

Mobiliteitsconcept Zaankwartier

25 oktober 2021



Inhoudsopgave



1. Van MPvE naar mobiliteitsconcept Zaankwartier (en leeswijzer)
2. Mobiliteitsconcept Zaankwartier en ontwerp
3. Parkeerbalans (fiets) en ontwerp
4. Parkeerbalans (auto), mobiliteitscorrectie en ontwerp
5. Logistiek verkeer en ontwerp
6. Eisen/wensen nog in te vullen door De Vlijt en randvoorwaarden
nog in te vullen door de gemeente



1. Van MPvE naar mobiliteitsconcept Zaankwartier (en leeswijzer)

Masterplan Meneba Wormermeer

In het masterplan Meneba (dat inmiddels is omgedoopt tot 'Zaankwartier'), als onderdeel van de anterieure overeenkomst, worden de stedenbouwkundige kaders voor de herontwikkeling van het fabrieksterrein Meneba beschreven. Belangrijk onderdeel van het masterplan is het onderdeel 'Mobiliteit & infrastructuur'.

Van MPvE naar mobiliteitsconcept Zaankwartier

Het onderwerp mobiliteit is door de gemeente in samenwerking met De Vlijt uitgewerkt in het MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE). In het MPvE worden de onderwerpen 'benoemd' die De Vlijt vervolgens in een mobiliteitsconcept moet 'concretiseren' en 'toetsbaar moet maken'. Met dit document presenteert De Vlijt haar mobiliteitsconcept Zaankwartier.

Een beeld zegt meer dan 1000 woorden

Uitgangspunt voor dit mobiliteitsconcept is de ambitie uit het Masterplan en getoetst aan de benoemde eisen en wensen uit het MPvE voor het plangebied. Veel eisen en wensen zijn verwerkt in het ontwerpproces en zijn terug te vinden op de kaartbeelden (het ontwerp). Daarom is ervoor gekozen beeldend te werken.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 start met de beschrijving van het totale mobiliteitsconcept. De meeste elementen rond autoluw, stappen, trappen en openbaar vervoer staan op de afbeelding ingetekend. In hoofdstuk 3 komt de parkeerbalans voor de fiets aan de orde (inclusief ontwerp). In hoofdstuk 4 komt de parkeerbalans (inclusief ontwerp) voor de auto aan de orde inclusief de voorgestelde mobiliteitscorrectie voor de inzet van deelmobiliteit. Hoofdstuk 5 richt zich op logistiek verkeer (inclusief ontwerp). In hoofdstuk 6 wordt afgesloten met eisen en wensen die later door De Vlijt ingevuld worden. En randvoorwaarden die door gemeente ingevuld moeten worden. In bijlage 1 staat per eis en wens (met unieke nummering) aan het plangebied op welke wijze dit in het mobiliteitsconcept is uitgewerkt.



2. Het mobiliteitsconcept Zaankwartier en ontwerp (1/2)

Zaankwartier, een unieke locatie

Het mobiliteitsconcept Zaankwartier komt voort uit een aantal ambities die horen bij deze gebiedsontwikkeling. Zaankwartier is gelegen in het plangebied Noordzaan. Een gebied dat een grote transitie zal doormaken en waar ambitieuze ontwikkelingen in de maak zijn om het industriegebied te transformeren tot een inspirerende woon- en werkomgeving op een unieke locatie aan de Zaan, omringd door industrieel erfgoed.

De mens centraal in een groot aaneengesloten autoluw verblijfsgebied

De ambitie is om op deze unieke locatie een leefbaar gebied te ontwikkelen, waarin de menselijke maat centraal staat. De hoogwaardige leefkwaliteit wordt grotendeels bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Het hart van het gebied en de meeste toeleidende wegen in het gebied worden autoluw en vormen samen één groot aaneengesloten verblijfsgebied. Personenauto's parkeren zo min mogelijk in het gebied maar zoveel mogelijk aan de randen. Het hele gebied is toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Bij fietsers dient niet alleen gedacht te worden aan de reguliere fietser, maar ook aan fietskoeriers of maaltijdbezorgers per fiets. Met andere woorden alle vormen die toegestaan worden op het fietspad. Vanzelfsprekend dient het gebied ook toegankelijk te zijn voor alle nood- en hulpdiensten.

Aansluiting op fietsnetwerk richting station en voorbereid op (nieuw) openbaar busvervoer

Zaankwartier is goed aangesloten op de fietsroute langs de Zaan

en via die route ook met het treinstation. Aansluiting op openbaar busvervoer is van groot belang. Anticiperend op aansluiting van openbaar busvervoer (zowel over land als over het water) zijn goed bereikbare halteplaatsen gereserveerd.

Parkeren aan de rand van het gebied

Voor al het overige verkeer (zoals bv logistiek verkeer, afvalinzameling etc) is er sprake van 'geen toegang' of 'zeer beperkte en gereguleerde toegang'. Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk verkeer aan de rand van het verblijfsgebied in geconcentreerde parkeervoorzieningen af te vangen. Een deel van de parkeervoorzieningen zijn voorzien van e-laadmogelijkheden.

Deelmobiliteit in hubs

Twee parkeervoorzieningen bij de toegangen naar het gebied worden ook ingezet voor deelmobiliteit en gaan als mobiliteitshubs fungeren (op straatniveau in zicht). In deze hubs worden diverse vormen van elektrische deelmobiliteit (bv deelauto's, deelbakfietsen) en pakketdiensten aangeboden.

Auto te gast

Het doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. De verbindingsweg langs rand gebied ('binnenlus') krijgt de kwaliteit van een fietsstraat (auto te gast). Deze weg is éénrichtingsverkeer voor noodzakelijk zwaar vrachtverkeer (bv verhuishagen, afvalinzameling etc).

