

---

# Mobiliteitsplan Noord

## Concept

*Januari 2022*

Goudappel  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

# Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Opgaven en Ambities	8
3.	17 Maatregelen	14
4.	Effecten van de maatregelen	35
5.	Uitvoeringsagenda	43

## Colofon

**Titel:** Mobiliteitsplan Noord  
**Datum:** januari 2022  
**Status:** concept  
**Kenmerk:** 005887.20220113.P1.01  
**Projectteam:** Andjela Kraljevic, Jorg Meijerink, Henk van Veldhuijzen, Sanne Toenbreker (gemeente Zaanstad)  
Tim Bunschoten, Christiaan Kwantes, Chris Bartman, Laurentz Hek (Goudappel)

# 1

## Inleiding

---

Het Zaans Mobiliteitsplan Noord vormt een uitwerking van het Zaans Mobiliteitsplan, ingezoomd op Krommenie en Wormerveer



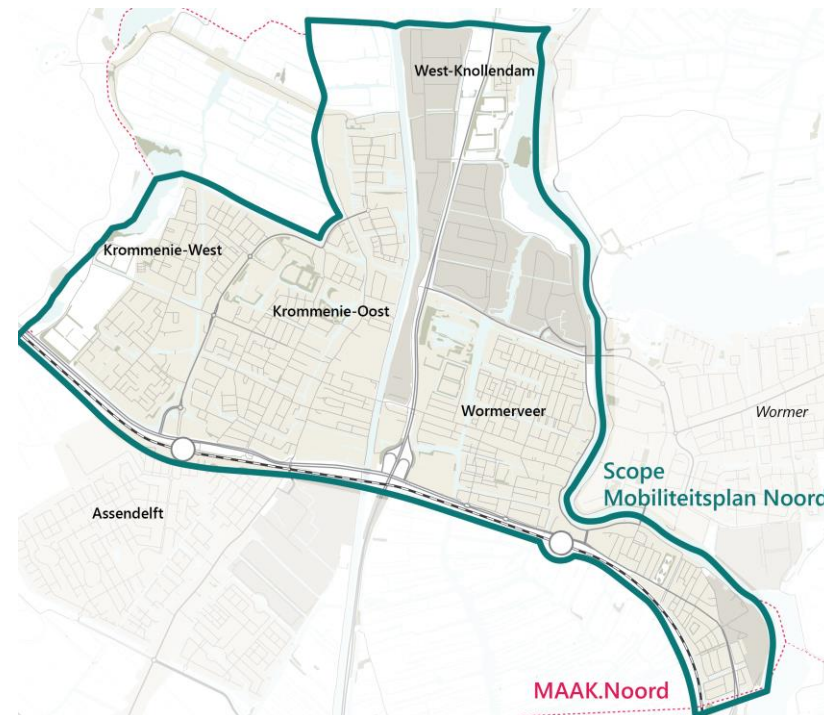
## Uitwerking Zaans Mobiliteitsplan voor Krommenie en Wormerveer

De gemeente Zaanstad zet met het Zaans Mobiliteitsplan\* (ZMP) de koers uit voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2040. Het ZMP bevat heldere hoofdkeuzes om invulling te geven aan de grote opgaven binnen de gemeente als geheel. Dan gaat het om het zorgen voor een goede bereikbaarheid bij de groei van de gemeente, zorgen dat iedereen volwaardig mee kan doen, het versterken van de leefkwaliteit in Zaanstad en de transitie naar meer duurzame mobiliteit. Het Zaans Mobiliteitsplan vormt een stevige basis voor het mobiliteitsbeleid voor de verschillende delen binnen de gemeente. Dit 'Zaans Mobiliteitsplan Noord' vormt de maatwerk-uitwerking van het ZMP voor de dorpen Krommenie, West-Knollendam en Wormerveer. Het ZMP Noord is een pilot vanuit het ZMP en focus zicht daarom op een specifiek deel van de stad waar veel (verkeerskundige) kwesties. Andere gebieden in Zaanstad worden later uitgewerkt.



## Specifieke focus vanuit MAAK.Noord

Zaanstad Noord bestaat uit een groter gebied dan waar in deze studie de focus is gelegd. In de MAAK.Noord studies wordt naar het toekomstperspectief van dit gehele gebied gekeken. In het ZMP Noord focussen we ons op een specifiek gedeelte van Zaanstad Noord (Krommenie, West-Knollendam en Wormerveer), omdat hier al lang verkeerskundige kwesties spelen. De scope van het gebied is hieronder te zien.



\* Vastgesteld in de Raad van 16 september 2021

### Werken in de geest van de hoofdkeuzes uit het Zaans Mobiliteitsplan

Het Zaans Mobiliteitsplan maakt duidelijke keuzes voor de toekomst. Op de oude weg doorgaan, is geen optie. Want er liggen forse opgaven. Niet meer reageren en zondermeer faciliteren, maar anticiperen en stimuleren. De 12 hoofdkeuzes uit het Zaans Mobiliteitsplan gelden als universele spelregels voor de gebiedsuitwerking voor Krommenie en Wormerveer:

1. Keuzevrijheid als basis, maar we verleiden wel
2. Zonering in gebiedstypen, passend bij de verscheidenheid van Zaanstad
3. Ruim baan voor lopen en fietsen, optimale toegankelijkheid voor iedereen
4. Zaanse ladder voor OV en fiets
5. Ontwikkelen van knopen waar verschillende mobiliteitsvormen en – diensten bij elkaar komen
6. Sterkere hoofdwegenstructuur voor meer veiligheid en bereikbaarheid
7. Duurzame verbinding met Amsterdam voor HOV, fiets en over water
8. Versterken van de kernen met levendige stads- en dorpserven
9. Stimuleren slimme en schone logistiek
10. Benutten van de Zaan en de overige vaarwegen
11. Technologische innovaties die verleiden tot duurzaam mobiliteitsgedrag
12. Mobiliteit en ruimte gaan hand in hand, met inzet van mobiliteitsfonds.

### Zonering in Noord als vertrekpunt voor verblijfskwaliteit

Belangrijke vertrekpunt voor de verkeerkundige opgave is de zonering van het gebied. Welke verblijfskwaliteit willen we bereiken en welke voorkeur krijgt de voetganger, fietsers of de auto. Voor Zaanstad Noord zien we de centra en winkelgebieden als A-zone, waar verblijfskwaliteit voor fietsers en voetgangers belangrijk is. De grote woongebieden in Noord behoren tot de B categorie, waar wordt ingezet op een mix van verplaatsingsmogelijkheden. De bedrijventerreinen en kleinere woongebieden behoren tot de C categorie, waar de auto nog het voornaamste vervoermiddel is, maar we wel in zetten op alternatieven. De globale zonering van Zaanstad Noord is hieronder te zien.



## Inhoudelijke uitgangspunten

In en rond Zaanstad Noord speelt een aantal kwesties. Het Zaans Mobiliteitsplan Noord hanteert als uitgangspunt:

- Realiseren van ongeveer 4.000 tot 5.000 nieuwe woningen in heel Zaanstad-Noord. Specifiek in Krommenie en Wormerveer gaat het om ongeveer 2.700 woningen.
- Een gerealiseerde A8/A9-verbinding (in hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan, en wat het betekent voor Zaanstad Noord als deze verbinding niet wordt gerealiseerd).
- De 12 hoofdkeuzes vanuit het ZMP (in hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan).

Het Zaans Mobiliteitsplan Noord moet invulling geven aan de situatie waarbij rekening is gehouden met bovenstaande uitgangspunten. De uitgangspunten zijn groter dan het focusgebied, omdat ontwikkelingen buiten het gebied van invloed kunnen zijn op de verkeerssituatie in het gebied.



## Samenhang Zaans Mobiliteitsplan Noord met andere dossiers

Het Zaans Mobiliteitsplan is een belangrijke basis voor het Zaans Mobiliteitsplan Noord. In de gedachte van het ZMP gaan de ruimtelijke ambities en mobiliteitsambities hand in hand. Het ZMP Noord is een verdere uitwerking van het ZMP gericht op de vraagstukken in Krommenie en Wormerveer. Het is een ambitiedocument wat als input dient voor verdere uitwerkingen van de plannen.

Het ZMP dient weer als input voor de omgevingsvisie. De omgevingsvisie gaat in op de vraag welke gemeente Zaanstad in 2040 wilt en kan zijn. Het is de leidraad voor het maken van de plannen voor de toekomst in Zaanstad.

De ruimtelijke bouwstenen voor de omgevingsvisie worden opgesteld in het MAAK.Noord programma. In gesprek met bewoners, bedrijven, maatschappelijke partners, pand- en gebiedseigenaren, ontwikkelaars en investeerders een toekomst visie opgesteld voor de ontwikkeling van Zaanstad-Noord richting 2040. Die visie heet het "gebiedsperspectief".



## Samenwerken met de bewoners en andere partners

Het Zaans Mobiliteitsplan Noord is opgesteld door de gemeente als penvoerder. Tegelijk vindt de gemeente het belangrijk om optimaal gebruik te maken van collectieve kennis uit de samenleving. Bij het opstellen van dit stuk heeft de gemeente diverse stakeholders betrokken.

- In december 2020 zijn stakeholdersessies gehouden
- In februari 2021 hebben ca 1.000 inwoners/ondernemers hun inbreng gegeven via een digitale enquête.
- Daarnaast zijn in maart 2021 drie bijeenkomsten gehouden bewoners over de potentiële maatregelen. Zie bijlage voor het verslag.
- Tot slot hebben gesprekken plaatsgevonden met verschillende stakeholders, zoals o.a. werkgroep Agathebuurt, Willis, werkgroep verkeer Krommenie en winkeliersvereniging Doka.



## Leeswijzer

Het Zaans Mobiliteitsplan Noord is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de vraagstukken, opgaven en ambities van Krommenie en Wormerveer. Dit is de gebiedsvertaling voor Zaanstad Noord van de universele hoofdkeuzen uit het Zaans Mobiliteitsplan.

Hoofdstuk 3 beschrijft de concrete maatregelen, die bijdragen aan de ambities voor Krommenie en Wormerveer. Bij elke maatregel wordt uitgelegd wat het behelst, waarom het nodig is en op welke manier het bijdraagt aan de doelen voor Krommenie en Wormerveer.

In hoofdstuk 4 komt terug wat de verwachte effecten zijn van de gecombineerde maatregelen.

Hoofdstuk 5 vormt een Uitvoeringsprogramma inclusief fasering van de verschillende maatregelen.

# 2

## Opgaven en ambities

---

Voor Krommenie en Wormerveer wordt gewerkt vanuit vijf mobiliteitsambities, passend in de geest van het Zaans Mobiliteitsplan





### **Opgave: betere bereikbaarheid en aantrekkelijkheid**

In Krommenie en Wormerveer spelen verschillende vraagstukken. Eén van de grootste problemen is dat automobilisten sluiproutes kiezen door de kernen, o.a. vanwege een slechte verkeersafwikkeling op het provinciale wegennet (N203 en N246). Dit geeft een grote autodruk in en rond de centra van Krommenie en Wormerveer, waar juist behoefte is aan verblijfskwaliteit. Met name rondom de winkelgebieden en passages van barrières (zoals de Vaartbrug, Padlaan, de Dubbele Buurt en het Vlusch) is te weinig ruimte en kwaliteit voor wandelaars en fietsers.

