een gebied op parkeren gestuurd wordt, hangt onder meer af van het aanbod aan alternatieven:

We zorgen allereerst voor voldoende, gratis fietsparkeerplaatsen in heel Zaanstad, als stimulans voor het fietsen. Proactief zetten we in op inpassende fietsparkeerplaatsen bij de knooppunten en centra. Aan ruimtelijke ontwikkelingen leggen we fietsparkeernormen op. Regel blijft dat parkeerregulering voor de auto wordt ingezet bij hoge parkeerdruk en bij voldoende draagvlak. In enkele gevallen willen we hiervan afwijken en proactief, dus zonder draagvlaktoets gereguleerd parkeren kunnen invoeren. Dit geldt voor de A-plus en A-

gebieden en heel selectief in B-plusgebied, namelijk daar waar de verwachte dynamiek hoog is en de parkeerdruk en congestie naar verwachting snel zullen toenemen. Ook dan zal het moeten gebeuren met een goede onderbouwing, bijvoorbeeld als onderdeel van een ruimtelijk ontwikkelingsplan, waarbij de omgeving betrokken wordt. En uiteindelijk beslist de Raad over alle voorstellen voor het invoeren van betaald parkeren.

In het centrum van Zaandam willen we bezoekers zo veel mogelijk laten parkeren in de parkeergarages en parkeerterreinen, om zoekverkeer in het centrum tegen te gaan. Mogelijk ook door alleen bewoners (en hun bezoek) op straat te laten parkeren (vergunningparkeren). Voor de A-plus, A en B-plus zone leggen we lage(re) autoparkeernormen op bij ruimtelijke ontwikkelingen, die aansluiten bij toekomstig verwacht autobezit en mobiliteitsgedrag. Dit kan omdat de alternatieven voor de transitie hier in voldoende mate voorhanden zijn. Maar het is ook nodig vanwege de schaarse ruimte in deze gebieden, die ontwikkelaars noopt slim met de ruimte om te gaan. Ook staan we hier toe dat er minder parkeerplaatsen komen als een ontwikkeling nabij een HOV-halte ligt, er meer fietsparkeerplekken worden gerealiseerd en/of deelmobiliteit wordt aangeboden.

Ten slotte faciliteren we de transitie naar elektrisch rijden door het aantal laadpalen fors uit te breiden, op basis van behoefte (aanvragen), ook in gebieden met hoge parkeerdruk. Waarbij we vasthouden aan het huidige beleid om laadpalen alleen te gebruiken voor laden en dus niet voor parkeren.

Met inzet op smart mobility en gedrag wordt de transitie in de mobiliteit in Zaanstad ondersteund.

Infrastructuur is een belangrijke voorwaarde en drager voor de mobiliteitstransitie die wij beogen. Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken mensen en bedrijven zelf keuzes, die het mobiliteitsbeeld op straat uiteindelijk bepalen. Het is daarom minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag van mensen en logistieke keuzes van bedrijven te kijken. De snelle ontwikkelingen op het technologische vlak bieden daarbij allerlei nieuwe mogelijkheden. Om hier optimaal van te profiteren nemen we een meer stimulerende rol in dan tot nu toe het geval is, en zelfs een proactieve rol bij realisatie van laadinfrastructuur. Daarbij hebben we geformuleerd aan welke doelen smart mobility technologie in Zaanstad moet bijdragen. Daarmee doen we een uitnodiging aan ontwikkelaars om hun techniek in te zetten voor onze doelen.

Daarnaast hebben we geformuleerd welke stappen we willen zetten om zero emissie vervoer te stimuleren, slimme en schone logistiek te bevorderen en duurzame mobiliteitskeuzes en veilig gedrag te bevorderen. Dit doen we onder meer met stimulerende en beperkende regelgeving voor vrachtverkeer (zero emissie zones, aansluitend bij landelijke regels om verantwoorde invoering te waarborgen), (helpen bij) realisatie van (snel)laadinfra voor alle categorieën vervoer op strategische plekken, samen met het bedrijfsleven werken aan hubs leveren met elektrische bakfiets, fiets of bromfiets en andere slimme oplossingen, stimuleren van deelmobiliteit en werken aan mobiliteitsmanagement en veilig gedrag door onder meer campagnes en educatie. Een Green Deal Fiets naar je werk, samen met het bedrijfsleven, en deelname aan de Green Deal Autodelen zullen daar onderdeel van zijn.

Goed doordachte ruimtelijke ontwikkeling is de beste voorwaarde voor een goed werkend mobiliteitssysteem.