1. Het mobiliteitsconcept Zaankwartier en ontwerp (2/2)

Groot aangesloten autoluw verblijfsgebied



3. Parkeerbalans (fiets) en ontwerp (1/2)

Bewoners plekken (Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017)

Kavel	Eenheden	Aantal Fietsen - totaal
Blok B	106	318
Blok C	166	528
Blok D	21	109
Blok E	42	143
Blok F	47	213
Blok G	60	180
Blok H	53	159
Blok J	39	117
Blok K (zorgwoningen)	42	PM
Blok L	32	128
Blok P	26	130
Blok Q	26	130
Blok R	14	84
Blok S	20	100
Blok T	18	90
Totaal	712	2429

Bezoekersplekken woningen (CROW)

Bezoekersplekken totaal	356
-------------------------	-----

Voorzieningen (CROW)

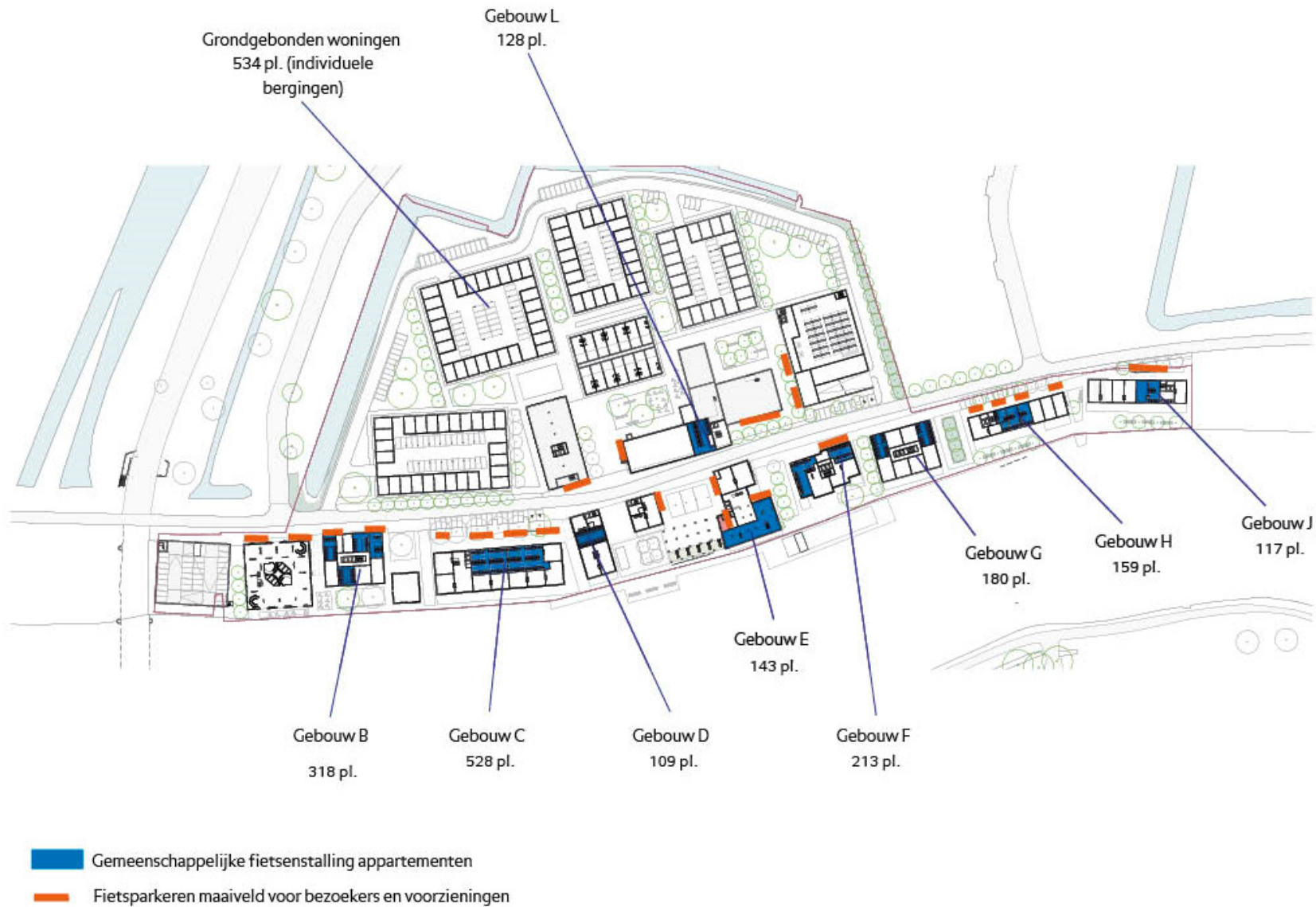
Kavel	BVO	Aantal Fietsen - totaal
bedrijfsverzamelgebouw (werk) (Blok L/M)	1067 m ²	16
horeca (Blok M/N)	626 m ²	44
hotel (Blok A)	150 kmrs	30
medische voorziening (blok K)	467 m ²	8
kinderdagverblijf (Blok O)	700 m ²	PM
Totaal		98

