

rapport

Concept Mobiliteitsplan Wormerland 2025



23 mei 2025



Inhoudsopgave

1.	Waarom een mobiliteitsplan?	3
2.	Wormerland nu en straks	4
3.	Mobiliteitsplan	14
4.	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Wormerland	25
	Colofon	28

1. Waarom een mobiliteitsplan?

1.1 Bij de tijd blijven

De verkeersdruk in Wormerland neemt toe, terwijl de ruimte schaars is. Tegelijkertijd staan er ambitieuze woningbouwplannen op de agenda. Meer woningen betekent meer inwoners en dus ook een toename van mobiliteit. Daarnaast verandert de omgeving: omliggende steden groeien door en economische activiteiten in de regio breiden zich uit. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van Wormerland en zet de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk.

Deze ontwikkelingen vragen om een duidelijke koers. In de Omgevingsvisie heeft de gemeente daarom heldere ambities geformuleerd op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij werkt Wormerland niet op zichzelf: als onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam denken we regionaal mee over mobiliteit. Dat doen we vanuit het principe van Brede Welvaart, met gezamenlijke doelen rond bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid.

Om deze ambities waar te maken en goed voorbereid te zijn op de toekomst, is een nieuw mobiliteitsplan noodzakelijk. Het huidige plan stamt uit 2008 en sluit niet meer aan op de situatie van vandaag. Het nieuwe mobiliteitsplan helpt de gemeente bij het maken van keuzes over o.a. verkeer, parkeren, deelmobiliteit en infrastructuur. Het doel is om Wormerland leefbaar, veilig en bereikbaar te houden voor al haar bewoners, bedrijven en bezoekers.

1.2 Uitwerking van de Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Wormerland (2022) beschrijft het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving op de lange termijn.

Daarin zijn ook ambities opgenomen voor mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit mobiliteitsplan sluit daarbij aan en concretiseert de richting die de gemeente op wil om die ambities te realiseren.

Het gaat daarbij onder andere om:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid, met extra aandacht voor fietsers en voetgangers;
- Het uitbreiden en verbeteren van fiets- en wandelroutes;
- Het verbeteren van de autobereikbaarheid, doorstroming en parkeervoorzieningen;
- Het verduurzamen van het mobiliteitssysteem, met focus op een slimme mix van lopen, fietsen, auto en openbaar vervoer.

1.3 Samen met inwoners en betrokkenen

Het mobiliteitsplan is via een zorgvuldig proces en met inbreng van de Wormerlandse gemeenschap ontwikkeld. Met een verkeersanalyse zijn de huidige situatie, knelpunten en kansen in kaart gebracht. Er is een enquête uitgezet onder inwoners en er zijn interviews gehouden met verschillende stakeholders, zoals de politie, bus vervoerder EBS en de Fietsersbond. Verschillende thema's zijn vervolgens verder uitgewerkt tijdens werksessies met ambtenaren van de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam. Ook de gemeenteraad heeft op meerdere momenten input geleverd. Deze inbreng is samen met de uitgangspunten van het college richtinggevend geweest voor het nieuwe beleid.

1.4 Het nieuwe mobiliteitsplan

Hoofdstuk 2 schetst de huidige verkeerssituatie in Wormerland en plaatst deze in de context van landelijk en regionaal beleid. Dit maakt duidelijk welke mobiliteitsopgaven er voor de gemeente liggen. In hoofdstuk 3 wordt de strategie voor de komende jaren uiteengezet: hoe houden we Wormerland bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar? Hoofdstuk 4 bevat ten slotte een overzicht van concrete acties en maatregelen die we in de komende jaren willen uitvoeren.

2. Wormerland nu en straks

Wormerland onderdeel van de grootstedelijke regio met een groene rand

Wormerland is een gemeente met 16.560 inwoners, ontstaan in 1991. De gemeente heeft als hoofdkern Wormer en bestaat uit de dorpen Jisp, Neck, Oostknollendam en Spijkerboor. De gemeente bevat ook de buurtschappen Bartelsluis, Wijdewormer en Engewormer. Wormerland grenst aan de rivier de Zaan, met aan de west- en zuidzijde de kernen van Zaanstad. Aan de oost- en noordzijde ligt een open gebied, bestaande uit de droogmakerij De Wormer en het oude veenpolderlandschap van het Wormerveld en Jisperveld. Langs de Zaan en de Veerdijk heeft zich historisch gezien industrie gevestigd.