Een tweede probleem is dat de bedrijventerreinen Molletjesveer en Noorderveld een betere bereikbaarheid behoeven, zowel voor auto- en vrachtverkeer als voor fietsers en OV.

Een derde probleem is de barrièrewerking: zo zijn de treinstations steeds geïsoleerder komen te liggen vanwege het vele doorgaande autoverkeer op de N203/Wandelweg. Is de verbinding tussen Krommenie en Wormerveer matig door beperkte oost-west verbindingen voor auto en fiets over de Nauernasche Vaart en de N246. Sluiten de bedrijventerreinen niet aan op dorpen door de Ned Benedictweg, N246 en Nauernasche Vaart.

Een vierde probleem is de hoge parkeerdruk in en rond de centra. Dit werkt negatief door in de verkeersveiligheid en economische aantrekkelijkheid. En heeft ook effect op de ruimtelijke kwaliteit in de centra. Door zijn ligging langs de Zaan heeft de Zaanweg bijvoorbeeld veel ruimtelijke potentie voor o.a. fietsers, maar de inrichting en de autodruk (met name doorgaande verkeer) sluiten hier niet op aan.

Door de bouw van de nieuwe woningen neemt de druk op deze problematiek toe, als we geen maatregelen nemen. De maatregelen in het ZMP Noord zijn er daarom op gericht om de huidige problematiek tegen te gaan en de benodigde woningbouwopgave te faciliteren.



### Legenda

-  Barrières
-  Verbinding van de treinstations met de kernen
-  Bereikbaarheid van bedrijventerreinen
-  Matige verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid in de centra

## Mobiliteitsambities voor Noord in de geest van Zaans Mobiliteitsplan

Vanuit het Zaans Mobiliteitsplan zijn er vijf grote mobiliteitsambities te benoemen. Deze zijn essentieel voor de toekomst van Zaanstad Noord:

### 1. Verminderen barrièrewerking binnen en tussen de dorpen.

Dit geeft een betere bereikbaarheid voor bestaande gebruikers en nieuwbouw (o.a. spreiden van stromen door nieuwe verbindingen, minder omrijden), maar ook betere verblijfskwaliteit.

### 2. Versterken verblijfskwaliteit in de dorpscentra

Wandelen en fietsen komt op één, sluijverkeer wordt geweerd, 30 km/u wordt de nieuwe standaard en parkeren gaat meer naar de randen. Dit ondersteunt de economische vitaliteit van winkels en voorzieningen, toerisme en klimaatadaptiviteit (minder verharding, meer groen).

### 3. Betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor alle vervoerwijzen.

Een betere wandel-, fiets-, OV- en auto ontsluiting van de bedrijventerreinen draagt bij aan de economische vitaliteit van Krommenie en Wormerveer

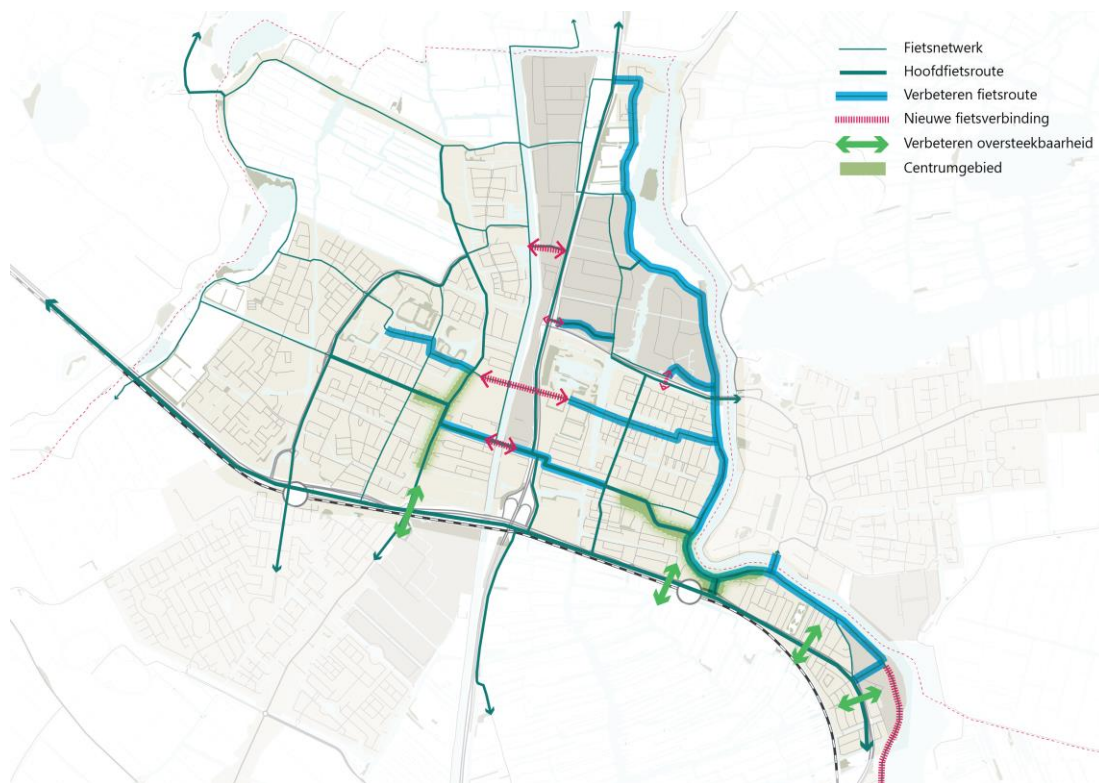
### 4. Beter benutten van de treinstations

De stations beter verbinden met de dorpskernen (aantrekkelijke, logische wandel- en fietsroutes), een aantrekkelijkere stationsomgeving (retail, horeca, hubs met fietsparkeren en deelmobiliteit). Dit sluit ook aan het streven van NS om op termijn meer treinen te laten stoppen.

### 5. Stimuleren van nieuwe mobiliteit, zoals deelmobiliteit, emissievrije mobiliteit, nieuwe logistieke concepten en vervoer over water.

De ambities zijn vertaald naar een perspectiefkaart voor mobiliteit in Zaanstad Noord. Deze is vervolgens vertaald naar netwerkkaarten per thema.





## Themakaart wandelen en fietsen

Het toekomstige wandel- en fietsnetwerk krijgt een betere verdeling, mede dankzij nieuwe en verbeterde bestaande verbindingen. Duidelijke keuzes voor de fietser en voetganger als eerste prioriteit in de centra verbetert het gebruiksgemak. De nieuwe structuur sluit optimaal aan op de CROW-richtlijnen die een maaswijdte aanbevelen van 300-500 m<sup>2</sup> binnen de bebouwde kom.

De nieuwe structuur wordt bereikt door het verbeteren van bestaande fietsroutes, bijvoorbeeld langs de Vaartbrug en de Padlaan of langs de Zaan. Maar ook het realiseren van nieuwe verbindingen, bijvoorbeeld een nieuwe brug voor fietsverkeer over de Nauernasche Vaart bij het Mercuriusterrein en bij Willis en een fietsverbinding tussen Noorderveld en Molletjesveer.

Met het toekomstige wandel- en fietsnetwerk worden wandelen en fietsen de hoofdgebruikers van en naar de dorpscentra, de bedrijventerreinen en de treinstations. Waardoor het prettiger wordt om je met deze vervoerwijzen te verplaatsen en in de buurt van deze locaties te verblijven.

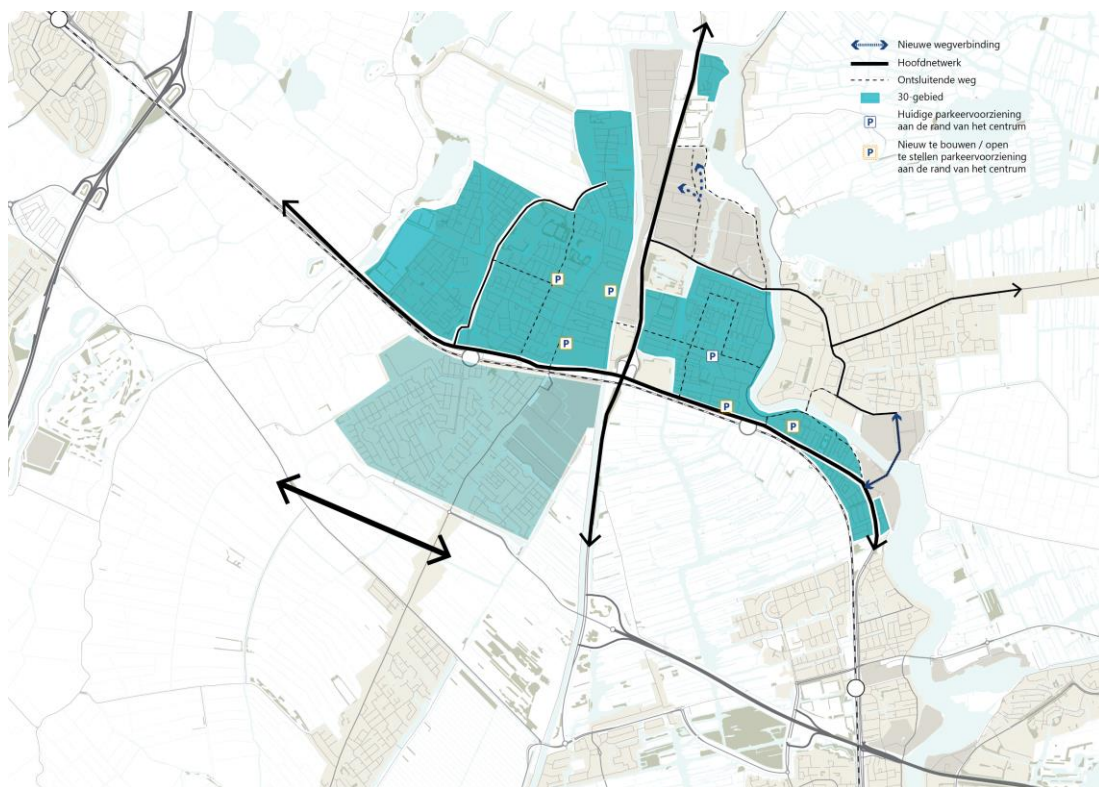


## Themakaart OV

Bijgaande kaart laat het toekomstig OV-netwerk zien. Ten opzichte van de bestaande situatie worden de treinstations beter verbonden met de dorpskernen (wandelen en fietsen). Dit bereiken we door de wegen naar de stations aantrekkelijker te maken voor de voetganger en de fietsers. Ook vergroten we de mogelijkheden voor de P&R terreinen.

Door de ontwikkelingen van Meneba en Brokking heeft een buslijn voor dit gebied potentie. In overleg met de vervoer wordt gezocht naar een goede invulling, die ook voor de bedrijventerreinen uitkomst biedt. Dit vraagt mogelijk extra verbindingen/bruggen voor fietsers en voetgangers.