Totaal fietsparkeren	2883
-----------------------------	-------------

Uitgangspunten en aannames

- In het MPvE is bij het opstellen van de fietsparkeerbalans uitgegaan van CROW-fietsparkeerkencijfers uit 2019 (bijlage 1 MPvE p.60 rechtertabel) en van een indicatief programma. Voor de berekening van de fietsparkeerbalans in dit mobiliteitsconcept zijn twee aanpassingen gedaan.
- Ten eerste is de fietsparkeerbalans gecorrigeerd voor de aanpassing in het programma (670 (excl. zorgwoningen) ipv 622 woningen).
- Ten tweede is voor Zaankwartier uitgegaan van de 'Haagse' norm van de bouwbrief. Het Bouwbesluit stelt een individuele berging [dus geen fietsberging maar berging] verplicht. In sommige gemeentes wordt ruimte geboden voor een gelijkwaardige in de vorm van een gemeenschappelijke fietsenstalling in combinatie met een inpandige berging. In de gemeente Zaanstad wordt hiervoor de zogenaamde Haagse bouwbrief gehanteerd. Hierin wordt uitgegaan van een collectieve fietsenstalling als alternatief voor individuele bergingen. In de Haagse bouwbrief is aangegeven hoeveel fiets parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden per type woning.
- Voor het overige fietsparkeren wordt gebruik gemaakt van de CROW-fietsparkeerkencijfers uit 2019. Deze cijfers bevatten naast een bewonersnorm ook een norm voor bezoekers.
- **Conclusie:** rekening houdend met de hierboven genoemde uitgangspunten resulteert dit in 2883 fietsparkeerplaatsen. Uitgesplitst in 2429 fietsparkeerplaatsen voor woningen, 356 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers en 98 fietsparkeerplaatsen voor voorzieningen. Dit aantal ligt fors hoger dan het aantal fietsparkeerplaatsen uit het MPvE.
- Op sheet 7 is het fietsparkeren gevisualiseerd voor Zaankwartier.

3. Parkeerbalans (fiets) en ontwerp (2/2)



4. Parkeerbalans, mobiliteitscorrectie en ontwerp (auto) (1/3)

aanwezigheids%	bewoners	50	60	100	60	60	70
	bezoek	50	60	100	60	60	70

Blok	oppervlak	type woning	aantal	norm	p-vraag	ochtend	middag	avond	zat mid	zat avond	zon mid
Blok B	soc huur 61	huur app sociaal	106	0,4	42,4	21,2	25,4	42,4	25,4	25,4	29,7
		bezoekers	106	0,3	31,8	15,9	19,1	31,8	19,1	19,1	22,3
Blok C	huur 59	huur app goedkoop	71	0,6	42,6	21,3	25,6	42,6	25,6	25,6	29,8
	huur 66	huur app midden	77	1	77	38,5	46,2	77,0	46,2	46,2	53,9
	huur 106	huur app duur	18	1,2	21,6	10,8	13,0	21,6	13,0	13,0	15,1
		bezoekers	166	0,3	49,8	24,9	29,9	49,8	29,9	29,9	34,9
Blok D	koop 117	koop app duur	21	1,2	25,2	21	21	21	21	21	21
		bezoekers	21	0,3	6,3	3,2	3,8	6,3	3,8	3,8	4,4
Blok E	koop 114	koop app midden	42	1	42	21,0	25,2	42,0	25,2	25,2	29,4
		bezoekers	42	0,3	12,6	6,3	7,6	12,6	7,6	7,6	8,8
Blok F	koop 57	koop app goedkoop	6	0,6	3,6	1,8	2,2	3,6	2,2	2,2	2,5
	koop 126	koop app duur	41	1,2	49,2	41	41	41	41	41	41
		bezoekers	47	0,3	14,1	7,1	8,5	14,1	8,5	8,5	9,9
Blok G	BKZ 58	starterswoning	30	0,5	15	7,5	9,0	15,0	9,0	9,0	10,5
	BKZ 61	starterswoning	30	0,5	15	7,5	9,0	15,0	9,0	9,0	10,5
		bezoekers	60	0,3	18	9,0	10,8	18,0	10,8	10,8	12,6
Blok H	sociaal 63	huur app sociaal	53	0,4	21,2	10,6	12,7	21,2	12,7	12,7	14,8
		bezoekers	53	0,3	15,9	8,0	9,5	15,9	9,5	9,5	11,1
Blok J	sociaal 63	huur app sociaal	39	0,4	15,6	7,8	9,4	15,6	9,4	9,4	10,9
		bezoekers	39	0,3	11,7	5,9	7,0	11,7	7,0	7,0	8,2
Blok K	beheerder	huur midden	1	1	1	0,5	0,6	1,0	0,6	0,6	0,7
		bezoekers	1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Blok L	koop 95	koop app midden	32	1	32	32	32	32	32	32	32
		bezoekers	32	0,3	9,6	4,8	5,8	9,6	5,8	5,8	6,7
Blok P	ggb 111	koop huis grondgeb	26	1	26	26	26	26	26	26	26
		bezoekers	26	0,3	7,8	3,9	4,7	7,8	4,7	4,7	5,5
Blok Q	ggb 111	koop huis grondgeb	26	1	26	26	26	26	26	26	26
		bezoekers	26	0,3	7,8	3,9	4,7	7,8	4,7	4,7	5,5
Blok R	ggb 111	koop huis grondgeb	14	1	14	14	14	14	14	14	14
		bezoekers	14	0,3	4,2	2,1	2,5	4,2	2,5	2,5	2,9
Blok S	ggb 111	koop huis grondgeb	20	1	20	20	20	20	20	20	20
		bezoekers	20	0,3	6	3,0	3,6	6,0	3,6	3,6	4,2
Blok T	ggb 111	koop huis grondgeb	18	1	18	18	18	18	18	18	18
		bezoekers	18	0,3	5,4	2,7	3,2	5,4	3,2	3,2	3,8
		Totaal bew + bez			708,7	447,2	497,0	696,3	497,0	497,0	546,8

bezoekers	671	0,3	201,3	100,7	120,8	201,3	120,8	120,8	140,9
zit al in de totaal tabel opgenomen									