De keuzes die bij individuele ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt, hebben grote invloed op de mobiliteitskeuzes die toekomstige bewoners of gebruikers in de praktijk zullen maken. Als dit bij grotere ontwikkelingen niet goed geregeld wordt, kan dit negatieve gevolgen hebben voor een groter gebied. Daarom stellen wij voortaan bij de grotere ruimtelijke ontwikkelingen vooraf een MobiliteitsProgramma van Eisen (MPVE) op, parallel aan of als onderdeel van het stedenbouwkundig programma van eisen. In het MPVE worden vooraf randvoorwaarden opgesteld; eisen die voortkomen uit bestaand beleid, maar ook wensen, waarvan wij denken dat zij kunnen bijdragen aan een betere mobiliteitssituatie in het gebied. Behalve opgaven in het projectgebied zelf, voornamelijk binnen de verantwoordelijkheid ontwikkelaar, kunnen ook opgaven in de omgeving worden benoemd.

Deze vallen veelal binnen de verantwoordelijkheid van de gemeente. Vanaf beide kanten wordt dan bijgedragen aan het succes van het uiteindelijke mobiliteitsconcept voor de nieuwe ontwikkeling, dat een ontwikkelaar moet opstellen op basis van het MPVE.

Het ZMP schetst het beeld voor 2040, maar gaat ook in op de stappen ernaartoe.

In het ZMP staan beelden voor 2040. Het realiseren van deze ambitie kost tijd. Ook zal de mobiliteitstransitie tijd vergen. Er zal dus altijd sprake zijn van een gefaseerde ontwikkeling richting het hier geschetste beeld. Om die reden staan we in het ZMP ook stil bij de fasering van maatregelen, waarbij het nodig is te zorgen dat ook in tussenliggende jaren het mobiliteitssysteem naar behoren functioneert. De stapsgewijze ontwikkeling geeft ook aan dat de mobiliteitstransitie die wij voorstaan niet van vandaag op morgen hoeft te worden gemaakt. Het kan stapsgewijs en er is tijd om mensen hierin mee te krijgen.

Het ZMP bouwt voort op de Koersnota voor het ZMP en op de toelichtende notities met voorstellen voor Gebieden en Smart Mobility, Netwerken en Parkeren.

In de Koersnota, die na verwerking van de zienswijze van de gemeenteraad is vastgesteld, is de koers vastgelegd waarlangs het ZMP verder in te vullen, in de vorm van 5 structuurkeuzes en 5 bouwstenen voor mobiliteit.

Na vaststelling van de koersnota moesten nog verschillende knopen worden doorgehakt. De gemeenteraad is hierbij betrokken. Er zijn drie sets van voorstellen gedaan hoe de koersnota te concretiseren in keuzes in het ZMP, voor de onderwerpen Gebieden en Smart Mobility, Netwerken en Parkeren. Na bestuurlijke afstemming met de raad zijn deze voorstellen aangescherpt en net als de structuurkeuzes en bouwstenen uit de koersnota verwerkt in dit ZMP.

Uit de Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam blijkt de noodzaak voor een ander OV-systeem tussen Zaandam en Amsterdam-Noord

Na vaststelling van het Ontwerp ZMP is de Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam openbaar gemaakt. Deze studie van provincie, Vervoerregio en de gemeenten Amsterdam, Purmerend en Zaanstad laat duidelijk zien dat het huidige bussysteem tussen Amsterdam-Noord en Zaandam niet toekomstvast is. De capaciteit dicht bij station Noorderpark in Amsterdam-Noord is daarbij het belangrijkste knelpunt. Maar ook de route door het centrum van Zaandam kent beperkte groeimogelijkheden. Daarmee leveren de uitkomsten van deze studie een extra onderbouwing voor den noodzaak van een nieuw OV-systeem in Zaandam-Oost. De uitkomsten van de studie zijn verankerd in het definitieve ZMP.

De inbreng van belanghebbenden tijdens rondetafelgesprekken en overleggen over specifieke onderdelen van het plan zijn mede bepalend geweest voor de gemaakte keuzes in dit ZMP en deze keuzes zijn getoetst en verrijkt op basis van de bewonersenquête.