NS onderzoekt de mogelijkheden voor een verdubbeling van de sprinterfrequentie op de stations, dit vergroot de potentie van het openbaar vervoer. Om de bewoners meer opties te geven ontwikkelen we de stations tot een hub waarin verschillende vervoersmiddelen worden aangeboden, zoals deelauto's, deelfietsen, leenbakfietsen, etc. Ook kunnen stations als locaties voor pakketdiensten/-kluizen dienen.



## Themakaart auto en parkeren

In het toekomstige autonetwerk wordt ingezet op 30 km/u als standaard snelheidslimiet in de kernen, in de geest van de Tweede Kamermotie 'nieuwe 30' in oktober 2020 en het vastgestelde ZMP. Binnen de 30-km/u-gebieden kunnen zich ook wegen bevinden met fietsstroken, kruispuntplateaus en eventueel een voorrangregeling. Daarnaast zijn er een aantal goed oversteekbare 50 km/u-ontsluitingswegen, waaronder ook de N203/Wandelweg (één rijstrook per richting). Dit draagt bij aan betere verbindingen tussen de treinstations en de dorpskernen. We hanteren hierbij de A8-A9 verbinding als uitgangspunt. In de dorpskernen weren we het doorgaande autoverkeer door aanpassingen aan de rijrichtingen. Voor bestemmingsverkeer blijven de centra altijd bereikbaar.

Parkeren in de centra faciliteren we meer aan de randen, bij voorkeur in een gebouwde voorziening. In de centra blijft parkeren wel beschikbaar (maar in mindere mate) voor de bezoekers die slecht ter been zijn of echt voor de deur willen parkeren. Dit maakt het mogelijk om in de centra meer ruimte voor de voetganger en groen te realiseren en de verblijfskwaliteit te vergroten.

# 3

## Maatregelen

---

Het maatregelenpakket is nodig om de mobiliteitsambities voor Krommenie en Wormerveer waar te maken



### **Overzicht van maatregelen voor Krommenie en Wormerveer\***

Om de mobiliteitsambities voor Krommenie en Wormerveer te realiseren, zijn verschillende maatregelen nodig. Elke maatregel is één op één te koppelen aan de één of meerdere ambities uit hoofdstuk 2.

#### **Maatregelen bij verminderen barrièrewerking dorpen**

1. Fietsverbinding Padlaan - Nieuwe Vaartbrug – Kerkstraat
2. Fietsverbinding Parkenroute
3. Fietsverbinding langs de Zaan
4. Transformatie Wandelweg
5. Transformatie N203 (2x1)
- 5b. Korte termijn maatregelen N203

#### **Maatregelen bij versterken verblijfskwaliteit in de dorpskernen**

6. Inzetten op 30 km/u
7. Transformatie Stationsstraat-Zaanweg en knip Noordeinde
8. Aanpassing verkeerscirculatie centrum Krommenie
9. Parkeren op loopafstand centrum Krommenie en Wormerveer
10. Derde brug over de Zaan

#### **Maatregelen bij betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen**

11. Fietsverbinding Willis-Molletjesveer
12. Fietsverbinding Ned Benedictweg
13. Extra auto-ontsluiting Noorderveld (Noorddijk)
14. OV-ontsluiting bedrijventerreinen

#### **Maatregelen bij beter benutten van de treinstations**

15. Opwaardering stationshubs Krommenie-Assendelft en Wormerveer

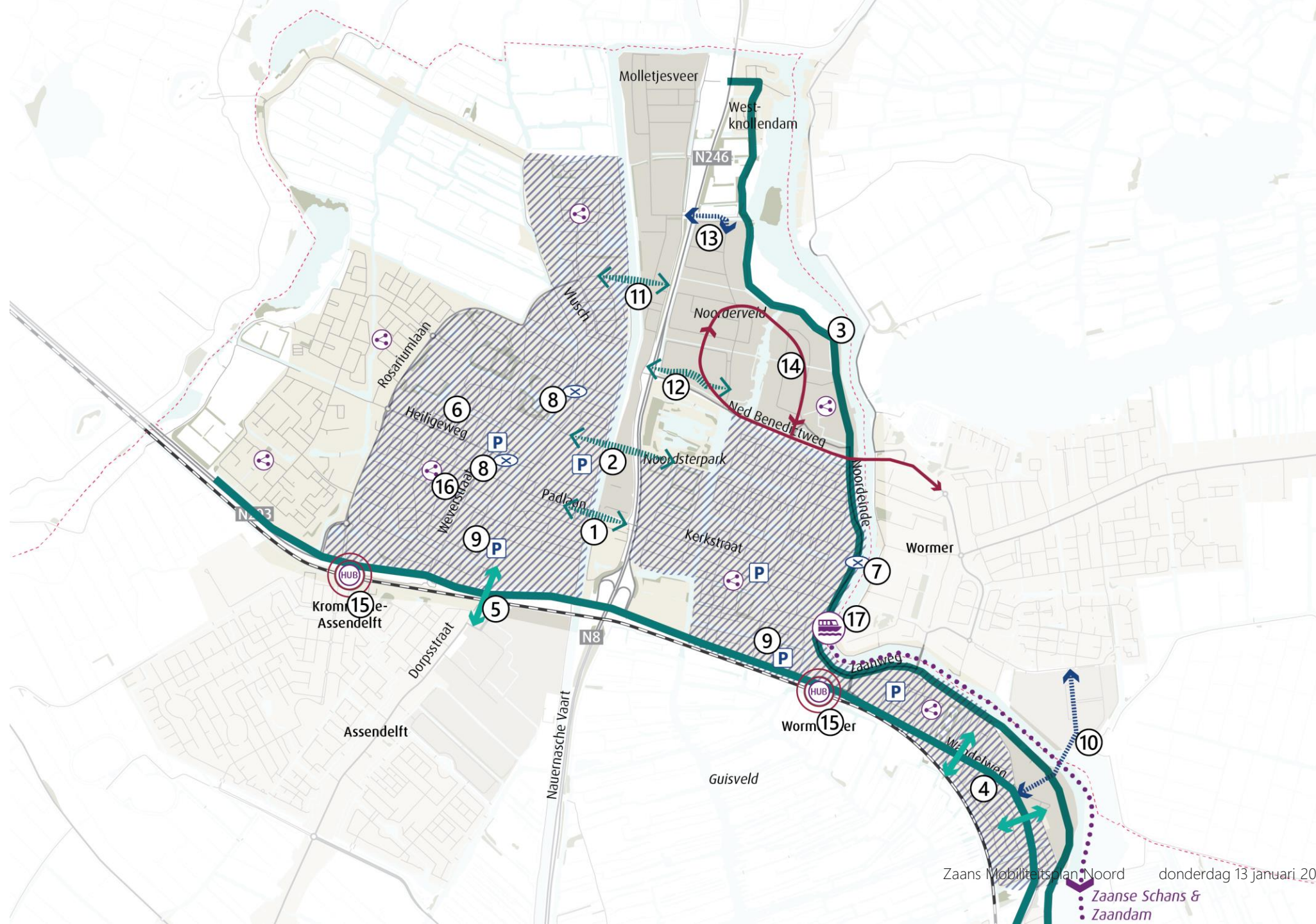
#### **Maatregelen bij stimuleren van nieuwe mobiliteit**

16. Pilot wijkhubs
17. Pilot waterhub

Het totaaloverzicht van de maatregelen is weergegeven op de volgende pagina. Vervolgens zijn de verschillende maatregelen afzonderlijk toegelicht. De effecten van de maatregelen komen in het volgende hoofdstuk aan bod.

*\* Het nadere verkeersonderzoek naar de Eilanden van Hain vindt plaats in het kader van het bestemmingsplan voor de Eilanden van Hain; dit bestemmingsplan wordt dit voorjaar ter inzage gelegd. Ten behoeve hiervan worden inloopavonden georganiseerd, waarin verkeer en de ontsluiting een belangrijke rol spelen.*





## 1. Fietsverbinding Padlaan - Nieuwe Vaartbrug – Kerkstraat

Het gaat hier om het verbeteren van de fietsverbinding tussen de kruispunten N246-Kerkstraat en Badhuislaan-Zuiderhoofdstraat, inclusief een nieuwe fietsbrug direct ten zuiden van de bestaande Vaartbrug. De aanlandingen van de brug veranderen door een verbeterde fietsaansluiting op de bestaande N246-onderdoorgang middels een twee richtingen fietspad aan de zuidkant van de Kerkstraat. Aan de westkant van de brug worden fietsstroken of een fietsstraat op de Padlaan aangelegd. Eventueel kan de voorrang op het kruispunt Kerkstraat-Noordervaartdijk worden aangepast, zodat de doorgaande richting naar het noorden gaat en het fietsverkeer hier aan de zuidkant veilig langs kan rijden.

Op deze manier krijgt het fietsverkeer een volwaardige positie voor ritten tussen de dorpskernen Krommenie en Wormerveer. Ook ontstaat er zo een aantrekkelijke en continue fietsverbinding tussen de fietsroute langs de Zaan en de Stelling van Amsterdam.

Deze verbinding vergt medewerking en –financiering van de gemeente, de vervoerregio en het Rijk. Daarnaast is maatregel 8 randvoorwaardelijk bij deze maatregel, om de verkeersdruk bij de Vaartbrug te verlagen.



## 2. Fietsverbinding Parkenroute

De fietsverbinding Parkenroute loopt tussen de Zaan en de Stelling van Amsterdam ten westen van Wormerveer. In de dorpen is een deel van de route al beschikbaar, de verbinding moet nog gemaakt worden. Deze loopt vanaf de Parklaan in Krommenie over het nieuwe woongebied langs de Noordervaartdijk met een brug over de Nauernasche Vaart en een onderdoorgang onder de N246 wordt aangesloten aan de zuidkant van het Noordstervaartpark in Wormerveer

De route vormt een alternatieve en groene verbinding tussen Krommenie en Wormerveer voor de route via de Vaartbrug. Het benut de groene en recreatieve delen van beide dorpen. Ook zorgt het voor een fietsontsluiting voor de nieuwe woongebieden en een betere verbinding met Wormerveer. Tot slot liggen hier ook toeristische potenties.

De investering van zowel de brug over de Nauernasche Vaart en de onderdoorgang onder de N246 vergt medewerking en –financiering nodig van de gemeente, de vervoerregio en het Rijk.