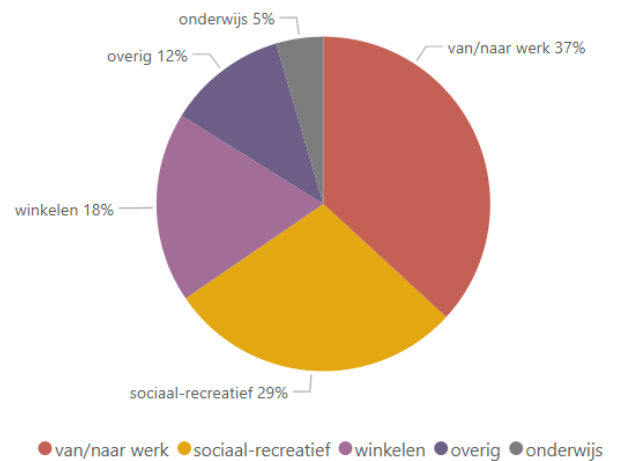
Wormer is de grootste kern van de gemeente en beschikt over de meeste winkels en voorzieningen. Het dorp is ontstaan als lintbebouwing langs onder andere de Nieuweweg, (Verlengde) Zandweg, Dorpsstraat, het Oosteinde en het Weiver. Dit lint is in de loop der jaren verdicht, met toevoegingen van nieuwe woonwijken aan de noord-, west- en zuidzijde.

De oude industriële zones langs de Zaan maken geleidelijk plaats voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In de komende jaren worden meer dan 1.000 woningen gerealiseerd, onder andere langs de Veerdijk, bij het Pakhuisplein en nieuwbouwwijk Wormervelden. Ook zijn er diverse inbreidingslocaties in beeld, zoals woningbouw op de tennisvelden bij De Drie Morgen. Uitbreiding aan de oostkant van Wormer is vanwege het beschermde cultuurlandschap van De Wormer niet mogelijk.

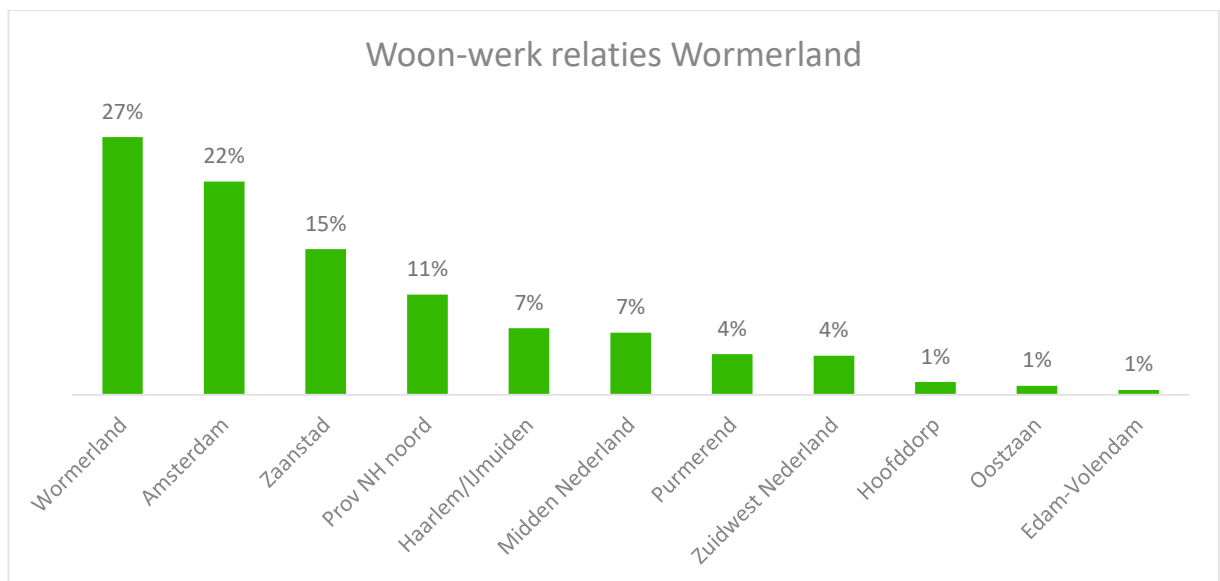
Hoe verplaatst Wormerland zich

Werk is het belangrijkste reismotief in Wormerland (37%). Ook wordt er gereisd voor sociale en recreatieve activiteiten (29%) en winkelen (18%). Naast het woon-werkverkeer spelen dagelijkse voorzieningen en sociale- en recreatieve activiteiten een belangrijke rol spelen in de mobiliteit van Wormerland (figuur 1).

De meeste werkenden uit Wormerland werken in Wormerland of in Amsterdam en Zaanstad (figuur 2). Daarnaast werken relatief veel inwoners in de provincie Noord-Holland noord, Haarlem/IJmuiden en Midden-Nederland. In totaal betekent dit dat 60% voor werk naar het zuiden reist, en 15% naar het noorden.