Uit de gesprekken met belanghebbenden in de stad (instellingen, bedrijven, organisaties) kwam als rode draad naar voren dat het nodig is in Zaanstad maximaal in te zetten op fietser en voetganger, veel aandacht te besteden aan knooppuntontwikkeling en ketenmobiliteit, de mogelijkheden van vervoer over water te benutten, de transitie naar verduurzaming te faciliteren en bovenal: mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling integraal te benaderen. Dat hebben we vertaald in beleidskeuzes en voorstellen voor maatregelen, die opnieuw zijn getoetst bij de belanghebbenden. Ook hebben we bewoners gevraagd wat voor hun gewenste verbeteringen zijn. De veel genoemde verbeterwensen zijn waar mogelijk (en waar niet conflicterend met elkaar) ook geland in dit ZMP.

Op basis van de inspraakreacties is het plan verder aangescherpt tot het definitieve ZMP.

Tijdens de inspraakperiode hebben onder andere individuele ondernemers en bewoners, bewonersorganisaties, belangenverenigingen en andere overheden een reactie ingediend. Dit heeft op een aantal punten geleid tot wijziging van het plan of betere uitleg wat bedoeld wordt. Een groot aantal reacties heeft ook betrekking op de verdere invulling van het plan,

bijvoorbeeld in gebiedsuitwerking of projecten. Die reacties konden niet worden verwerkt in het ZMP zelf, maar zullen we bij de verdere invulling betrekken. De binnengekomen inspraakreacties zijn in een Reactiedocument samengevoegd en van een antwoord voorzien. In het document is ook aangegeven wanneer de inspraakreactie heeft geleid tot een wijziging.

Het ZMP, de Omgevingsvisie en de Maatschappelijke visieversterken elkaar.

De Zaanse omgevingsvisie die in ontwikkeling is, vormt de basis voor de keuzes in het Zaans Mobiliteitsplan. De omgevingsvisie en de maatschappelijke visie kijken vanuit zes strategische opgaven naar de gemeente in 2040 en de periode daar naartoe: verstedelijking, kansengelijkheid, duurzaamheid, gezondheid, veiligheid en economie. De zes opgaven staan niet op zichzelf, maar komen voort uit de dynamiek in de stad van de afgelopen decennia en uit trendrapportages met de blik op de toekomst. De opgaven hebben ook sterke onderlinge relaties en wisselwerking.

Specifiek de omgevingsvisie bevat de samenhangende hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Daaronder vallen vele beleidsvelden. Mobiliteit is er daar één van. De keuzen op het gebied van mobiliteit worden in een omgevingsvisie gekoppeld aan de zes strategische opgaven die op Zaanstad afkomen. Maar andersom bepalen die opgaven nu ook de richting die we met dit ZMP ingaan:

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

Behalve in deze samenhangende keuzes komt de samenhang met de Omgevingsvisie ook terug in de gebiedsbeschrijving in Hoofdstuk 4. Hier is aangesloten op de indeling van de Omgevingsvisie.

Covid-19 zorgt voor onzekerheid, maar biedt ook nieuwe kansen voor mobiliteit.

Ten tijde van het opstellen van het ZMP in 2020 brak de COVID-19 pandemie uit in de wereld. De Corona-maatregelen hebben een grote invloed (gehad) op het reisgedrag van mensen wat betreft het aantal reizen, de afgelegde afstanden, reisdoelen en de keuze van vervoermiddelen. Het gebruik van auto's en openbaar vervoer daalde, het fiets- en wandelverkeer nam toe. Veel respondenten ervaren het als positief dat het overal veel rustiger is, dat er veel minder vliegverkeer is, dat er geen files zijn en dat men vaker de fiets pakt. We zien een duidelijkere spreiding in tijd met als positief effect minder congestie. De gevolgen van de pandemie op mobiliteit voor de lange termijn zijn nog onzeker. Maar het heeft veel mensen en bedrijven ook nieuwe mogelijkheden laten ontdekken. Naar verwachting wordt het thuiswerken onderdeel van het 'nieuwe normaal'. Dat betekent dat de woonomgeving en -kwaliteit nog belangrijker worden bij de huisvesting van inwoners, wat goed past in de focus op voetganger in het ZMP. Als gemeente gaan we verder met werkgevers in gesprek om te blijven inzetten op het thuiswerken, maar ook op spitsspreiding en op meer fietsen en (terugkeer naar / meer) OV-gebruik. Dit sluit ook aan bij de adviezen van de Raad voor de Leefomgeving, "Groen uit de crisis" (2020)

Implementatie van de koers en de bijbehorende denk- en werkwijze kost wel tijd.