			ochtend	middag	avond	zat mid	zat avond	zon mid
horeca (cafe/bar)	626 m2	4	25,0	7,5	10,0	22,5	18,8	25,0
kinderdagverblijf	700 m2	1	7,0	7,0	7,0	0,0	0,0	11,3
kantoor bedrijfsverz	600 m2	1,1	6,6	6,6	6,6	0,3	0,3	0,0
medische voorzien	467 m2	2	9,3	9,3	9,3	2,8	1,4	0,5
kantoor bedrijfsverz	487 m2	1,1	5,4	5,4	5,4	0,3	0,3	0,0
hotel 3*	150 kmrs	4,2	63,0	63,0	63,0	63,0	63,0	63,0
niet-zelfst zorg	42 kmrs	0,2	8,4	4,2	5,0	8,4	5,0	5,9
totaal voorziening			124,7	103,0	106,4	97,3	88,8	80,6

Totaal Meneba			833,4	550,2	603,3	793,6	585,8	590,5	627,4
---------------	--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

reductie obv inzet 40 deelauto's			-160	-160	-160	-160	-160	-160	-160
			673,4	390,2	443,3	633,6	425,8	430,5	467,4

Uitgangspunten en aannames

- Parkeerbalans is uitgegaan van het gemeentelijk parkeerbeleid 2016.
- De parkeernormen in het beleid zijn gebaseerd op CROW publicatie 317.
- De aanwezigheidspercentages in het beleid zijn gebaseerd op CROW publicatie 182. Uitzondering is het hotel. In de Anterieure overeenkomst is opgenomen dat het hotel zelfvoorzienend is. Dubbelgebruik is bij deze plekken niet mogelijk. De aanwezigheidspercentages zijn dus niet relevant.
- Voor het bepalen van de te hanteren parkeernormen, is uitgegaan van stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk', ligging 'rest bebouwde kom'. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in de AO. Er is gekozen voor het minimale kencijfer. Dit is namelijk het uitgangspunt van het parkeerbeleid 2016.
- De norm voor sociale huur is gebaseerd op CROW 381. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen appartement en huis.
- De BKZ-woningen zijn starterswoningen en dus is die norm gehanteerd.
- Bij horeca is uitgegaan van café/bar.
- Niet-zelfstandige zorg betreft units zonder eigen adres. Norm voor niet zelfstandige kamerverhuur is hierbij aangehouden.
- Functie hotel heeft een bandbreedte van 0,7 – 8,4 pp per 10 kamers. De norm van 4,2 pp past hier binnen. En komt overeen met de minimale norm voor 3*-hotel volgens de kencijfers van het CROW.
- Kantoor/bedrijfsverzamelgebouw is een mix van arbeidsintensieve en extensieve kantoorruimte.
- Het kinderdagverblijf richt zich op de bewoners in de wijk, waardoor er geen rekening is gehouden met K&R-plekken.
- Bij de oranje gearceerde woningen worden de parkeerplaatsen mee verkocht. Deze plekken komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik.
- Ten behoeve van deelmobiliteit worden 40 deelauto's ingezet. Dit in een verhouding van 1 deelauto bespaart 5 reguliere plekken waarbij de deelauto zelf ook weer een plek nodig heeft. Dus een netto verhouding van 1 op 4. Een nadere uitwerking staat op de volgende pagina.
- Conclusie:** rekening houdend met de hierboven genoemde uitgangspunten resulteert dit in totaal 634 parkeerplaatsen.

5. Parkeerbalans , mobiliteitscorrectie en ontwerp (auto) (2/3)

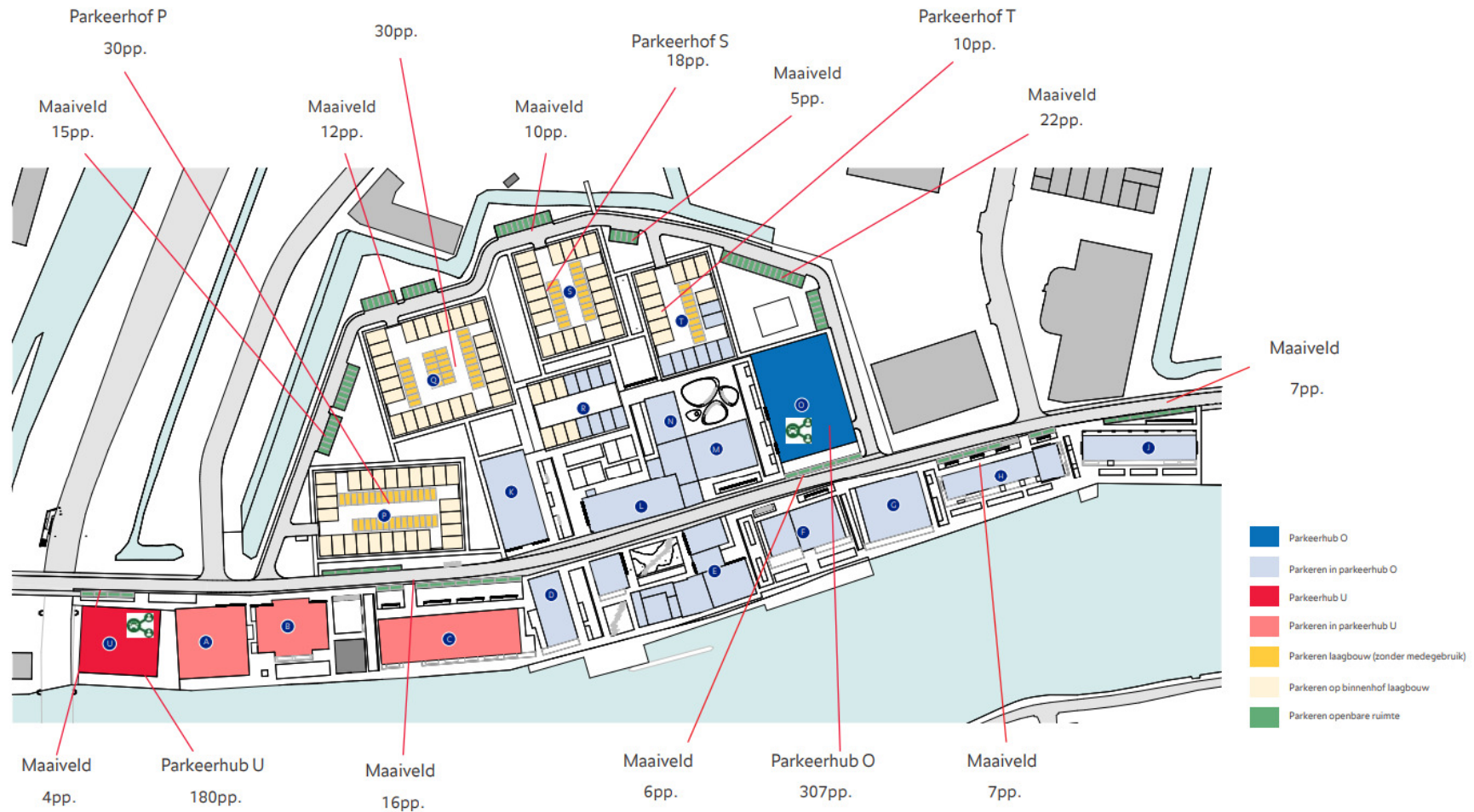
Inzet deelmobiliteit, aannames en uitgangspunten

