**SAMENVATTING**

In het ZVVP geeft de gemeente Zaanstad haar visie op het mobiliteitsbeleid

voor de komende jaren. Het mobiliteitsbeleid moet bijdragen aan het

economisch en maatschappelijk functioneren van een schone stad. De

verkeers- en milieuvraagstukken worden in hoge mate bepaalt door de

omvang en groei van het wegverkeer. De auto heeft sterk bijgedragen aan

maatschappelijke en economische veranderingen en vooruitgang. De auto

blijft dan ook een belangrijk vervoermiddel voor onder andere economische

activiteiten. Tegelijkertijd dreigt de auto door het massale gebruik juist

remmend te gaan werken: negatieve gezondheidseffecten (geluid en

luchtkwaliteit), economische schade voor het economische noodzakelijke

wegverkeer door congestie, inefficiënt ruimtegebruik, afname van de

kwaliteit van de woonomgeving en het stagneren van stedelijke ontwikkeling

indien niet wordt voldaan aan de milieunormen (luchtkwaliteit, geluid). Ook

de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) kunnen in de knel

komen door de omvang van het autoverkeer.

**De mobiliteitsvisie van het gemeentebestuur is gebaseerd op de volgende**

**punten:**

• Het mobiliteitsbeleid volgt niet de groei van het autoverkeer, maar is

sturend om de negatieve effecten te verminderen en te voorkomen.

• De groei van het autoverkeer wordt afgeremd om de kwaliteit van de

stad te verbeteren en tevens ruimte te bieden aan het economisch

verkeer dat geen alternatieven heeft en weggebonden is en blijft.

• De auto-afhankelijkheid wordt verminderd door het aantrekkelijker

maken van alternatieven. Het afremmen van het autogebruik wordt

tevens beïnvloed door het betalen naar de mate van het gebruik (rijden),

ruimtegebruik (parkeren) en de belasting van de omgeving (milieu).

Hiervoor geldt het eenvoudig economisch principe: wie weinig gebruikt

en belast betaalt minder dan degene die veel gebruikt en belast.

• Behoudens gebieden waar autorijden niet mogelijk is (zoals natuur- en

voetgangersgebieden), kan de reiziger zelf blijven kiezen voor zijn

vervoerswijze.

**Het mobiliteitsbeleid is gericht op:**

• duurzaamheid;

• bereikbaarheid;

• samenhang met de stadsontwikkeling;

• het versterken van het imago en het stadsbeeld;

• gedragsbeïnvloeding.

**Dit betekent voor het mobiliteitsbeleid dat:**

• Mobiliteit ten dienste dient te staan van maatschappelijke ontplooiing,

sociale cohesie, economische ontwikkeling en kwaliteit van de stad.

• Het gebruik van de auto niet altijd noodzakelijk is: er zijn goede meer

duurzame alternatieven beschikbaar (keuzemogelijkheden).

• Het gebruik van de auto niet overal even gemakkelijk blijft:

weggebruikers dienen te betalen naar gebruik en belasting van de

omgeving. Andere vormen van vervoer worden goedkoper ten opzichte van

de auto.

• Het gebruik van de auto nodig en mogelijk is als het niet anders kan, maar

dan wel schoon (emissie): bijvoorbeeld het vrachtverkeer, economisch

verkeer, verkeer naar locaties en op tijdstippen waarvoor geen

alternatieven aanwezig zijn.

**De sleutelbegrippen voor wijziging van het mobiliteitsgedrag zijn:**

• Kiezen: is het mogelijk om alternatieven aan te bieden aan de reiziger?

• Kunnen: kan de reiziger ook daadwerkelijk van één of meerdere

alternatieven gebruik maken (afhankelijk van het motief, tijdstip et

cetera)?

• Willen: wil de reiziger ook daadwerkelijk van het alternatief gebruik

maken? Levert het alternatief voldoende klantwaarde boven andere

alternatieven?

• Binden: wil de reiziger deze keuze de volgende keer weer maken omdat

het alternatief hem/haar daadwerkelijk bevalt en de kwaliteit in stand

blijft?

**De speerpunten van het mobiliteitsbeleid**

**Duurzaam economische ontwikkeling**

• Kwalitatief hoogwaardige fietsroutes, waarbij het aanbod aan

fietsparkeerplaatsen gelijk opgaat met de vraag ernaar.

• Structuurversterkend openbaar vervoer: doortrekken noord-zuidlijn,

benutten Zaanlijn, doortrekken lijn 50 en aantakken op ringlijn

Amsterdam.

• Openbaar vervoer over water: naar het Hembrugterrein, Zaanwaterbus.

• Aantrekkelijk openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer en bezoekers

van het stadscentrum.

• Oplossen knelpunten hoofdwegennet: Thorbeckeweg/Poelenburg,

ontsluiting Westerwatering, spoorwegovergangen, doortrekken A8/A9.

• Goederenvervoer over water, waarbij wordt gestreefd naar een schone

scheepvaart.

**Sociale cohesie**

• Goedkoop openbaar vervoer in de daluren.

• Realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.

• Opheffen barrièrewerking spoorlijnen en Provincialeweg (noord).

• Het voetgangersnetwerk te optimaliseren voor verkeersdeelnemers met

beperkingen.

• Er is aandacht voor de bereikbaarheid per auto en parkeermogelijkheden

voor diegenen die afhankelijk zijn van vervoer per auto zoals sommige

ouderen en mensen met een beperking.

**Leefbaarheid en milieu**

• Vermijden sluipverkeer in verblijfsgebieden en over dorpslinten.

• Parkeren in woonwijken: eerlijk verdelen van de parkeerruimte

(regulering) naar gebruik in combinatie met aantrekkelijker maken van

het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

• Parkeertarieven differentiëren naar milieubelasting en voertuigtype.

• Milieuzones, schoon vrachtverkeer, stadsdistributie.

• Reduceren van het verkeerslawaai.

• Schone voertuigen openbaar vervoer en gemeentelijk wagenpark.

• Stimuleren gebruik van de fiets op korte ritten.

• Instellen voertuigafhankelijke groene golven op doorgaande

verbindingswegen.

**Stad stadser, dorpen dorpser**

• Verkeersluw stadscentrum Inverdan.

• Karakter dorpslinten behouden en versterken.

• Aanbieden aantrekkelijke alternatieven voor de auto aan de bezoekers van

het stadscentrum.

**Herkenbare stad**

• Netwerk van fietsenstallingen.

• Versterken onderlinge samenhang tussen stedelijke functies en fietsroutes

en het openbaar vervoer.

• Bewegwijzering.

**Gedragsbeïnvloeding**

• Stimuleren gebruik fiets en openbaar vervoer voor verschillende

doelgroepen (mobiliteitsmarketing).

• Prijsbeleid: betalen naar gebruik en milieubelasting.

• Handhaving.