Voorbeeld fietspad door Park Maximapark



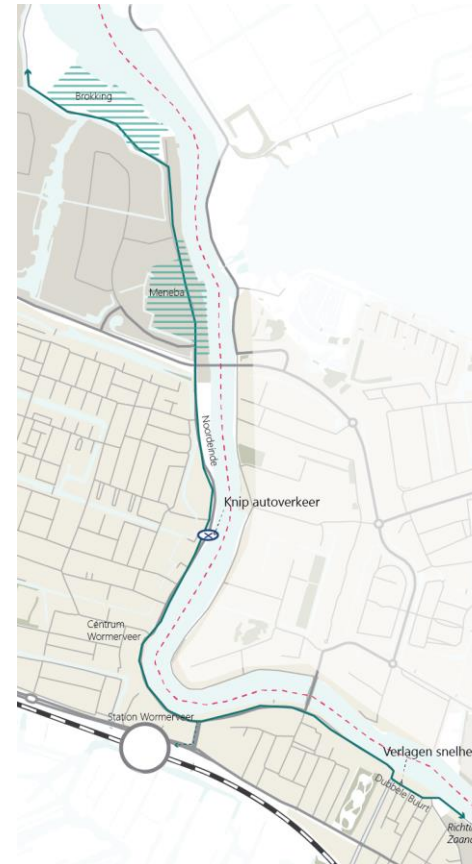
Voorbeeld groene routes Zandweg Utrecht

### 3. Fietsverbinding langs de Zaan

Fietsen langs de Zaan is een prachtige manier om het karakter van Zaanstad Noord te ervaren. Door de route een betere inrichting te geven, met meer ruimte voor de fiets, wordt het fietsen prettiger. Het gaat om de fietsroute vanaf Meneba en Brokking tot voorbij de Dubbele Buurt.

De verbinding zorgt voor een betere aansluiting van Wormerveer en de nieuwe ontwikkeling Meneba en Brokking naar het centrum van Wormerveer en het station. In het grotere geheel stimuleert het ook het fietsgebruik richting het centrum van Zaandam voor woon-werk of recreatief fietsverkeer. Ter hoogte van station Wormerveer sluit de route aan op de doorfietsroute richting Zaandam centrum.

Voorwaarde voor deze fietsroute is het weren van het doorgaande autoverkeer op het Noordeinde door de knip in maatregel 9. Ook moet de snelheid voor het autoverkeer in de Dubbele Buurt worden verlaagd, om veiliger te kunnen fietsen. Aanpassingen aan de inrichting van de weg kunnen worden meegenomen bij het grote onderhoud. Hiervoor is financiering gereserveerd in onderhoudsbudgetten.



Voorbeeld: Maresingel Leiden



Voorbeeld: Maliesingel Utrecht



#### 4. Transformatie Wandelweg

Langs de Wandelweg maken we meer ruimte voor fietsers door de fietspaden te verbreden. Dit kan betekenen dat op smalle delen van de weg bijvoorbeeld parkeervakken komen te verdwijnen of dat de weg smaller wordt. Bij het eventueel weghalen van parkeervakken moet gekeken worden naar alternatieven, om de parkeerdruk niet te hoog op te laten lopen. Ook verbeteren we de oversteekplekken voor fietsers en voetgangers bij de kruispunten met de Wandelweg door deze meer prioriteit in de regeling te geven.

Deze transformatie voeren we uit om wandelen en fietsen langs de Wandelweg te stimuleren. De Wandelweg is een belangrijk onderdeel van de doorfietsroute tussen Zaandam en Wormerveer. Op dit deel is het fietspad nog niet voldoende. Door de transformatie garanderen we een goede fietsroute over het hele stuk. De verbetering aan de oversteekplekken zorgt ervoor dat de route beter oversteekbaar wordt zodat de barrièrewerking voor o.a. bewoners vermindert.

Aanpassingen aan de inrichting van de weg kunnen worden meegenomen bij het grote onderhoud. Hiervoor is financiering gereserveerd in onderhoudsbudgetten.



## 5. Transformatie N203

De provinciale weg N203 tussen Krommenie en Assendelft zorgt nu voor hinder bij de bewoners. Na realisatie van de A8/A9 verbinding maakt minder doorgaand autoverkeer gebruik van deze weg. Dit schept op de N203 allereerst ruimte voor bestemmingsverkeer (van en naar Krommenie en Wormerveer. Zo draagt de A8/A9-verbinding ook bij aan het verminderen van sluipverkeer door het centrum van de kernen. Daarnaast is het mogelijk om het aantal rijstroken terug te brengen naar één per richting. Dit biedt kansen voor meer verblijfsruimte en groen. De aansluitingen op de N203 vanuit Krommenie en Assendelft blijven wel behouden. Ook geeft dit kansen voor een betere koppeling van de treinstations met de kernen Krommenie en Assendelft en het station.

Randvoorwaarde voor het realiseren van deze maatregel is het doortrekken van de A8-A9 verbinding. Hiervoor is de gemeente afhankelijk van het Rijk, de Provincie en de Vervoerregio. Wens is om deze verbinding rond 2030 gerealiseerd te hebben. Vooruitlopend op deze verbinding is samen met de provincie budget beschikbaar gesteld voor korte termijn maatregelen.

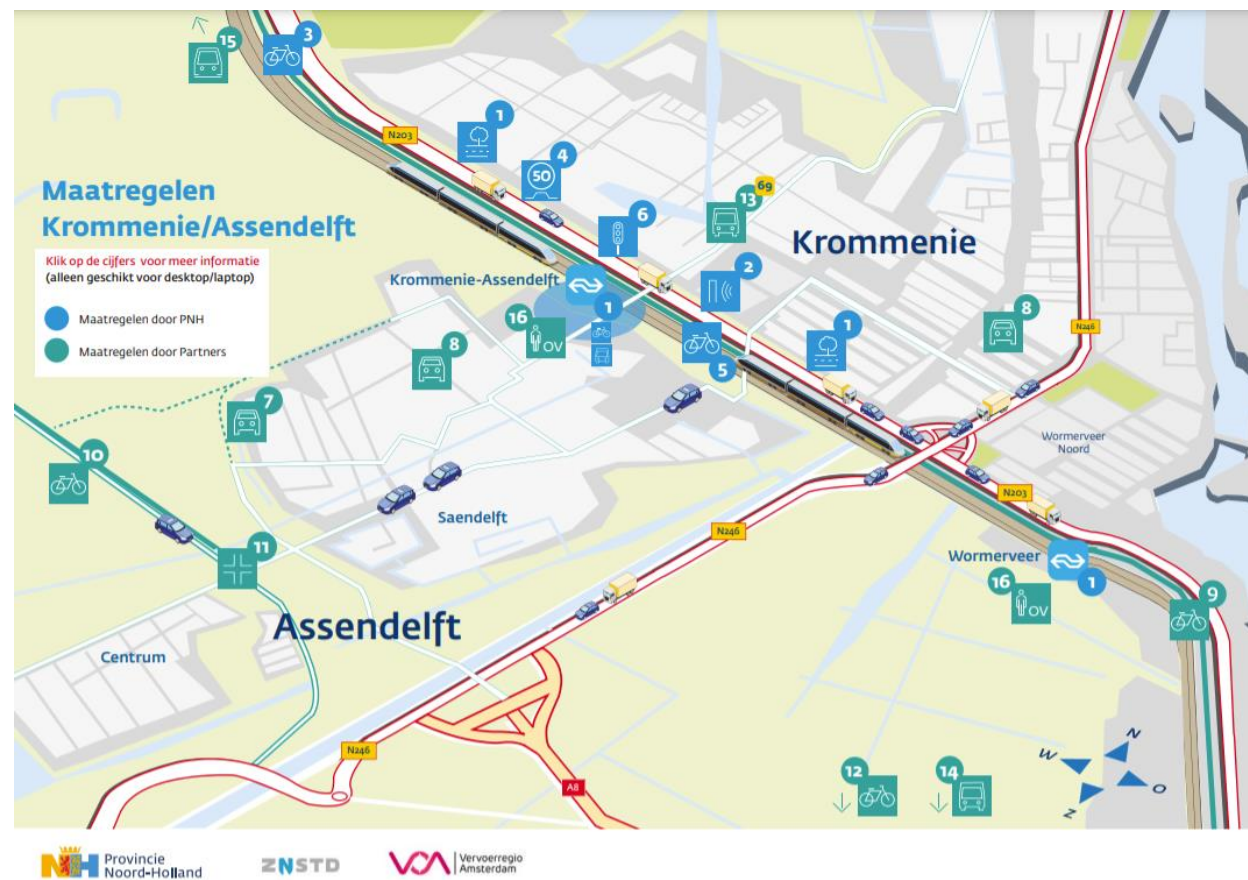


## 5b. Korte termijn maatregelen N203

Vooruitlopend op de transformatie van de N203 (zie maatregel 5) heeft de gemeente met de provincie Noord Holland korte termijn maatregelen afgesproken om de leefbaarheid aan de N203 te vergroten.

De maatregelen bestaan uit meer groen langs de N203, plaatsen van geluidwerende vangrail, het verbeteren van de stationsomgeving (zie ook maatregel 15), onderzoek naar 50 km/u plateau's om de snelheid te reguleren en onderzoek naar de inzet van intelligentie verkeerslichten om de doorstroming te verbeteren. Hierbij heeft de gemeente de nadrukkelijke wens om met verkeersmanagement maatregelen ervoor te zorgen dat de bewoners van Krommenie en Wormerveer eenvoudiger gebruik kunnen maken van de N203. De gemeente gaat hierover met de provincie in overleg.

De provincie Noord-Holland heeft samen met partners 11 miljoen beschikbaar gesteld voor deze maatregelen. Naar verwachting worden de maatregelen in de komende jaren worden uitgevoerd.



## 6. Inzetten op 30 km/u

Voor Krommenie en Wormerveer betekent dit concreet dat we de snelheid op wegen met een snelheid van 50 km/u (zoals de Kerkstraat of Zaanweg in Wormerveer en Weverstraat en Eikelaan in Krommenie) terugbrengen naar 30 km/u.

Het invoeren en inrichten van 30 km/u vergroot de veiligheid in de kernen. Ook ontstaat minder geluidhinder en een betere oversteekbaarheid. De routes worden minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. De Rosariumlaan blijft we 50 km/u, om het centrum van Krommenie zo goed mogelijk te ontlasten.

Randvoorwaarde is dat de inrichting van de weg gaat aansluiten op de snelheidslimiet. Het invoeren van 30 km/u gaat dus samen met een herinrichting van 30 km/u.. Hierbij sluiten we aan bij de landelijke onderzoeken die momenteel plaatsvinden naar de inrichting van het nieuwe 30 km/u. Simpel gezegd is het plaatsen van een bord niet voldoende. Aanpassingen aan de inrichting van de weg kunnen worden meegenomen bij het grote onderhoud. Hiervoor is financiering gereserveerd in onderhoudsbudgetten. Onderhoud van de Eikelaan staat bijvoorbeeld in 2022 al op de planning.



Voorbeeld Eikelaan Krommenie



Voorbeeld Emmeloord



Voorbeeld Delft



## 7. Transformatie Stationsstraat en knip Noordeinde

Om het doorgaande verkeer in het centrum van Krommenie te weren en de verbinding tussen het station en het centrum van Wormerveer te verbeteren passen we de Stationsstraat in Wormerveer aan. We verbreden de stoepen en het fietspad en brengen het aantal autorijstroken terug. Op het Noordeinde ter hoogte van de Evertsenstraat brengen we een knip aan voor de auto, zodat alleen fietsers en voetgangers gebruik kunnen maken van de route.