- In de nadere uitwerking van de mobiliteitsplannen de gemeentelijke eis dat het parkeren door bewoners in de hub wordt opgevangen, werd duidelijk dat er een parkeerregime op straat nodig is.
- Bewoners kunnen geen vergunning krijgen voor het straatparkeren en zijn dus verplicht in een hub te parkeren.
- Vooral voor bewoners van de sociale huur-appartementen en de BKZ-woningen kan het parkeren in de hub duur zijn.
- De fietsafstand naar treinstation Wormerveer is 5 á 6 minuten. De fietsroute gaat hoofdzakelijk over het vrijliggend fietspad langs de Zaan.
- Vanaf station Wormerveer is men vlot in Amsterdam, Schiphol, Duivendrecht en andere locaties die een autowerend beleid voeren. De reistijd is vanaf NS Wormerveer naar o.a.:
 - Amsterdam Centraal 21 minuten
 - Amsterdam Bijlmer 41 minuten
 - Duivendrecht 35 minuten
 - Schiphol 29 minuten
- De verwachting is dat circa 70% van de bewoners qua werk gericht is op het gebied ten zuiden van Zaanstad. De overige 30% is meer gericht op het noorden.
- De verwachting is dat men voor het woon-werkverkeer veelal op de fiets naar station Wormerveer gaat en dan met de trein verder reist. Voor overige reizen is een deelauto dan een goed en betaalbaar alternatief.
- Voor de reductie is de verhouding 1 op 5 aangehouden. Dit betekent dat 1 deelauto 5 reguliere plekken vervangt. Aangezien de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft, is dit netto een reductie van 4 plekken per deelauto.

De 634 parkeerplaatsen worden als volgt verspreid over het gebied:

- | | |
|---------------------------------|-------|
| • Parkeerhub O | : 262 |
| • Parkeerhub U | : 180 |
| • Woonblokken laagbouw | : 88 |
| • Openbare ruimte (groene zone) | : 64 |
| • Openbare ruimte (Noorddijk) | : 40 |

4. Parkeerbalans , mobiliteitscorrectie en ontwerp (auto) (3/3)



Parkeerhub O	262
Parkeerhub U	180
Woonblokken laagbouw	88
Openbare ruimte (groene zoom)	64
Openbare ruimte (Noorddijk)	40
Totaal pp.	634

5. Logistiek verkeer

Het aangesloten verblijfsgebied Zaankwartier is autoluw. Er is in het ontwerp rekening gehouden met logistiek verkeer.