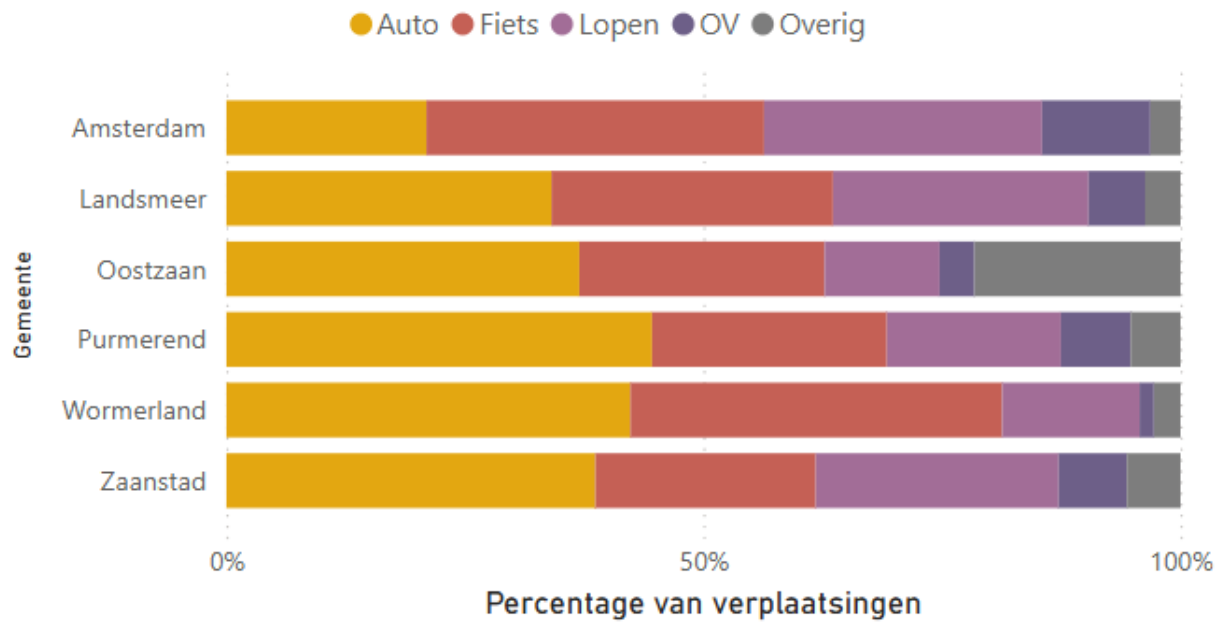
Figuur 1: Reismotieven 2022 (CBS)



Figuur 2: Woon-werk relaties Wormerland 2024 (CBS)

Het autobezit in Wormerland ligt op 1,10 auto per huishouden (CBS, 2023). Dit is vergelijkbaar met de rest van Nederland (1,11) en iets hoger dan het autobezit in de Zaanstreek (1,03).

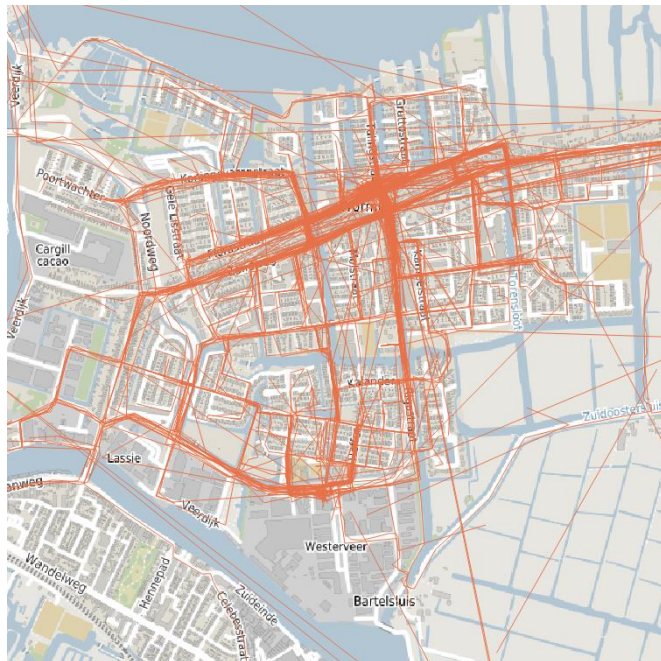
In Wormerland verplaatsen de meeste mensen zich per auto of fiets (zie figuur 3). Ruim 40% van alle verplaatsingen gebeurt met de auto, gevolgd door de fiets met 38%. Ongeveer 14% van de verplaatsingen wordt te voet afgelegd.