Met deze maatregelen voorkomen we sluipverkeer en doorgaand autoverkeer in het centrum en bieden we de ruimte voor het lokale bestemmingsverkeer en de fietsers en voetgangers.

De knip op het Noordeinde dient gerealiseerd te zijn voor de ontwikkeling van Meneba en Brokking om te voorkomen dat de nieuwe bewoners ook gebruik maken van deze sluiproute. De transformatie van de Stationsstraat kan in combinatie met een derde brug over de Zaan (maatregel 10) nog uitgebreider worden gedaan, omdat er dan minder verkeer door de Stationsstraat gaat.



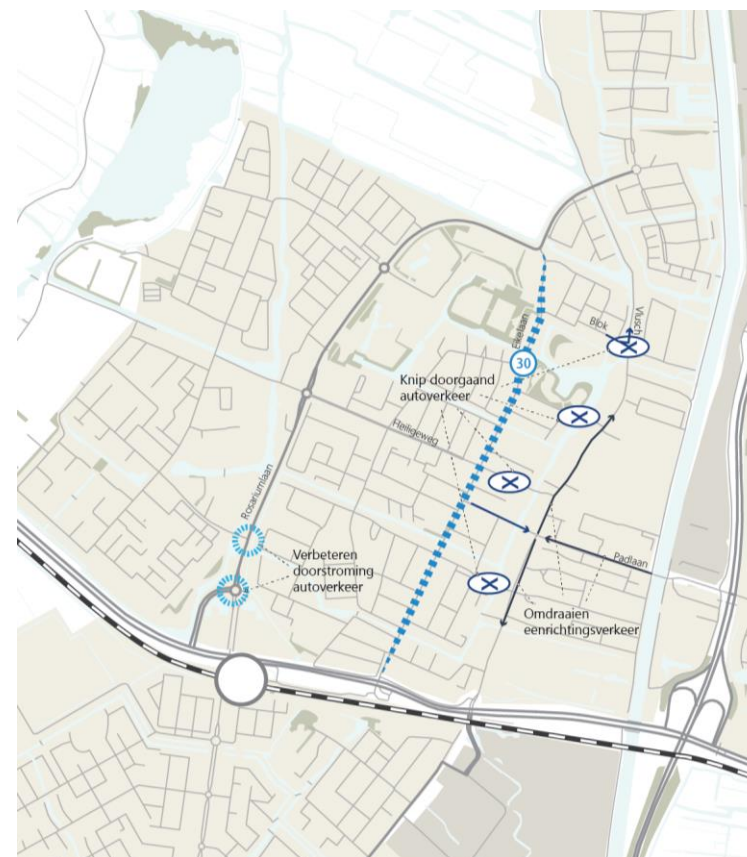
## 8. Aanpassingen verkeerscirculatie Krommenie

In Krommenie stellen we een combinatie van maatregelen voor om het doorgaande verkeer door Krommenie te verminderen. Het centrum blijft wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer. De aanpassingen aan de verkeerscirculatie zijn opgesteld in overleg met verschillende wijkraden en ondernemers verenigingen. Door de maatregelen ontstaat minder verkeer rondom de Vaartbrug, waardoor de verkeersveiligheid voor fietsers beter wordt. Sluipverkeer via de Vlusch wordt onmogelijk, maar de Vlusch blijft bereikbaar via het Blok. Door de afname van doorgaand verkeer worden wandelaars en fietsers meer hoofdgebruiker.

In de figuur is aangegeven op welke locaties maatregelen worden getroffen. Het gaat om het toepassen van afsluitingen voor het autoverkeer (bijvoorbeeld op de Vlusch ten noorden van het Visserspad) of het omdraaien of invoeren van eenrichtingsverkeer en het verbeteren van de doorstroming op de Rosariumlaan.

Voor het logistieke verkeer op de Heiligeweg komt een maatwerkmaatregel, omdat groter vrachtverkeer niet goed in de kleine historische straten kan keren, staan we dit nog toe via de huidige route (Noorderhoofdstraat – Heiligeweg).

Bij het invoeren van de maatregelen is zorgvuldige monitoring en communicatie essentieel.



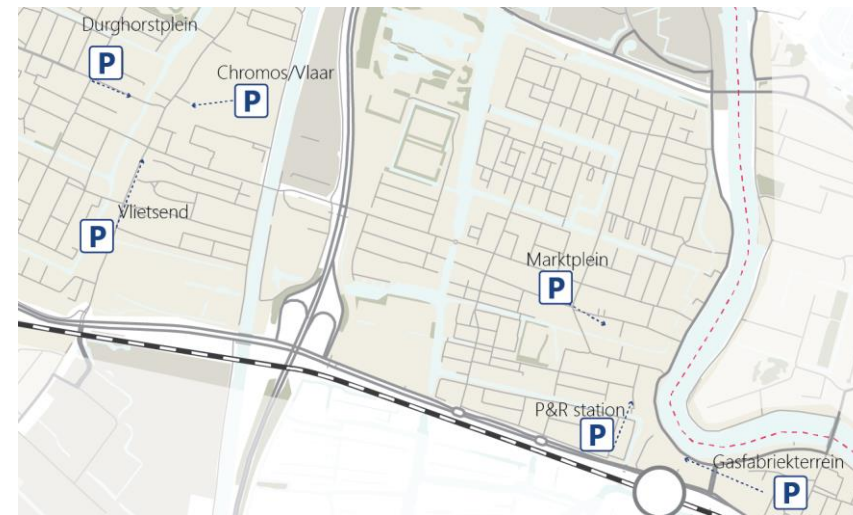
Voorbeeld Wijkstraat Appingedam

## 9. Parkeren op loopafstand in Krommenie en Wormerveer

In de centra van Krommenie en Wormerveer brengen we meer groen en ruimte voor de voetganger en de fietsers aan. Dit maakt het verblijf in de winkelstraten aangenamer. Het is wel nodig om een goed alternatief te vinden voor parkeerplekken die vervallen (o.a. langs de Zaanweg en de Zuiderhoofdstraat). Inrichtingsstudies zullen hier in overleg met de omgeving, zullen hier een verder vervolg aan geven.

Daarom komen er extra parkeerplekken op loopafstand van de centra. Voor Krommenie wordt gedacht aan het begin van het Vlietsend, het openbaar maken van de parkeergarage aan het Durghorstplein en een nieuwe parkeervoorziening bij de woonbouw langs de Noordervaartdijk. Voor Wormerveer gaat het om het vergroten van de P&R capaciteit of het Gasfabriekterrein.

Om de realisatie van de parkeervoorzieningen te bekostigen en gebruikers te stimuleren deze te gebruiken, is een vorm van gereguleerd parkeren in de centra nodig. Gereguleerd parkeren draagt ook bij aan het ontmoedigen van het autobezzoek en het sturen van verkeer naar de randen, door wisselende tarieven op voor parkeren op straat en in de garages.



Verblijfskwaliteit in plaats van parkeren



Klimaatadaptief groen in parkeervakken

## 10. Realiseren derde brug over de Zaan

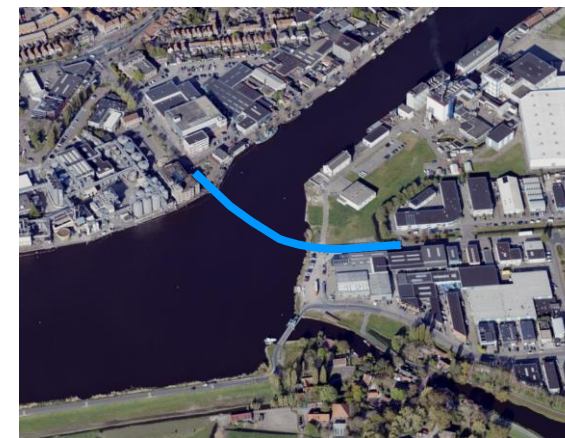
Een derde brug over de Zaan is een maatregel voor de langere termijn. Het gaat hier om een nieuwe brug in het verlengde van de Pr. Irene-Brigadeweg aansluitend op de Papiermakerstraat in Wormer. De brug krijgt net als de Zaanbrug een bewegend deel, zodat de scheepvaart niet belemmerd wordt.

Met deze brug ontstaat een directe verbinding tussen Wormer en Zaanstad als alternatief voor de route voor autoverkeer via de Stationsstraat of de Dubbele buurt. Dit maakt op de Stationsstraat en Dubbele Buurt een andere inrichting mogelijk die meer verblijfskwaliteit heeft.

Het realiseren van deze verbinding vergt medewerking en –financiering nodig van de gemeente Zaanstad en Wormer, de provincie Noord-Holland de vervoerregio en het Rijk. Na afronding van de vervanging van de huidige Zaanbrug kan gekeken worden naar de mogelijkheden voor een derde brug over de Zaan.



Voorbeeld ophaalbrug Gorredijk (IPV ontwerp)

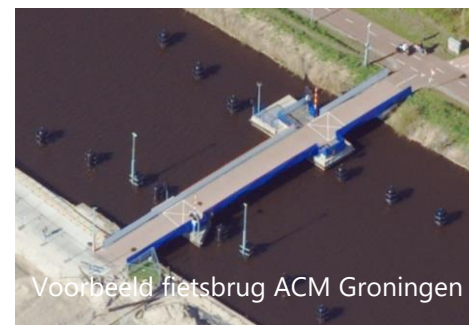


## 11. Fietsverbinding Willis - Molletjesveer

We realiseren een nieuwe fietsverbindingen over de Nauernasche Vaart vanuit Willis richting Molletjesveer. De brug is ook geschikt voor voetgangers en nood en hulpdiensten, zodat Willis tijdens incidenten niet meer afhankelijk is van één verbinding. De brug komt ter hoogte van de 'Belt'.

Door de brugverbinding krijgt Molletjesveer een betere aansluiting met het noorden van Krommenie. De keuze voor een fietsbrug stimuleert het fietsgebruik en maakt de maatregel beter betaalbaar. In combinatie met maatregel 1 en 2 geeft het meer mogelijkheden om de Nauernasche Vaart over te steken. In combinatie met maatregel 11 zorgt de brug voor een betere verbinding tussen Noorderveld en de noordkant van Krommenie.

Deze verbinding vergt medewerking en –financiering nodig van de gemeente, de provincie, de vervoerregio en het Rijk.



Voorbeeld fietsbrug ACM Groningen



Voorbeeld Blauwbrugje Groningen

## 12. Fietsverbinding Ned Benedictweg

We verlengen de bestaande fietsroute langs de Ned Benedictweg en sluiten deze aan op de fietsroute aan de oostkant van de Provinciale weg (N246). Hierbij wordt de bestaande weg aan de zuidkant van Noorderveld aangepast met bredere fietsstroken. Bij het kruispunt Ned Benedictweg – N246 komt een oversteek voor het fietsverkeer.

Met deze maatregel ontstaat een aantrekkelijke fietsverbinding tussen Molletjesveer en de Zaan. In combinatie met maatregel 2 en 11 zijn er ook alternatieven voor fietsverkeer van en naar Krommenie. Hierdoor kunnen medewerkers maar ook bezoekers van de bedrijventerreinen eenvoudiger met de fiets reizen.