Realisatie van de voorstellen uit het ZMP en de daarin opgenomen uitvoeringsagenda kost geld, dat Zaanstad beperkt voorhanden heeft. Bovendien kost de uitvoering van grote projecten tijd, waarbij ook op een andere manier met mobiliteit moet worden omgegaan dan

voorheen. Het realiseren van de ambitie zal dus een lange adem vergen. De bedoeling is echter dat het ZMP zal leiden tot synergie met plannen op andere beleidsterreinen en bij andere overheden en private partijen, waardoor realisatie van de doelen en projecten van het ZMP toch op afzienbare termijn realistisch en planbaar wordt.

Hierbij is van belang op te merken dat, alhoewel dit ZMP voor ons het optimale antwoord biedt vanuit mobiliteit op de zes Zaanse opgaven en de mobiliteitstransitie die we beogen randvoorwaardelijk is voor het goed invullen van deze opgaven, het ook niet zo is dat de doelen alleen worden bereikt als alles gerealiseerd wordt. Realisatie van een substantieel deel is wel gewenst, maar waar precies de grens ligt, hangt ook van ontwikkelingen buiten mobiliteit en buiten Zaanstad af en is daarom niet vooraf exact aan te geven.

Draagvlak

Op verschillende manieren hebben wij belanghebbenden geraadpleegd voor dit ZMP.

- Tijdens het gehele totstandkomingstraject is een gevarieerde groep van belanghebbende organisaties als klankbordgroep betrokken en om advies gevraagd. Deze groep is drie keer bij elkaar geweest en bestaat uit onder meer Fietzersbond, NS, Connexxion, bedrijven- en winkeliersverenigingen, logistieke organisaties, woningbouwcorporaties, Marketing Zaanstreek, GGD en overheden als Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Gemeente Amsterdam. Daarnaast is er apart afgestemd met Oostzaan en Wormerland en met de gemeenten van de IJmond. Ook is helemaal aan het begin van het traject een rondetafelsessie georganiseerd met externe experts op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, om hun onafhankelijke blik op Zaanstad te geven.
 - Op specifieke onderdelen hebben aparte overleggen met belanghebbenden plaatsgevonden. Zo is het fietsnetwerk in vier sessies met Fietzersbond en Vervoerregio ontwikkeld, is het OV-net met reizigersvereniging Rover en de Vervoerregio ontwikkeld en zijn zowel logistieke organisaties TLN en evofenedex als lokale centrumondernemers betrokken bij de voorstellen voor logistiek en goederenvervoer. Via de overleggen over de ontwikkelstrategie zijn de ideeën voor de mobiliteit rond de Zaanse Schans voorgelegd. Met politie en veiligheidsregio is gesproken over de netwerken en met ondernemers en bewoners is gesproken over Zaanstad Centrum.
 - In het najaar van 2020 zijn enquêtes uitgezet onder inwoners, ondernemers en reguliere bezoekers van Zaanstad, om inzicht te krijgen in hun mening over mobiliteitsopgaven, welke doelen zij belangrijk vinden en welke verbinding voor voetganger, fiets, OV en auto zij als eerste zouden willen realiseren of verbeteren. De enquêtes onder inwoners hebben een hoge respons opgeleverd: ruim 1500 ingevulde enquêtes, plus aanvullend 80 korte ingevulde enquêtes gericht op een jongere doelgroep via Instagram. De enquête voor bezoekers had slechts 40 deelnemers, maar geeft wel een indruk van hun behoeften. Een beeld dat overigens overeenkomt met dat van de inwoners. De korte enquête voor individuele ondernemers had slechts twee respondenten (maar zoals aangegeven zijn verschillende ondernemersorganisaties regelmatig betrokken bij de totstandkoming van het ZMP). De uitkomsten van de enquêtes zijn gebruikt ter onderbouwing van de te maken keuzes in het ZMP. De uitkomsten van de enquêtes zijn samengevat in een raadsinformatiebrief (2021/390), met de bijbehorende rapportages als bijlage.
 - Aanvullend op de enquête hebben wij specifiek aandacht besteed aan twee groepen inwoners. Allereerst jongeren. Begin 2020 hebben een groot aantal leerlingen van het Bertrand Russellcollege tijdens hun bezoek aan de Zaanse gemeenteraad ideeën ontwikkeld voor de mobiliteit in Zaanstad. En in het najaar van 2020 hebben wij bij Local Heroes met circa 15 jongeren gesproken over hun mobiliteit en wat zij vonden dat beter kon. Daarnaast hebben we gesproken met het Burgerplatform, om zo behoeften en wensen van senioren en mensen met een beperking op te halen. De uitkomsten van deze sessies zijn ook verwerkt in het ZMP.
 - Tijdens de inspraakperiode, die breed is aangekondigd via verschillende kanalen en waarin ook twee openbaar toegankelijke, digitale inloopbijeenkomsten hebben plaatsgevonden, hebben verschillende mensen, bedrijven en organisaties hun reactie gegeven op het Ontwerp ZMP. Deze reacties zijn opgenomen in het bijgesloten
-

Reactiedocument. Op basis van deze reacties is het Ontwerp ZMP aangescherpt tot een definitief ZMP.