Bevoorrading

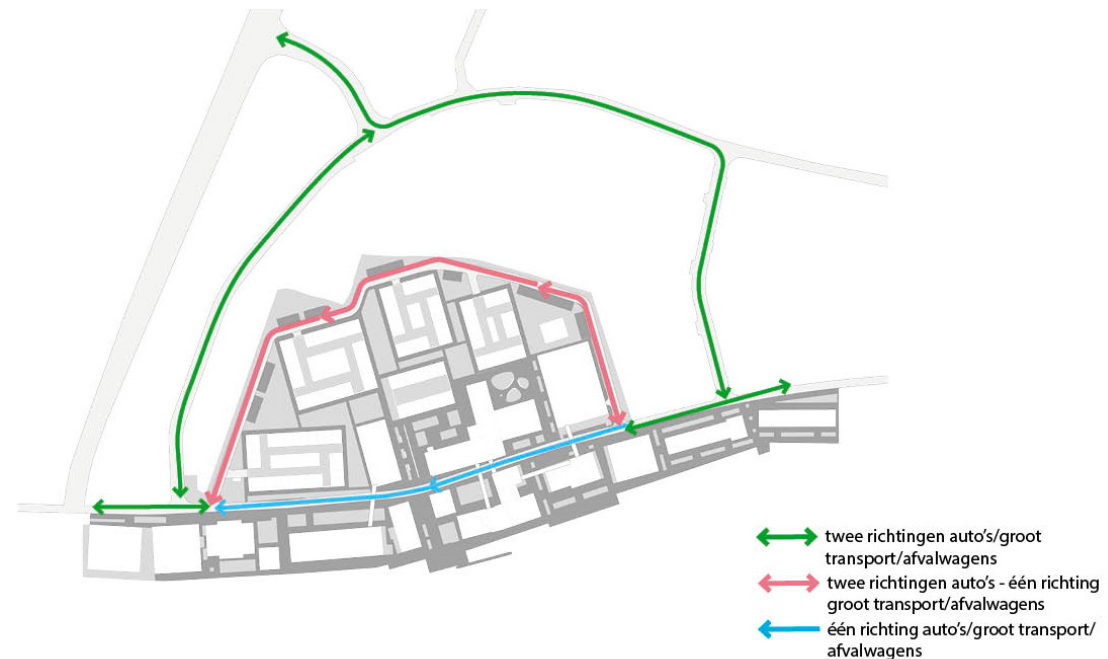
Het (zwaar) bevoorradingsverkeer komt via de Witte Paardweg het gebied in (logistieke route). Zowel de Noorddijk als de binnenlus zijn vanaf hier één-richtingsverkeer zodat zwaar verkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd om over deze route te rijden. Tweerichtingsverkeer voor zwaar verkeer niet bij het kwaliteitsniveau van een fietsstraat.

Afvalinzameling

De afvalwagen moet wel met een ontheffing het gebied in kunnen. Dit is mede afhankelijk van het afvalinzamelingssysteem waarvoor gekozen gaat worden. Dit moet nog verder uitgewerkt worden.

Bouwlogistiek

De wens is uitgesproken om bouwlogistiek zoveel mogelijk over water af te handelen. Hiervoor is ruimte gereserveerd voor een tijdelijke aanlegsteiger aan de noordzijde van het gebied (bij gebouw H) en een verkenning voorzien naar de mogelijkheden. Verder dient bouwlogistiek zoveel mogelijk zero emissie te zijn waarbij duidelijk is dat de markt hierin nog niet zover is. Bouwlogistiek dient in de volgende fase verder uitgewerkt te worden in een bouwlogistiekplan.



6. Eisen/wensen nog in te vullen door De Vlijt en randvoorwaarden nog in te vullen door de gemeente

Dit hoofdstuk richt zich op eisen en wensen die nog niet zijn opgenomen in het mobiliteitsconcept en in een latere fase door De Vlijt opgepakt worden.

Ook zijn er bij de uitwerking van het mobiliteitsconcept onderwerpen naar voren gekomen die door de gemeente uitgewerkt moeten worden.

Door De Vlijt nog in te vullen wensen en eisen

Het gaat hierbij om de volgende wensen:

- Verkenning Zaan als vervoersconcept (OW1)
- Aanwezigheid communitymanager (MW3)
- Er worden E-commerce afleverpunten aangeboden (LW2)

Het gaat hierbij om de volgende eisen:

- Monitoring van het mobiliteitsconcept (AE2)
- De connectiviteit in gebied is 100% (ME2 + PE6)
- Vrij toegankelijke gehandicaptenparkeerplekken bezoekers publiekstrekker (PE10)
- Bewoners van Zaankwartier komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning (PE13). Deze eis heeft ook met het parkeerregime te maken (zie hieronder).

Door de gemeente in te vullen randvoorwaarden

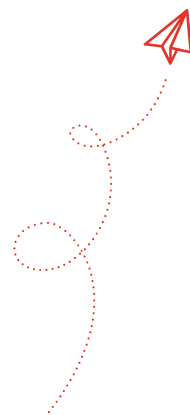
De volgende onderwerpen zijn randvoorwaardelijk voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsconcept:

- Het gebied is gebaat bij goed openbaar vervoer. De gemeente moet actief in overleg met de concessieverlener over aansluiting van Zaankwartier op het openbaar busvervoer.
- Verkeersbesluiten

- Het mobiliteitsconcept kan alleen functioneren als het gekoppeld wordt aan een parkeerregime in het gebied. Alleen zo is de combinatie van nieuwe mobiliteitsdiensten (in de hub), het inpandig parkeren voor vaste gebruikers en het bezoekers parkeren in de openbare ruimte, te sturen.
- Eén-richtingsverkeer voor het autoverkeer op de Noorddijk om het gebied autoluw te maken.
- Introductie van een systeem selectieve toegang / regulering tot het autoluwe gebied (bv door ontheffing).
- Instellen logistieke route en één-richtingsverkeer 'binnenlus' en Noorddijk.



Bijlage 1





Bijlage

Toelichting tabellen

Op de volgende pagina's staan de eisen en wensen die de gemeente meegeeft aan het plangebied (het Zaankwartier-terrein).

De eisen en wensen zijn geordend volgens het STOMP principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en de particuliere auto. Geëindigd wordt met Logistiek.

De tabellen op de volgende pagina's geven eerst de eisen en wensen voor lopen weer, dan de eisen en wensen voor fietsen, etc.

De eisen en wensen zijn uniek genummerd. Bv SE1 is de aanduiding voor Stappen Eis 1 en SW1 voor Stappen Wens 1.

Per eis of wens is in de derde kolom aangegeven op welke wijze (en waar in dit document) de eis of wens is verwerkt.