Figuur 3: Modal split Wormerland en omliggende gemeentes (CBS, 2022)

Waar lopen de voetgangers

Uit onderzoek van CROW blijkt dat mensen gemiddeld bereid zijn om tien tot vijftien minuten te lopen naar hun bestemming. In Wormerland bevinden de meeste voorzieningen zich in de dorpskern Wormer, met name aan de Dorpsstraat en in de Rigastraat. Uit de mobiliteitsenquête van 2024 blijkt dat inwoners vooral gebruikmaken van looproutes via de Dorpsstraat, Rigastraat en Faunastraat. Ook de verbindingen tussen woonbuurten worden veel gebruikt (zie figuur 4).



Figuur 4: Looproutes naar voorzieningen (mobiliteitsenquête 2024)

Hoe fietst Wormerland

Fietzers maken vooral gebruik van de Dorpsstraat/Oosteinde, de Zaanbrug en de Prins Clausbrug/Wormerringdijk om naar Wormer te fietsen. Inwoners uit Neck fietsen vooral naar Purmerend centrum en Weidevenne. De Noorderweg, Zuiderweg, Oosteinde en Kanaaldijk worden vaak gebruikt door recreatieve fietsers.



Figuur 5: Fietsroutes in Wormer en Neck (mobiliteitsenquête 2024)

In Wormer gebruiken de fietsers vooral de Zandweg/Dorpsstraat, de Flora-/Faunastraat en de Zaandammerstraat/Rigastraat (figuur 5). De Zandweg is niet alleen de meest directe route in Wormer naar het centrum, maar sluit ook aan op de verbinding naar Jisp, Neck en Purmerend. Via de Noordweg kunnen fietsers naar Krommenie. De Rigastraat, de Nieuweweg en de Rouenweg komen uit bij de Zaanbrug die de hoofverbinding vormt richting Wormerveer en het station.

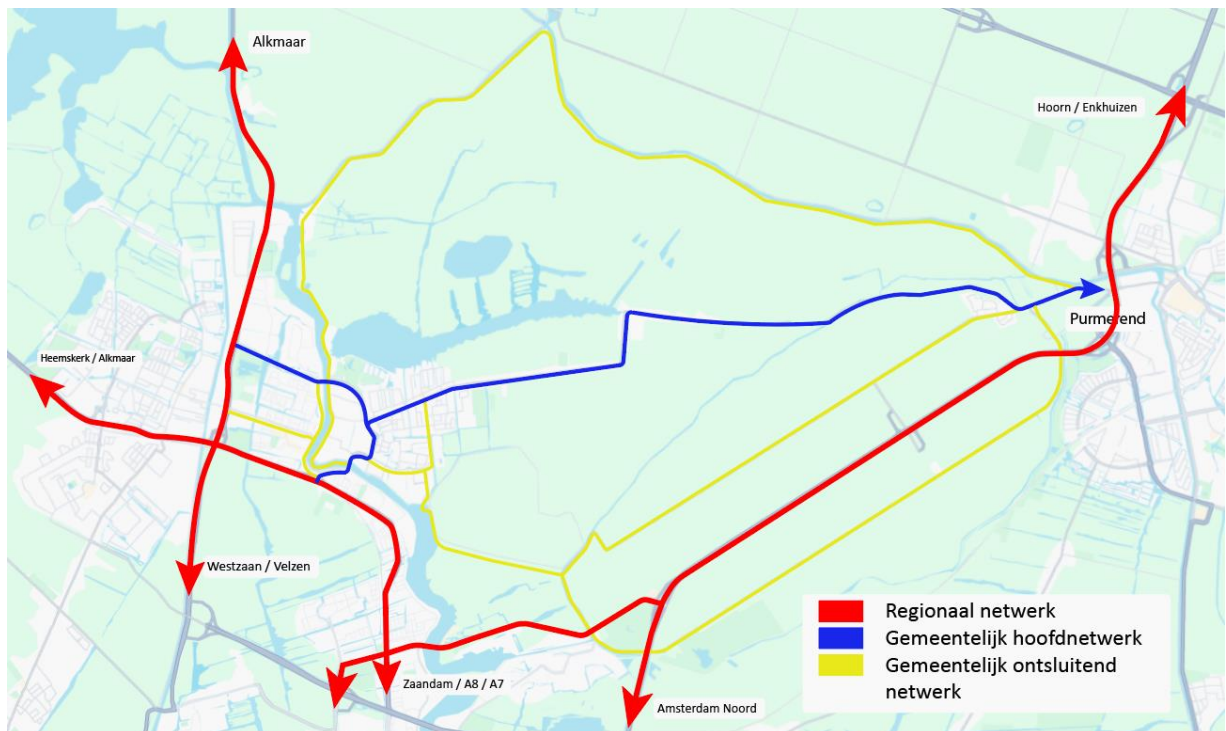
De trein is belangrijk, de bus wordt niet zoveel gebruikt

Hoewel station Wormerveer formeel in de gemeente Zaanstad ligt, is het van groot belang voor de bereikbaarheid van Wormerland. Veel inwoners van met name Wormer maken dagelijks gebruik van dit station. Volgens het NS-dashboard (2023) stappen hier gemiddeld zo'n 1.750 reizigers per dag in. Het is niet exact bekend hoeveel daarvan uit Wormerland komen, maar gezien de nabijheid van de bebouwde kom van Wormer ligt dat aandeel vermoedelijk boven de helft. Ongeveer 50% van de reizigers bereikt het station per fiets en een derde te voet.