- Ten slotte worden, parallel aan het ZMP, als pilot twee Gebiedsuitwerkingen van het ZMP gemaakt, voor Noord (Krommenie en Wormerveer) en voor Poelenburg-Peldersveld. Deze gebiedsuitwerkingen zijn, behalve als inhoudelijke verdieping en uitwerking, ook bedoeld om op een concreet, lokaal niveau het gesprek over het mobiliteitsbeleid aan te gaan. Deze twee uitwerkingen vinden momenteel nog plaats, maar tussenresultaten zijn gebruikt om het ZMP te verrijken. Intentie is om na vaststelling van het definitieve ZMP ook voor de andere delen van Zaanstad gebiedsuitwerkingen te maken.

Aansluiting externe ontwikkelingen

Bij het opstellen van het nieuwe mobiliteitsplan is aangesloten op verschillende beleidstrajecten in de regio, zoals:

- De studie naar HOV op de ZaanIJ-Corridor en de Purmerend-corridor, een gezamenlijke opgave van Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en de gemeenten Zaanstad, Purmerend en Amsterdam.
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (MRA/VRA/Rijk): visie en programma voor de bereikbaarheid van de regio;
- Het Regionale Mobiliteitsprogramma (Noord-Holland / Flevoland): onderdeel van het landelijke Klimaatakkoord.
- Mobiliteitsplan Amsterdam Noord (Gemeente Amsterdam): visie op mobiliteit in het snel ontwikkelende Amsterdam Noord

Daarnaast is aangesloten op het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio (2017).

Financiële consequenties

Dit voorstel gaat over de ambities met betrekking tot mobiliteit en de koers / maatlat waarlangs Zaanstad de ontwikkelingen wil gaan invullen. De uitgewerkte maatregelen vormen grote projecten en opgaven die bijdragen aan de twaalf hoofdkeuzen. De belangrijkste opgaven liggen op specifieke plekken in Zaanstad. Hier komen de grote opgaven en meerdere modaliteiten bij elkaar. Het projectoverzicht in de uitvoeringsagenda geeft aan wat de belangrijkste maatregelen uit dit ZMP zijn die bijdragen aan de twaalf hoofdkeuzen en dient als basis voor de jaarlijkse concrete programmering.

Dit voorstel gaat dus nog niet over de concrete investeringsplanning noch over de concrete bekostiging. Die planning en bekostiging zal grotendeels in afstemming met programma's en de daarbinnen beschikbare fondsen van het Rijk, de provincie en de regio vorm moeten krijgen. Ook voor de Zaanse cofinanciering zal separate besluitvorming nodig zijn.

Wel is realisatie van deze visie een grote opgave, want het pakket aan wenselijke maatregelen is groot en de verwachte kosten per maatregel lopen uiteen van tienduizenden euro's tot meerdere miljoenen euro's, in een enkel geval zelfs meerdere honderden miljoenen euro's. Hiervoor is meer budget nodig dan nu beschikbaar is binnen de financiële kaders van de gemeente (maar waar we zeker ook niet alleen voor staan). Daarom hebben wij in dit ZMP (paragraaf 10.4 Financieringsstrategie) wel weergegeven langs welke lijnen wij tot financiering denken te kunnen komen.

Na vaststelling van het ZMP zullen wij dit verder uitwerken in een voorstel voor een meerjareninvesteringsplan. Dit zal rond de jaarwisseling 2021/2022 beschikbaar zijn en dan gedeeld met college en raad, zodat het gebruikt kan worden bij de coalitieonderhandelingen na de gemeenteraadsverkiezingen van 2022. Daarbij werken we de elementen uit die genoemd zijn in de paragraaf Financieringsstrategie van het ZMP. Ook gaan we daarbij in op de vraag: waar kunnen we als eerste op inzetten en waar moeten of kunnen we mee wachten, bijvoorbeeld tot zich nieuwe financiële mogelijkheden voordoen.