(1/4)

Nummer	Beschrijving eis of wens	Wijze waarop het verwerkt is/wordt in het mobiliteitsconcept
Algemeen - eisen aan plangebied		
AE1	De Wegwijzer Inrichting Openbare Ruimte Zaanstad (WIORZ) is van toepassing op de inrichting van het openbaar gebied.	Uitgangspunt ontwerpproces. Afwijkingen tav Wiorz worden in de verdere detaillering van ontwerp met de gemeente besproken.
AE2	Het mobiliteitsconcept wordt gemonitord.	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
AE3	Het profielenboek Wormerveer Noorddijk / Noordeinde / Zaanweg / Dubbele Buurt / zuidoende is uitgangspunt bij de herinrichting van de Noorddijk	Onderdeel ontwerpproces
Lopen - eisen aan plangebied		
SE1	Ruim baan voor de voetganger: fijnmazig, comfortabel, (sociaal en verkeers)veilig, aantrekkelijk, toegankelijk, obstakelvrij en logisch loopnetwerk.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
SE2	Voetganger en fietser zijn maatgevend voor het ontwerp van de openbare ruimte en infrastructuur.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
SE3	Er is/zijn in voldoende mate hoogwaardige loopverbinding(en) naar de bushalte (indien die wordt gerealiseerd).	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
SE4	Binnen het Meneba-terrein vormt het gebied ten westen van de Nieuwe Vliet en het Ketelhuis het kloppende hart waar de voetganger vrijelijk doorheen kan bewegen.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
Lopen - wensen aan plangebied		
SW1	De voetganger beschikt bij voorkeur en indien inpasbaar over exclusieve voetgangersruimte, bijv. in de vorm van een netwerk van voetpaden.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
SW2	Er is voldoende verlichting op en rondom voetpaden.	In een later stadium van het ontwerpproces wordt een verlichtingsplan opgesteld
SW3	Er is/zijn in voldoende mate hoogwaardige loopverbinding naar een eventuele mobiliteitshub.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
SW4	Er is voldoende ruimte voor bijzonder model fietsen (met kratten, mandjes, kinderzitjes e.d.).	Is gerekend met de Haagse bouwbrief voor Woningen
Fietsen - eisen aan plangebied		
TE1	Ruim baan voor de fiets: fijnmazig, comfortabel, (sociaal en verkeers)veilig, aantrekkelijke fietsnetwerk. Daarbij aandacht voor de gevolgen van groeiende verscheidenheid aan type fiets in relatie tot breedte fietspaden.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
TE2	Voetganger en fietser zijn maatgevend voor het ontwerp van de openbare ruimte en infrastructuur.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
TE3	Er zijn conform parkeernota Zaanstad kwalitatief en kwantitatief voldoende fietsparkeervoorzieningen (# plekken én m2), ook voor "afwijkend formaat" fietsen. Inpandig fietsparkeren voor bewoners. Voor bezoekers uitpandig fietsparkeren op strategische plekken. Dit met het oog op zowel modal shift als groeiende verscheidenheid fiets cf. parkeernota Zaanstad	Onderdeel ontwerpproces. Zie berekening (sheet 6) en themakaart (sheet 7)
TE4	De fietsparkeervoorzieningen op het Meneba-terrein zijn direct aangetakt op het fietsnetwerk.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaarten (sheets 5 en 7)
TE5	Het fietsnetwerk in Meneba is aangetakt op het lokale en regionale fietsnetwerk, in het bijzonder op de Noorddijk. De fietsroute door het plangebied, de noord-zuidfietsroute West-Knollendam-Wormerveer, moet aantrekkelijk doorlopen en tegelijkertijd voldoen aan de Zaanse richtlijnen voor de inrichting van een historisch lint.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaarten (sheets 5 en 7)
TE6	Bij de aanleg van een openbaar toegankelijk terrein wordt voldoende ruimte gereserveerd voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's, scooters en fietsen.	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 4)

(2/4)

Fietsen - Wensen aan plangebied		
TW1	De fietspaden / fietsstraten in Meneba op de Noorddijk zijn minimaal 5m breed, om in de toekomst nieuwe vormen van mobiliteit en vernieuwende vormen van vraagafhankelijk vervoer te kunnen accommoderen.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaarten (sheets 5 en 7)
TW2	Overkwaliteit in fietsparkeren is gewenst met het oog op de beoogde modal shift.	Er is nu geen rekening gehouden met overkwaliteit fietsparkeren
OV - eisen aan plangebied		
OE1	Er wordt rekening gehouden met de inpassing van een OV-halte binnen het Meneba-terrein en loop- en fietsroutes daarnaartoe.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
OE2	Er zijn goede loop- en fietsroutes vanuit Meneba richting de bestaande bushaltes in de omgeving en het treinstation Wormerveer.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
OV - wensen aan plangebied		
OW1	De hoofdroute over de Noorddijk op het terrein wordt minimaal 5m breed (rijbaanbreedte) en zo voldoende gedimensioneerd voor nieuwe openbaar vervoer concepten.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
OW2	Het gebruik van de Zaan als onderdeel van een vervoersconcept wordt actief onderzocht.	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
MaaS - eisen aan plangebied		
ME1	Alle vormen van deelmobiliteit die op het Meneba-terrein worden aangeboden zijn emissieloos	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 4)
ME2	De connectiviteit in het gebied (internet) is 100%	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
MaaS - wensen aan plangebied		
MW1	Er wordt deelmobiliteit aangeboden in Meneba.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 11) en berekening (sheet 9)
MW2	Het is wenselijk verschillende vormen van deelmobiliteit aan te bieden (naast deelauto's, bijv. deelbakfietsen, deel-e-bikes en gewone deelfietsen).	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 4)
MW3	Er is een communitymanager (of vergelijkbaar) aanwezig in Meneba.	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
MW4	Er wordt rekening gehouden dat 5% van het aantal bewoners een deelauto gebruikt. Dat betekent dat een reductie kan worden toegepast van 4% op het aantal parkeerplaatsen. Exploitant zal bij de uitwerking van de plannen onderzoeken of door het implementeren van mobiliteitsmaatregelen of invoeren van mobiliteitsconcepten, de behoefte aan het aantal parkeerplaatsen kan worden gereduceerd. Exploitant zal daarvoor een onderbouwing ter goedkeuring voorleggen aan de Gemeente. Nadat goedkeuring door de Gemeente heeft plaatsgevonden, kan worden afgeweken van de op dat moment vigerende parkeernorm.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 11) en berekening (sheet 9)