Naast de trein zijn er ook twee buslijnen die het openbaar vervoer in Wormerland verzorgen. Buslijn 67 verbindt station Wormerveer met Purmerend en rijdt sinds december 2024 via het Noorderveld, wat de reistijd iets verlengt. Buurtbus 414 rijdt van Wormer via Oostknollendam naar de Zaanstreek Noord. In totaal stappen binnen Wormerland dagelijks ongeveer 100 reizigers in op beide lijnen (instapgegevens EBS, 2024). De kwaliteit van de ov-ontsluiting laat echter te wensen over. De Zaanbrug zorgt bij lijn 67 regelmatig voor vertragingen door veelvuldige brugopeningen voor scheepvaartverkeer. Daarnaast laat de dienstregeling op beide lijnen in frequentie en betrouwbaarheid te wensen over. Dit zorgt voor een beperkte ov-ontsluiting en vormt een knelpunt voor inwoners die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

De auto is belangrijk

De auto speelt nu nog een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Wormerland. De gemeente is aangesloten op het regionale wegennet via twee provinciale hoofdroutes. De N203 verbindt Wormerland via Zaandijk met de A8 in Koog aan de Zaan en vormt de belangrijkste route richting Amsterdam, Zaanstad en het midden van het land. De N514 loopt vanaf de noordzijde van Wormer richting de N246, die weer aansluit op de N8 en Krommenie. Verkeer richting Haarlem en Noord-Holland noord maakt deels gebruik van deze route. Richting Purmerend en Hoorn wordt vaak gekozen voor de kortere verbinding via de Engewormer, die direct aansluit op de A7.



Figuur 6: Autonetwerk Wormerland

Deze regionale verbindingen sluiten aan op de lokale infrastructuur van Wormerland, waarbij de Zaan een natuurlijke grens vormt tussen Wormer en het aangrenzende Wormerveer (gemeente Zaanstad). Oversteken is mogelijk via twee bruggen: de Zaanbrug richting het zuiden en de Prins Clausbrug richting het westen. Deze bruggen vormen essentiële schakels in de regionale bereikbaarheid. Ongeveer 70% van het verkeer op de Zaanbrug komt uit zuidelijke richting via de N203 en A8. De verkeersstromen vanaf beide bruggen komen samen op de Zandweg, via de Noordweg en Rouenweg. Van het verkeer dat de Prins Clausbrug gebruikt, rijdt circa 14% richting Heemskerk, 13% naar Zaandam en Amsterdam, en 6% naar Alkmaar. De rest blijft binnen de regio, met bestemmingen als Wormerveer Noord, Krommenie en Beverwijk.

Vanuit deze regionale stromen verloopt de aansluiting op het lokale wegennet vooral via de Noordweg en Rouenweg. Binnen de kern Wormer zorgen deze wegen, samen met de Zandweg en Dorpsstraat, voor de belangrijkste interne verbindingen. Ze vormen de hoofdstructuur van het dorp en verbinden verschillende delen van Wormer met elkaar én met de omliggende gebieden. Aanvullend zijn er lokaal ontsluitende wegen zoals de Rigastraat en Zaandammerstraat, die samen met de Dorpsstraat en Rouenweg de zuid- en oostzijde van de bebouwde kom vormen. De Rigastraat ontsluit bovendien het bedrijventerrein aan de zuidoostzijde van Wormer. Langs de Zaan fungeert de Veerdijk als een belangrijke interne verbinding binnen het dorp.

Naast deze hoofdroutes zijn ook de verbindingen naar de oostzijde van belang. De Engewormer vormt de schakel tussen Wormer en de Wijdewormer en biedt toegang tot de A7. Ongeveer 33% van het verkeer dat deze weg gebruikt, rijdt door naar de snelweg. De rest kiest voor alternatieve bestemmingen zoals de Noorderweg, Zaandijk of het Kalf. Tegelijkertijd neemt het gebruik van de Zuiderweg in de Wijdewormer toe als sluiptrouwe, met name om files op de A7 te vermijden. Deze ontwikkeling is versterkt sinds de reconstructie van de N244 in Purmerend in 2024.