Voor realisatie van projecten op kortere termijn werken wij binnen de bestaande financiële kaders of doen wij voorstellen in het kader van de reguliere cyclus van voorjaarsnota en

begroting.

Juridische consequenties

Het ZMP wordt het nieuwe beleidskader voor mobiliteit voor Zaanstad, conform de Planwet Verkeer & Vervoer. Daarmee wordt het randvoorwaardelijk voor het handelen van de gemeente Zaanstad, maar ook voor hoe mobiliteit in projecten binnen de gemeente Zaanstad een project dient te krijgen. Daarom is het vaststellen van het definitieve Zaans Mobiliteitsplan en het gelijktijdig intrekken van het nog vigerende Zaans Verkeer- en Vervoerplan uit 2009 een bevoegdheid van de raad.

Conform de Planwet Verkeer & Vervoer is voorafgaand aan dit definitieve ZMP een Ontwerp ZMP (2021/1621) opgesteld en zes weken ter inzage worden gelegd. Het opstellen van het Ontwerp ZMP, het ter inzage leggen van het Ontwerp ZMP (beide eerder gebeurd) en het vaststellen van het reactiedocument naar aanleiding van de binnengekomen inspraakreacties is een bevoegdheid van het college. Het valt namelijk onder het voorbereiden van beslissingen van de raad (art. 160 lid 1 sub b Gemeentewet).

Besluitvorming over projecten die voortkomen uit het mobiliteitsplan wordt waar van toepassing separaat aan de raad voorgelegd. Daarbij worden de specifieke juridische consequenties in beeld gebracht.

Communicatie/ vervolgtraject

Nadat het college heeft ingestemd met het raadsvoorstel, wordt dit ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad. Dit zullen wij ook bekendmaken met een persbericht en met nieuwsberichten op onder andere de campagnepagina <https://mobiliteitsplan.zaanstad.nl>, in Zaanstad Journaal en sociale media van Zaanstad.

Vaststelling van het ZMP kan volgens de huidige planning plaatsvinden in de raadsvergadering van 27 mei 2021. Na vaststelling wordt opnieuw een persbericht verspreid en berichten geplaatst in de hiervoor genoemde media.

Het Reactiedocument is na vaststelling toegestuurd aan alle insprekers, zodat zij kunnen zien wat ons antwoord op hun inspraakreactie is.

Zoals aangegeven worden parallel aan het ZMP Gebiedsuitwerkingen voor Krommenie-Wormerveer en Poelenburg-Peldersveld opgesteld. Verder worden parallel de principes voor parkeren uit dit ZMP vertaald in een Parkeernota. Ook wordt na vaststelling de uitvoeringsagenda uit H10 uitgewerkt tot een voorstel voor een meerjareninvesteringsplan.

Raadsbesluit

De gemeenteraad van Zaanstad,

Besluit:

1. Het Zaans Mobiliteitsplan vast te stellen als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit, inhoudende dat:
 - a. Zaanstad, om de toekomstige groei van de stad te faciliteren, toewerkt naar een nieuwe balans in de mobiliteit middels een mobiliteitstransitie in de hele gemeente, maar voor verschillende delen van Zaanstad op een verschillende manier en met keuzevrijheid als uitgangspunt.
 - b. Een zonering met bijbehorende mobiliteitsprofielen wordt toegepast en verschillende typen knooppunten worden ontwikkeld die de mobiliteitstransitie ondersteunen.
 - c. In de verschillende delen van Zaanstad samenhangende oplossingen voor de verbetering van de mobiliteit worden voorgesteld, die aansluiten op de ruimtelijke ontwikkeling en andere opgaven in het betreffende gebied.
 - d. De toekomstige vervoersnetwerken voor voetganger, (elektrische) fiets, openbaar vervoer, auto, goederenvervoer over de weg en vervoer over water worden aangewezen.
 - e. De uitgangspunten voor fiets- en autoparkeren en elektrisch laden worden vastgelegd, aansluitend bij de zonering.
 - f. De doelen voor toepassing van smart mobility technologie en de principes voor emissieloos vervoer, schone en slimme logistiek en het beïnvloeden van mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag zijn bepaald.
 - g. Voor grotere ruimtelijke ontwikkelingen (meer dan 200 woningen of vergelijkbaar) vooraf een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPVE) wordt opgesteld.
2. Gelijktijdig het Zaans Verkeers- en Vervoersplan in te trekken als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit.

In de vergadering van-.....- 2021

De griffier,

De voorzitter,