(3/4)

Auto - eisen aan plangebied		
PE1	Ontsluiting van het Meneba-terrein die zorgt voor een efficiënte verkeersdoorstroming, het maximaliseren van de verkeersveiligheid en in een vanzelfsprekende aanrijroute en ontsluiting van het gebied als geheel voorziet.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
PE2	Meneba is een langzaam-verkeersgebied.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
PE3	Er is geen intensief autoverkeer op de Noorddijk.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
PE4	Doorgaand autoverkeer wordt in het Meneba-gebied niet gefaciliteerd.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
PE5	Binnen het Meneba-terrein vormt het gebied ten westen van de Nieuwe Vliet en het Ketelhuis het kloppende hart waar de voetganger vrijelijk doorheen kan bewegen. De auto is hier hooguit te gast.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
PE6	De connectiviteit (internet) op het Meneba-terrein is 100%, zowel in gebouwde parkeervoorzieningen als op maaiveld	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
PE7	Er wordt voldaan het vigerende parkeerbeleid (incl. alle bijbehorende correctiemogelijkheden)	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 11) en berekening (sheet 8)
PE8	De parkeerbehoefte wordt volledig opgelost binnen het exploitatiegebied	Zie toelichting op sheets 9 en 10
PE9	Er zijn vrij toegankelijke gehandicaptenparkeerplekken voor bezoekers nabij publieksaantrekkelijke voorzieningen (op basis van gemeentebestuur beleid toegankelijkheid).	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
PE10	Bij de aanleg van een openbaar toegankelijk terrein wordt voldoende ruimte gereserveerd voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's, scooters en fietsen.	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 4)
PE11	De in pandige autoparkeervoorzieningen zijn voorbereid op elektrisch opladen.	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 4)
PE12	Parkeerplaatsen die gebruikt worden door bezoekers zijn minimaal 2,5 meter breed.	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 11)
PE13	Bewoners van Meneba komen nooit in aanmerking voor een parkeervergunning voor bewoners.	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
Auto - wensen aan plangebied		
PW1	Dubbelgebruik bewoners- en bezoekersparkeren wordt gestimuleerd	Zie toelichting op sheet 8
PW2	Binnen het Meneba-terrein is er een zo groot mogelijk aaneengesloten leefgebied zonder straatparkeren	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 5)
PW3	Parkeervoorzieningen worden zoveel mogelijk aan de randen van het gebied / bij de uitvalswegen gesitueerd, zonder daarbij de verkoopbaarheid van de woningen in het duurdere koopsegment negatief te beïnvloeden	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 9)
PW4	Parkeervoorzieningen zijn zoveel als mogelijk geconcentreerd	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 9)
PW5	De locatie van parkeervoorzieningen is dusdanig dat mensen aangemoedigd worden gebruik te maken van andere vormen van (deel)mobiliteit, zonder daarbij de verkoopbaarheid van de woningen in het duurdere koopsegment negatief te beïnvloeden	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 4)
PW6	Huishoudens met meer dan één auto parkeren de tweede auto op afstand	Nog niet uitgewerkt maar is wel uitgangspunt in de berekening.
PW7	Er is ruimte voor het afschalen van het aantal parkeerplaatsen waar nodig (flexibiliteit / adaptiviteit), bijvoorbeeld via het verwijderen van (tijdelijke) parkeervoorzieningen of via het anders bestemmen van een voormalige parkeervoorziening	Zie toelichting op sheet 9 en 10

(4/4)

Logistiek - eisen aan plangebied		
LE1	Vrachtverkeer ten behoeve van het commerciële programma wordt zoveel mogelijk gescheiden van de klanten, bezoekers en bewoners	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 12)
LE2	(Bouw)logistiek over water wordt gestimuleerd	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
Logistiek - Wensen aan plangebied		
LW1	Logistieke stromen met gemotoriseerde voertuigen kruisen voetgangers- en fietsstromen zo min mogelijk	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 12)
LW2	Logistieke op- en overslag wordt zoveel mogelijk gebundeld op logische routes	Onderdeel ontwerpproces. Zie themakaart (sheet 12)
LW3	Er worden e-commerce-afleverpunten of kluizen voor de bewoners aangeboden	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)
LW4	Bouwlogistiek is zoveel mogelijk zero emissie	Is integraal onderdeel van het mobiliteitsconcept (sheet 12)
LW5	Voor het goederenvervoer van en naar bedrijven en woningen Meneba wordt zo veel mogelijk (afgedwongen of gestimuleerd) gebruik gemaakt van schone vervoersvormen en wordt ingezet op efficiënte logistieke oplossingen, die zo min mogelijk druk op (het wegennet in) de omgeving leggen.	Wordt als openstaand aandachtspunt in mobiliteitsconcept benoemd (sheet 13)



No change without a **A3BEL**

Robert Boshouwers

+31 6 50 85 46 56

robert.boshouwers@rebelgroup.com



Wiandy Balster

+31 6 20 20 42 93

Wiandy.balster@rhdhv.com



Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
Nederland
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com