De inrichting van de wegen in Wormerland sluit aan op hun functie binnen het netwerk. De Zaanbrug, Rouenweg, Noordweg en het zuidelijke deel van de Rigastraat zijn ingericht als 50 km/u-wegen met vrijliggende fietspaden. De Zandweg, Dorpsstraat en het oostelijke deel van de Rigastraat en Zaandammerstraat zijn ingericht als 30 km/u-wegen (zie figuur 7). Binnen woongebieden zoals Wormer, Neck en Jisp zijn de meeste straten aangewezen als 30 km-zones. Hier delen auto's en fietsers de rijbaan, wordt geparkeerd op de rijbaan en zijn drempels en plateaus toegepast om de snelheid te verlagen.

In een aantal gevallen vervullen wegen zowel een gebiedsontsluitende functie als een lokale verkeersfunctie. Deze wegen, zoals de Zaandammerstraat en het oostelijke deel van de Rigastraat, combineren relatief hoge intensiteiten met een 30 km/u-regime en worden aangeduid als GOW 30. Voor dit type weg bestaan geen uniforme richtlijnen; de inrichting wordt afgestemd op de lokale omstandigheden. Kenmerkende elementen zijn brede rode fietsstroken, uitbuigingen, versmallingen en middeneilanden.

In tabel 1 is weergegeven hoeveel auto's er per etmaal op de hoofdwegen rijden.

Tabel 1: intensiteiten hoofdwegen Wormerland (monitoring Zaanbrug 2023)

Wegvak	Aantal mvt/etmaal
Noordweg	10.100
Rouenweg (t.z.v. rotonde Poortwachter)	7.200
Rigastraat (nabij gemeentehuis)	7.600
Zaanbrug	10.500
Enge Wormer (ten zuiden van de brug)	3.400

2.2 Waar zien we knelpunten en problemen

Verkeer is essentieel voor de bereikbaarheid van Wormerland, maar brengt ook negatieve effecten met zich mee. Verkeersonveiligheid is daarvan misschien wel de meest ingrijpende. In Wormer zijn in de afgelopen vijf jaar 121 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 41 mensen gewond raakten en één persoon om het leven kwam¹. Het werkelijke aantal ongevallen ligt vermoedelijk hoger, aangezien lichte incidenten vaak niet bij de politie worden gemeld. De meeste gewonden waren (brom)fietsers of e-bikegebruikers, die behoren tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Tabel 2 laat de locaties zien met de hoogste concentratie geregistreerde ongevallen in deze periode.

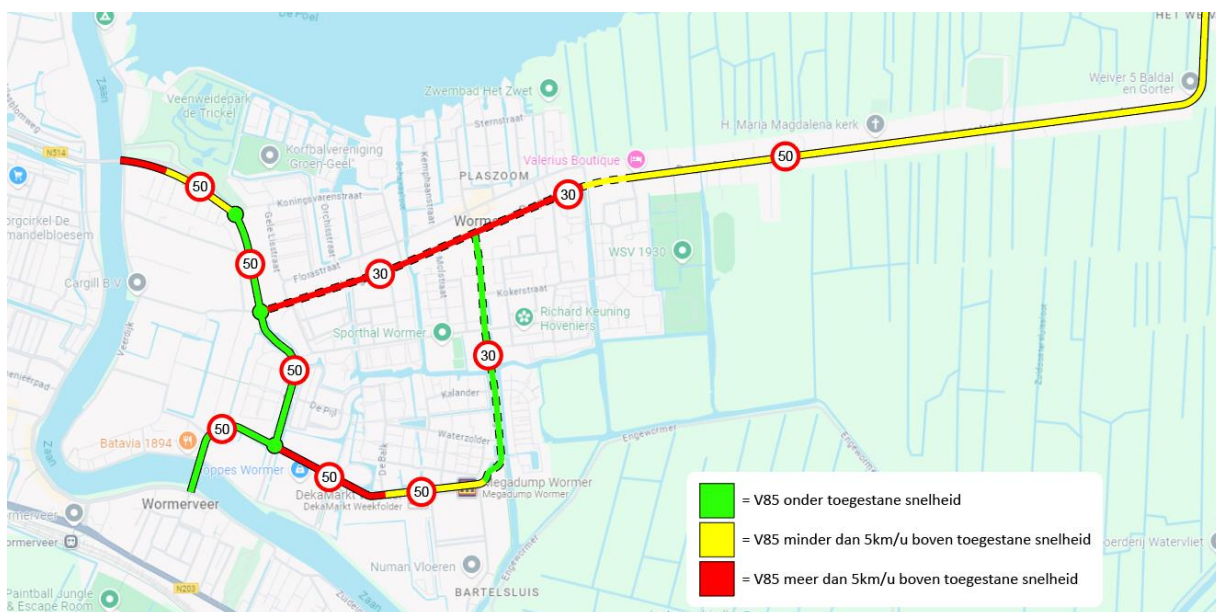
Tabel 2: locaties met de hoogste concentratie aan geregistreerde ongevallen in de afgelopen vijf jaar