Deze verbinding en met name de oversteek over de Provinciale weg N246 vergt medewerking en –financiering nodig van de gemeente en de provincie.



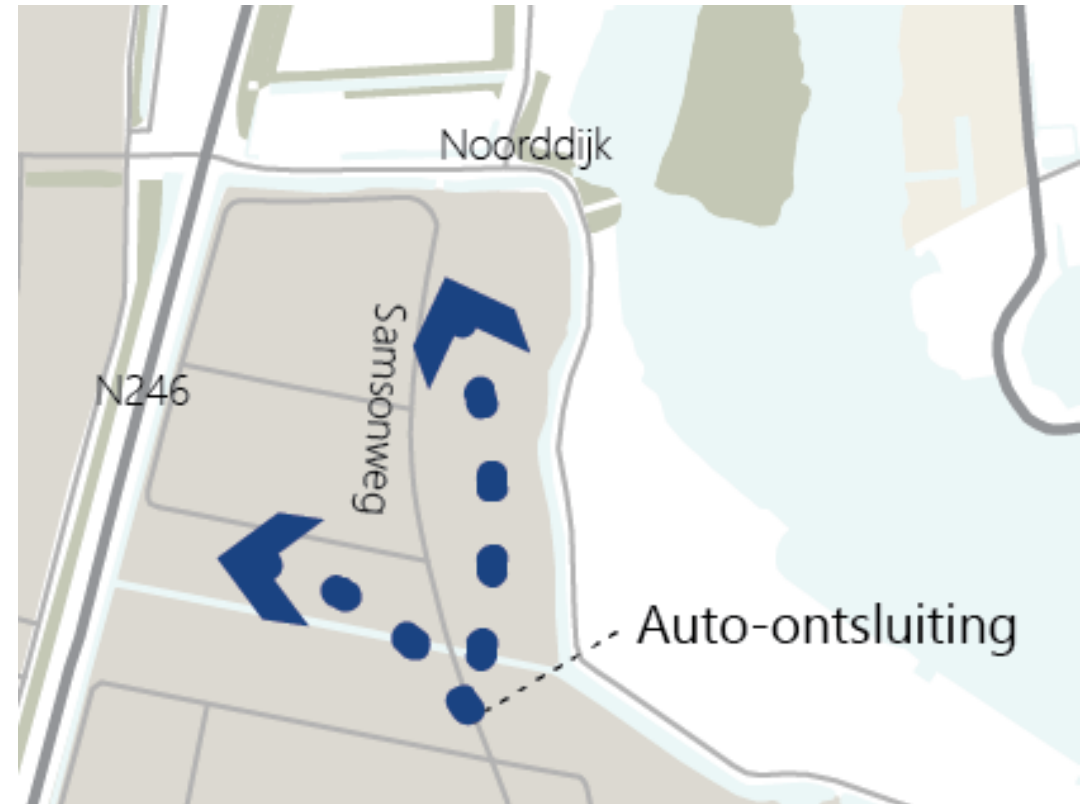
### 13. Extra auto ontsluiting Noorderveld (Noorddijk)

Aan de noordkant van bedrijventerrein Noorderveld (I) stellen we voor een extra auto-ontsluiting door de Samsonweg door te trekken naar het noorden op de Noorddijk. Deze oplossing maakt dus gebruik van het bestaande kruispunt Noorddijk-Provincialeweg.

Deze maatregel is nodig om de filevorming rondom het bedrijventerrein te voorkomen. Het autoverkeer kan zich dan optimaal verdelen over de bestaande en de nieuwe aansluiting, waardoor het bedrijventerrein beter bereikbaar wordt per auto.

Om sluisverkeer over het bedrijventerrein te voorkomen, zijn mogelijk snelheidsremmende maatregelen nodig. Met de bewoners van West-Knollendam en de ondernemers op het bedrijventerrein vindt nog afstemming plaats over de exacte uitwerking van deze maatregel.

Het realiseren van deze maatregel vergt medewerking en –financiering vanuit de Provincie, met name voor eventuele aanpassingen aan het kruispunt Noorddijk-Provincialeweg.



## 14. OV-ontsluiting bedrijventerreinen

Naast verbetering van fiets- en autobereikbaarheid wordt gewerkt aan beter openbaar vervoer van en naar de bedrijventerreinen. Dit is nodig om de bereikbaarheid van de bedrijventerrein en nieuwe woongebieden te vergroten. Daarnaast geeft het een volwaardiger alternatief voor de auto.

Er wordt ingezet op een busverbinding die aansluit op één van de stations. Het meest kansrijk lijkt het verlengen van lijn 67 naar Noorderveld 1 / 2. In combinatie met de ontwikkelingen van Meneba en Brokking lijkt er voldoende potentie voor een busverbinding. Omwille van optimaal gebruik is het wenselijk om deze busverbinding te combineren met het verbeteren van de voetpaden op het bedrijventerrein. Zo worden nieuwe haltes bereikbaar voor zo veel mogelijk mensen.

Voor het realiseren van deze maatregel is afstemming met de Vervoerregio als concessiebeheerder en de vervoerder in het gebied. In overleg met de gemeente moet bepaald worden welke exacte lijnvoering het meest kansrijk is voor het ontsluiten van de bedrijventerreinen.





## 15. Opwaarderen stationshubs Krommenie-Assendelft en Wormerveer

Beide stations kunnen en opwaardering in kwaliteit gebruiken. Dit maakt het fijner om op de stations te verblijven. Ook krijgen de reizigers meer reismogelijkheden (o.a. deelmobiliteit). Dit maakt het prettiger om over te stappen en gebruik te maken van het openbaar vervoer of deelconcepten.

In de eerste plaats verbetert de gemeente de stationsomgeving, zodat wandelaars en fietsers meer ruimte krijgen en er prettige routes naar de kernen ontstaan. Daarnaast zijn betere stationsvoorzieningen nodig zoals retail, horeca, betere verlichting (sociale veiligheid). Ten derde zal worden gewerkt aan meer vervoersalternatieven: uitbreiden van fietsenstallingen en P&R-mogelijkheden, maar ook het aanbieden van deelmobiliteit ((deelfiets, deelscooter of deelauto). In combinatie met maatregel 4 en 5 zorgen we voor een betere verbinding van de stations met de dorpscentra.

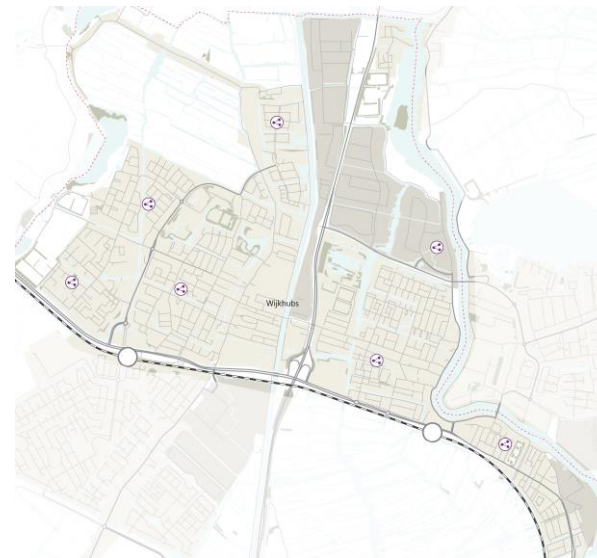
Samen met NS en ProRail en de provincie werkt de gemeente de opwaardering van de stations uit. Een deel van de plannen is al meegenomen in de korte termijn leefbaarheidsmaatregelen rondom de N203. Er is dus al budget beschikbaar om maatregelen snel door te voeren.



## 16. Pilot wijkhubs

Het is wenselijk om ook betere vervoersalternatieven in de wijken aan te bieden. Dit kan met zogenaamde wijkhubs. Dit zijn plekken waar mensen deelmobiliteit kunnen oppikken, zoals deelfiets, deelbakfiets en deelauto. Op deze manier kan deelmobiliteit een alternatief zijn voor de eigen auto (met name de tweede of derde auto in een huishouden). Vrijgekomen parkeerplaatsen binnen wijken kunnen dan worden ingericht als klimaatadaptief groen of speelruimte.

Binnen de gemeente spelen al enkele initiatieven in dit kader. Op basis van deze ervaringen is het mogelijk om eerst klein en bottom-up te beginnen, en bij succes het concept verder uit te rollen. De gemeente faciliteert de mogelijkheden en ondersteunt waar nodig. De gemeente zal in principe geen eigen initiatieven initiëren of financieren, maar biedt de mogelijkheden aan de markt.



Impressie wijkhub met meer ruimte voor groen



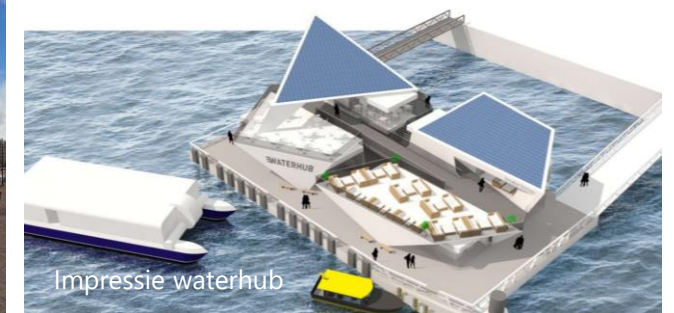
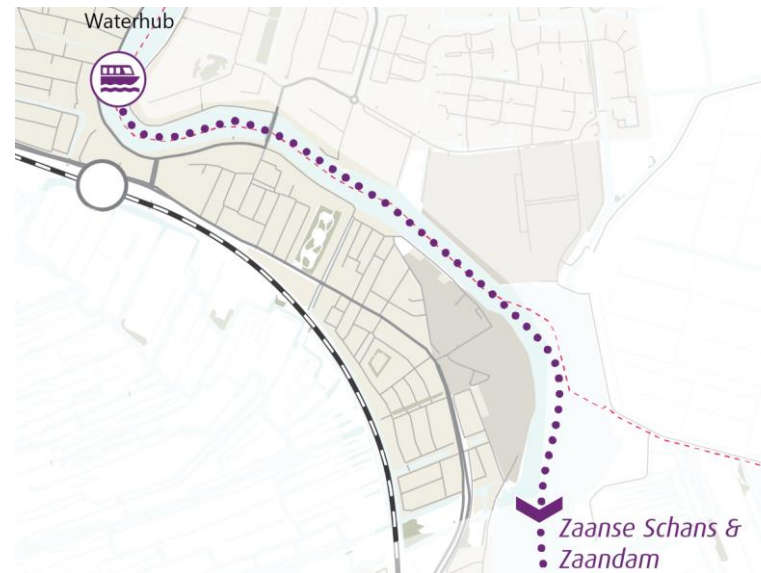
Voorbeeld wijkhub Amsterdam

## 17. Pilot waterhubs

Met de waterhubs maken we van de Zaan geen barriere, maar benutten we juist het unieke karakter. We onderhouden en versterken de aanlegsteiger voor vervoer over water, die langs de Zaanweg (bij het winkelgebied van Wormerveer aanwezig is). Dit doen we door een informatiekiosk/zuil voor de toeristische bezoekers te maken. Ook realiseren we mogelijkheden voor fietsenstallingen of bieden we deelfietsen of andere deelsystemen aan, zodat de waterhub eventueel ook voor woon-werk verkeer gebruik gemaakt kan worden.

Met de hub bieden we de toeristische bezoekers een mogelijkheid om via het water verschillende delen van Zaanstad te bezoeken. Zo kunnen bezoekers van de Zaanse Schans dit combineren met een bezoek aan Wormerveer en Krommenie. Door ook woon-werkverkeer via het water te stimuleren bieden we de Zaankanters meer vervoersmogelijkheden. Ook zou de waterhub gebruikt kunnen worden voor een eventuele pontverbinding tussen Wormerveer en Wormer.

Voor het realiseren van deze maatregel is afstemming met de Vervoerregio als concessiebeheerder, de beheerder van de Vaarwegen en eventuele private investeerders. De gemeente treedt hier op als facilitator en stimuleert initiatieven die kansrijk zijn.



# 4

## Effecten maatregelen

Zonder maatregelen wordt de  
verkeeropgave groter.  
Doorstroming N203 van belang  
voor lokale maatregelen.

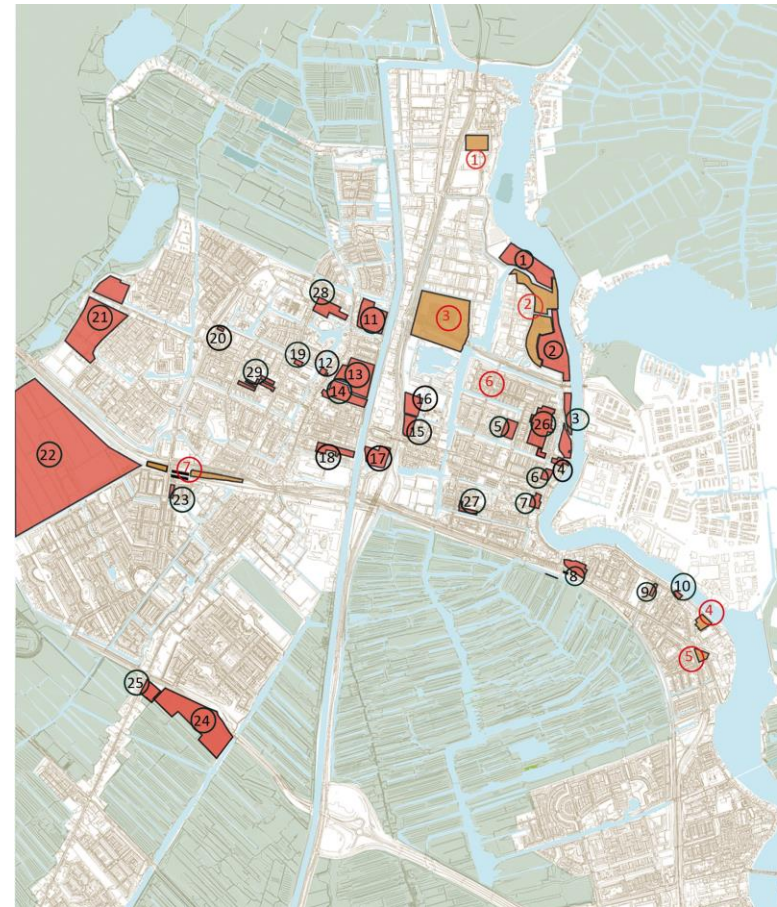


## Bepalen van de effecten inclusief nieuwe woningbouwplannen

De effecten van de voorgestelde maatregelen uit het vorige hoofdstuk zijn gedaan met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Zaanstad. Hiermee zijn niet de effecten voor de huidige situatie beoordeeld, maar is een doorkijk gemaakt naar het toekomstjaar 2040.

De nieuwe ontwikkelingen zoals die in het perspectief MAAK. Noord staan, zijn hier in mee genomen. In totaal gaat het om ongeveer 4.100 woningen in Zaanstad Noord aangevuld met nog ongeveer 800 woningen in Wormerland. Naast de lokale woningbouwontwikkelingen zijn in het verkeersmodel ook regionale effecten meegenomen, zoals de groei van Amsterdam of andere steden in de omgeving van Zaanstad.

Door al deze omgevingseffecten en ontwikkelplannen mee te nemen, zorgen we voor dat de maatregelen niet alleen voor de huidige situatie een oplossing bieden, maar ook voor de komende jaren. Hiermee zorgen we voor een robuuste oplossing voor de verkeerssituatie in Zaanstad Noord.



### WONINGBOUW MAAK.Noord

NIEUWBOUW 2020-2030	
1. Zaans Pijl (Brokking)	180 won.*
2. Meneba	669 won.*
3. Noordeinde	88 won.*
4. Noordeinde 50A	19 won.*
5. Amandelbloesem fase 3	40 won.*
6. Ecodorp	23 won.*
7. kerk Marktstraat + Toermalijn	30 won.
8. gasfabriekterrein Wormerveer	75 won.
9. Dubbelebuurt	50 won.*
10. Celebesstraat	22 won.*
11. Mercuriusterrein	70 won.
12. Noorderhoofdstraat 37-45	21 won.*
13. locatie Vaar	285 won.
14. Chromos	100 won.*
15. locatie Kerkstraat 110	201 won.
16. Kerkstraat-noord	200 won.
17. PWN-terrein	135 won.
18. gasfabriekterrein Krommenie	50 won.*
19. Durghorst	48 won.*
20. Rosariumplein	40 won.*
21. Eilanden van Hain	233 won.*
22. Kreekrijk	920 won.*
23. Poort van Saendelft	72 won.*
24. Overhoeken	150 won.*
25. Dorpstraat 707	28 won.*
<b>totaal nieuw toegevoegd</b>	<b>3.749 won.</b>
* in uitvoering, overeenkomsten opgesteld of project gemeente	
VERNIEUWING 2020-2030	
26. Zeeheldenbuurt	178 won.*
27. Iepenweg	25 won.*
28. Het Blok	88 won.*
29. Zonnelaan	75 won.*

MOGELIJKE TRANSFORMATIE 2030-2040	
1. Karnemelkse polder	
2. herstructurering oostzijde Noorderveld 2	
3. herontwikkeling locatie pdv in relatie met Noordsterpark en Wormerveer-Noord	
4. herstructurering locatie plein 13	
5. herstructurering locatie Hogeweg	
6. stedelijke vernieuwing Wormerveer-Noord	
7. ontwikkeling stationslocatie Krommenie-Assendelft	

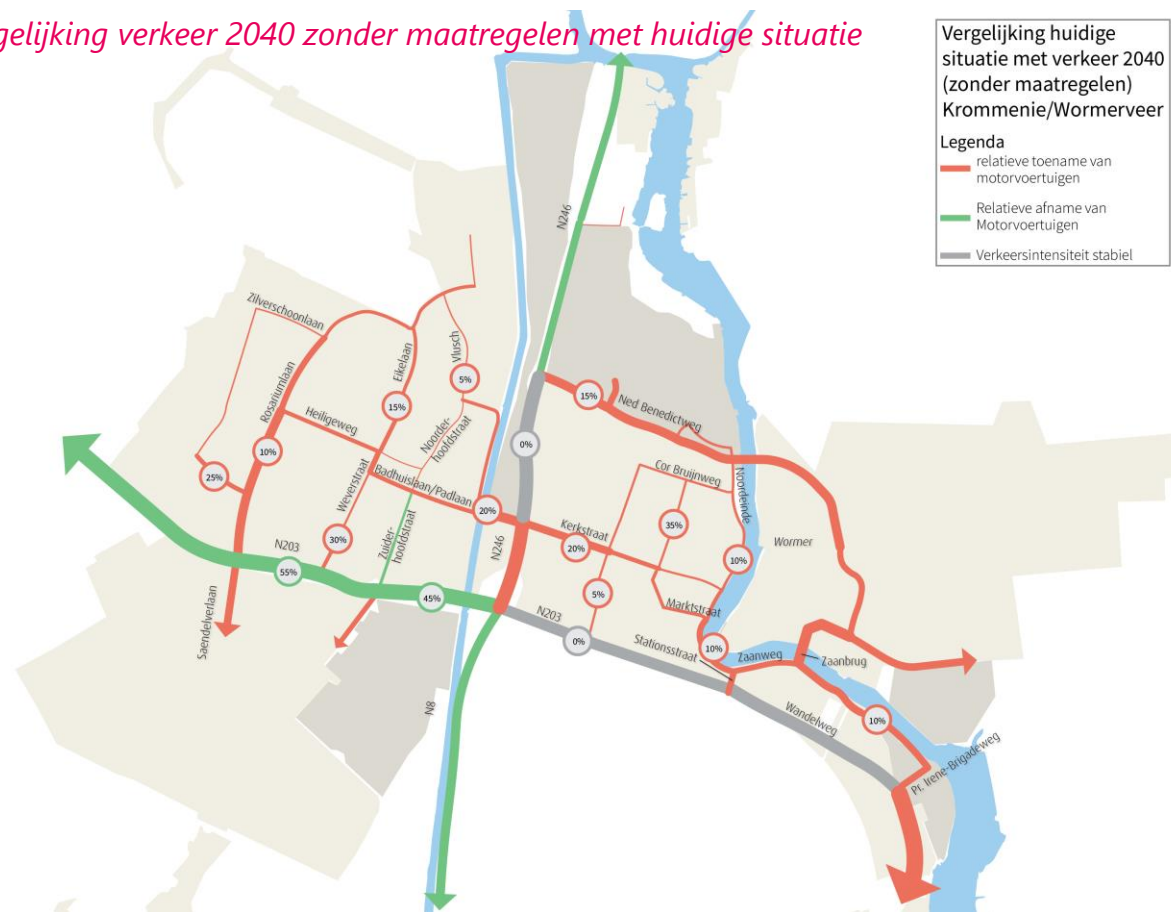
## Autonome groei vergroot de verkeersopgave

In het kaartbeeld is het effect op het verkeer weergegeven voor een doorkijk naar 2040 wanneer we geen verkeersmaatregelen nemen. Uitzondering hierop is de realisatie van de verbinding A8-A9 die zorgt voor de afname van het verkeer op de N203 tussen Krommenie en Assendelft en op de N8 langs Assendelft.

In Krommenie en Wormerveer is duidelijk te zien dat het verkeer in de woongebieden toe neemt. Grotendeels door de nieuwe woningbouw-opgaves zoals Meneba en Brokking op Noorderveld 2 of de ontwikkelingen op het Mercuriusterrein. Deze toename aan verkeer zorgt ervoor dat de verkeersopgaves, uit de probleemanalyse (hoofdstuk 2) groter worden.

Zo neemt het verkeer op de Vaartbrug toe, zien we meer doorgaand verkeer door het centrum van Krommenie, komt er extra verkeer op het Noordeinde langs de Zaan en neemt ook het verkeer in de Zaanbocht en de Stationsstraat toe. Maatregelen zijn daarom nodig om de ambities te behalen en de verblijfskwaliteit in Zaanstad Noord te vergroten, zonder grote gevolgen voor de bereikbaarheid.