Locatie	Aantal ongevallen	Aantal gewonden	Aantal dodelijke slachtoffers
Zuiderweg	12	4	0
Traject Dorpsstraat/Zandweg	10	0	0
Rigastraat	7	4	1
Unieplein	6	2	0
Kruising Neck/Neckerstraat	5	0	0
Irisstraat	4	2	0

Snelheid als oorzaak van onveiligheid

De kans op een ongeluk, maar ook het gevoel van onveiligheid hangt samen met de snelheid van het autoverkeer. Tegenwoordig kan de snelheid van auto's vrij nauwkeurig worden bijgehouden met behulp van de gegevens uit de navigatieapps. We kijken dan niet naar de gemiddelde snelheid, maar naar de 'V85'. Dat is de snelheid waar 85% van de automobilisten onder zit, 15% rijdt dus harder. De V85 is te vergelijken met de snelheid die op de borden staat. Met name op de Zandweg en Dorpsstraat blijkt 15% harder te rijden dan 45 km/uur. Dat zijn 30 km-wegen. Op de Noordweg vanaf de Prins Clausbrug bij Wormerveer en op de Rigastraat-west mag 50 worden gereden en is de V85 respectievelijk 55 en 60 km/uur (figuur 7).

¹ Het dodelijk ongeval was op de parallelweg van de Rigastraat (Koetserstraat) en was een eenzijdig ongeval van een fietser.

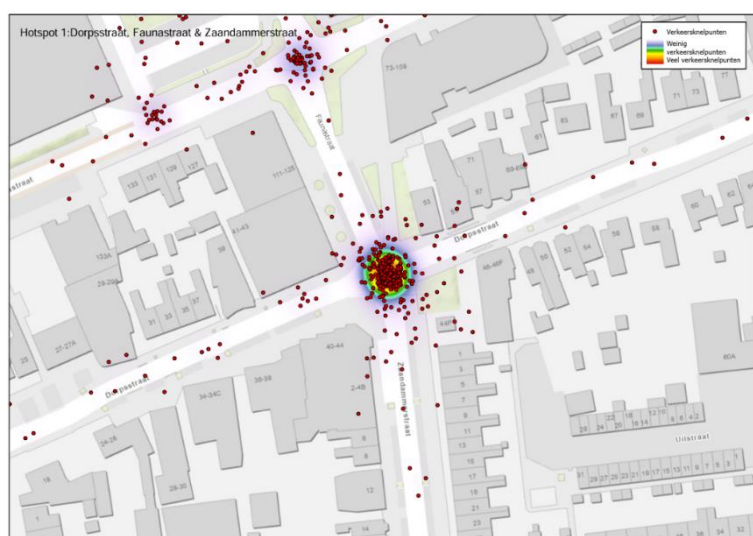


Figuur 7: Snelheid op de hoofdwegen in Wormer: de V85 is de snelheid waar 85% van de automobilisten onder blijft, 15% rijdt harder.

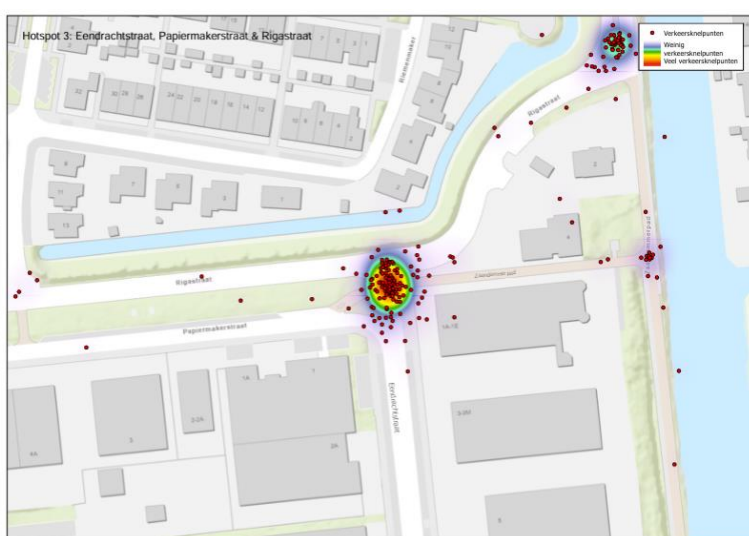
Buiten de kern Wormer rijdt 15% van het verkeer op de Zuiderweg en op de Noorderweg sneller dan 70 km/u. Dit is ook zo op de Jisperdijk. Binnen Neck en Oostknollendam houdt het merendeel zich aan de 30 km/uur limiet. Op de kanaaldijk komt de V85 soms tot boven de 75 km/u.