## Vergelijking verkeer 2040 zonder maatregelen met huidige situatie



## Maatregelpakket Mobiliteitsplan Noord beantwoordt de ambities

Door de maatregelen uit te voeren is er een verschuiving van de verkeersstromen. In Krommenie en Wormerveer. De inzet op aanvullende vervoersvormen, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit zorgen voor een kleine algemene afname van het autoverkeer.

In Krommenie is te zien dat de verkeersroutes in het centrum zijn gewijzigd, met als bijkomend resultaat minder verkeer op de Vaartbrug. Op de volgende pagina is hier in meer detail op in gegaan. Ook voor het centrum van Wormerveer is een kleine verschuiving van het verkeer te zien. Duidelijk zichtbaar is het effect van een derde brug over de Zaan voor het verkeer op de Zaanbrug en in de Dubbelebuurt. Voor West-Knollendam zijn de effecten van de maatregelen beperkt

Op de hoofdwegen (zoals de N203 en N246) rondom Krommenie en Wormerveer zijn weinig grote verschillen in de verkeersaantallen te zien. De effecten zijn duidelijk terug te vinden in de dorpen zelf.

## Vergelijking verkeer 2040 plansituatie met 2040 zonder maatregelen



### Rosariumlaan wordt ontsluitingsweg voor Krommenie West en Noord

De aanpassingen in het centrum van Krommenie hebben het gewenste effect voor een aantal verkeersopgave. Het doorgaande verkeer wordt in het centrum beperkt, er is geen sluipverkeer meer op de Vlusch, de verkeersintensiteit op de Vaartbrug neemt significant (naar 7.000 mv/etmaal) af naar een acceptabele intensiteit in combinatie met de belangrijke fietsroute.

De maatregelen zorgt voor verschuivingen van verkeer en op sommige plaatsen ook toenames van het verkeer. Allereerst op de Rosariumlaan, deze weg kan qua inrichting voldoende verkeer verwerken. Aandachtspunt is wel de inrichting van de kruispunten met de Jupiterstraat en de Saendelverlaan. Mogelijke met extra opstelvakken bij de Jupiterstraat of een bypass bij de Saendelverlaan is de capaciteit uit te breiden.

Op de Weverstraat is ook een toename van het verkeer waar te nemen. Door de beperkingen in het centrum wordt deze route voor de bewoners van de zuidkant van Krommenie belangrijker. Met een intensiteit van tussen de 5.500 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal is het een acceptabele hoeveelheid voor de inrichting van de weg. Wel blijft monitoring van het verkeer een aandachtspunt.





### Zaanbocht en winkelgebied worden rustiger

Ook in Wormerveer zijn de maatregelen voor het verkeer er op gericht om minder doorgaand verkeer in het centrum te hebben en daarmee ruimte te geven aan de voetganger en de fiets.

Duidelijke is de afname op het Noordeinde en de Zaanbocht te zien als gevolg van de knip voor het autoverkeer op het Noordeinde. Het neveneffect is een toename van het verkeer op de Noorderstraat naar ongeveer 5.500 mvt/etmaal. Gezien de inrichting van de weg een acceptabele verkeersintensiteit.

Aan de oostkant van Wormerveer is een duidelijk verschuiving te zien door de realisatie van een derde brug over de Zaan. Deze brug zorgt ervoor dat het verkeer niet meer via de Dubbelebuurt en de Zaanbrug rijdt. Dit zorgt voor een duidelijke afname van het verkeer op deze route.



## Gevoeligheidsanalyse (zonder verbinding A8-A9) bevestigt dat doorstroming van de N203 essentieel is verkeer in Krommenie

Uitgangspunt binnen het ZMP en in de berekeningen van de maatregelen van het Mobiliteitsplan Noord is de realisatie van de verbinding tussen de A8-A9. Omdat deze verbinding bestuurlijk nog aandacht vraagt is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd zonder deze verbinding.

Het effect van deze analyse is duidelijk terug te vinden op de N203 tussen Krommenie. Het verkeer neemt hier met ongeveer 50% toe. Ook op de N246/N8 neemt het verkeer toe.

In Wormerveer zijn de verschuiving van het verkeer beperkt. In Krommenie zijn de effecten wat groter. Verkeer maakt meer verkeer van de lokale wegen, omdat de N203 drukker is. Zowel op de Vaartburg, de Zuiderhoofdstraat en de Weverstraat neemt het verkeer toe. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het essentieel is dat een goede doorstroming op de N203. In de korte termijn maatregelen (voorafgaand aan de realisatie van de verbinding A8/A9) wordt daarom onderzocht hoe dit verbeterd kan worden en Krommenie beter ontsloten wordt op de N203.



# 5

## Uitvoeringsagenda

---

De uitvoeringsagenda maakt een prioritering van de



## De juiste maatregel op het juiste moment

Deze projecten kunnen niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd. Vanwege de benodigde financiën en personele capaciteit (zie einde van dit hoofdstuk), maar ook om inhoudelijke redenen. Voor sommige projecten is namelijk eerst realisatie van een ander project nodig. De maatregelen van het mobiliteitsplan Noord zijn daarom ingedeeld in drie categorieën:

- **Korte termijn maatregelen (1 tot 5 jaar):** dit zijn maatregelen die direct opgepakt kunnen worden, omdat ze niet afhankelijk zijn van andere zaken, of door onderhoudsplannen reeds (voor een deel) budget beschikbaar is.
- **Randvoorwaardelijk:** Dit zijn maatregelen die gekoppeld zijn aan andere maatregelen of ontwikkelingen in het gebied. Daarbij kan het gaan om infrastructurele maatregelen die eerst nodig zijn (zoals een A8/A9) of dat een maatregel pas nodig is na realisatie van een gebiedsontwikkeling.
- **Lange termijn (> 10 jaar):** Dit zijn de maatregelen met een lagere prioriteit of welke een significante investering vragen, waardoor dit eerst geregeld moet worden.

## Korte termijn maatregelen (I):

De maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, zijn plannen die al deels zijn voorbereid, waarvoor vanuit de gemeente alleen een faciliterende rol nodig is of waar binnenkort groot onderhoud wordt uitgevoerd en de maatregel direct meegenomen kan worden. Het gaat om de volgende maatregelen:

1. Fietsverbinding Padlaan – Nieuwe Vaartbrug – Kerkstraat: vanuit de woningbouwimpuls vanuit de overheid loopt reeds een aanvraag voor deze verbinding.
- 5b. Korte termijn maatregelen N203: provincie Noord-Holland heeft gezamenlijk met de gemeente budget beschikbaar gesteld voor deze maatregelen en vervolg onderzoeken.
6. Inzetten op 30 km/u: middels groot onderhoud kunnen de wegen die hiervoor in aanmerking komen worden aangepast
7. Transformatie Stationsstraat – Zaanweg en knip Noordeinde: vooruitlopend op de ontwikkelingen bij Meneba en Brokking kan het Noordeinde worden geknipt om het doorgaand verkeer direct te verminderen.

### **Korte termijn maatregelen (II):**

12. Fietsverbinding Ned. Benedictweg: In overleg met de provincie Noord-Holland kan de mogelijkheid worden bekeken voor een gelijkvloerse oversteek.

15. Opwaardering stationshubs Krommenie-Assendelft en Wormerveer: in combinatie met de korte termijn maatregelen rondom de N203 kunnen de stations worden opgewaardeerd

16. Pilot wijkhubs: de gemeente kan direct beginnen met het faciliteren van pilots rondom deelmobiliteit. Daarbij is er wel afhankelijkheid van de kwaliteit van de aanbieders.

17. Pilot waterhub: de gemeente is al bezig met invulling van het vervoer over water, wanneer de Zaanferry stopt. Aanvullend kan gekeken worden naar de mogelijkheden voor een veerpont tussen Wormer en Wormerveer of andere vervoeropties over water

### **Randvoorwaardelijke maatregelen (I):**

Verschillende maatregelen zijn afhankelijk van andere maatregelen of hangen samen met een ruimtelijke ontwikkeling. Hieronder zijn de maatregelen benoemd en toegelicht welke randvoorwaarden aan de maatregel hangt.

2. Fietsverbinding Parkenroute: deze verbinding hangt samen met de herontwikkeling van het Chromos en Vlaarterrein in Krommenie. Gelijktijdig met de realisatie van deze ontwikkeling kan gekeken worden naar de mogelijkheden voor de fietsverbinding.

3. Fietsverbinding langs de Zaan: Deze maatregel hangt samen met het terugbrengen van het autoverkeer op deze route. Maatregel 7 met de knip op Noordeinde draagt hier aan bij. Gelijktijdig bij deze maatregel kan de fietsverbinding worden opgewaardeerd.

4. Transformatie Wandelweg: De transformatie van de Wandelweg is niet afhankelijk van andere projecten. De uitvoering en financiering van de aanpassing aan deze belangrijke verbinding is complex en moet daarom eerst goed onderzocht worden.

## Randvoorwaardelijke maatregelen (II)

5. Transformatie N203 (2x1): deze maatregel is pas mogelijk na realisatie van de A8/A9.
8. Aanpassing verkeerscirculatie centrum Krommenie: doorstroming op de N203 is belangrijk voor deze maatregel. Daarom moet dit eerst in overleg met de provincie (als onderdeel van maatregel 5b) worden besproken.
9. Parkeren op loopafstand centrum Krommenie en Wormerveer: om dit te realiseren zal nieuwe parkeergelegenheid aan de randen gerealiseerd moeten worden of bestaande faciliteiten openbaar moeten zijn.
13. Extra auto-ontsluiting Noorderveld (Noorddijk): in overleg met de stakeholder (ondernemers, bewoners en provincie) dient nog overleg plaats te vinden over de exacte uitwerking van deze maatregel
- 14: OV-ontsluiting bedrijventerreinen: De vervoerpotentie van de bedrijventerreinen is waarschijnlijk pas voldoende na realisatie van Meneba en Brokking. In overleg met de vervoerregio wordt gekeken naar korte termijn mogelijkheden.

## Lange termijn (> 10 jaar)

- Tot slot zijn er twee maatregelen waarvoor meer naar de lange termijn gekeken moet worden. Dit komt door de grote investering die er mee samen gaat en de prioritering ten opzichte van andere maatregelen.
10. Derde brug over de Zaan: Een extra brug over de Zaan vraagt een grote investering. Momenteel ligt de prioriteit op het vervangen van de huidige Zaanbrug. Waardoor deze maatregel pas op de lange termijn mogelijk zou kunnen zijn.
11. Fietsverbinding Willis-Molletjesveld: In het maatregelpakket voor Zaanstad Noord is een extra brug voor het fietsverkeer gepland bij de Vaartbrug en bij de ontwikkeling van het Mercuriusterrein. Voor de derde brug zal afzonderlijk financiering gezocht moeten worden en deze is daarom later gepland.

Goudappel

**MOBILITEIT BEWEEGT ONS**