Verkeersdruk en trillingen als bron van overlast

We hebben bewoners ook gevraagd waar zij verkeersknelpunten ervaren. Dit blijkt vooral het geval te zijn op een aantal kruisingen (zie figuur 8 en 9). Als oorzaken noemen zij met name onoverzichtelijke situaties, te hoge snelheden en een hoge verkeersdruk. In de Dorpsstraat in Wormer en in Jisp ervaren bewoners daarnaast overlast van zwaar verkeer, zoals bussen, vuilniswagens en vrachtverkeer. Wanneer deze voertuigen over verkeersdrempels rijden, veroorzaakt dat trillingen in de omgeving. Hoewel deze drempels belangrijk zijn voor het verlagen van de snelheid en daarmee bijdragen aan de verkeersveiligheid, kunnen ze dus hinder veroorzaken. Zwaar verkeer is echter niet altijd te vermijden; bussen, vuilniswagens en hulpdiensten zijn noodzakelijk om het dorp bereikbaar en functioneel te houden en kunnen daarom niet worden geweerd uit deze straten.



Figuur 8: Dorpsstraat – Faunastraat (enquête 2024)



Figuur 9: Eendrachtstraat, Papiermakerstraat & Rigstraat (enquête 2024)

2.3 Uitgangspunten mobiliteitsplan

In Europees, nationaal en regionaal beleid staan uitgangspunten waar de gemeente rekening mee moet houden bij het opstellen van het mobiliteitsplan in Wormerland.

Europees beleid

Europa geeft vooral regels en richtlijnen uit die te maken hebben met klimaat en duurzaamheid. Het Parijsakkoord van 2015 heeft als doel om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius. Nederland werkte dit uit in het Klimaatakkoord (2019), waarin de doelstelling is opgenomen dat het verkeer en transport in 2050 geen schadelijke uitlaatgassen en CO₂ uitstoot. Belangrijke maatregelen hieruit zijn:

- Elektrificatie van voertuigen (personenauto's, vrachtwagens, bussen, en lichte voertuigen);
- Overstap op duurzame brandstoffen, zoals waterstof en biobrandstoffen;
- Verschuiving naar actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en openbaar vervoer.

Voor het mobiliteitsbeleid in de gemeente betekent dit dat de transitie naar een duurzaam systeem nodig is en verplicht. Het Parijsakkoord fungeert als de internationale stok achter de deur, terwijl het Klimaatakkoord de concrete maatregelen en doelen voor Nederland specificeert.

Landelijk beleid

Het landelijk mobiliteitsbeleid in Nederland richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid in relatie tot mobiliteit. De focus ligt op duurzame mobiliteit, innovaties, multimodale bereikbaarheid en ruimtelijke integratie. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) biedt handvatten om vanuit het feitelijke risico dat verkeersdeelnemers lopen, te werken aan het terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden. Denk hierbij aan maatregelen zoals veilige infrastructuur, slimme voertuigen en lagere snelheden. Kwetsbare verkeersdeelnemers lopen het grootste risico en verdienen daarbij extra aandacht. Het SPV is geen wet, maar een richtlijn.

Regionaal beleid

Omdat verkeer zich niet aan gemeentegrenzen houdt, werken veertien gemeenten in de regio Amsterdam samen binnen de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De VRA heeft wettelijk vastgelegde taken en bevoegdheden om mobiliteitsbeleid op regionaal niveau te coördineren. De organisatie geeft richting aan beleid, voert projecten uit en verstrekt subsidies. Daarnaast is de VRA verantwoordelijk voor de concessieverlening van het openbaar vervoer. Het bestuur bestaat uit vertegenwoordigers van de aangesloten gemeenten.

Het mobiliteitsbeleid van de Vervoerregio is vastgelegd in het Beleidskader Mobiliteit, waarin wordt beschreven hoe de regio wil omgaan met mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer. De mens staat daarbij centraal: mobiliteit moet comfortabel, veilig, duurzaam en inclusief zijn. Als uitgangspunt hanteert de Vervoerregio het STOMP-principe, dat duurzame en gezonde vervoerskeuzes stimuleert. STOMP staat voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten (zoals deelmobiliteit) en Privéauto, in die volgorde van voorkeur.

De ambitie is dat mensen zich overal kunnen verplaatsen op een manier die aansluit bij de uitgangspunten van het STOMP-principe. Tegelijkertijd vraagt niet elk gebied om dezelfde aanpak. Het Beleidskader Mobiliteit maakt daarom onderscheid tussen verschillende gebiedstypen, met bijbehorende voorkeursmodaliteiten (zie figuur 10). Zo wordt Wormer grotendeels aangemerkt als een stedelijk woon- en werkgebied (type C), met een sterke oriëntatie op Zaanstad en Amsterdam. Jisp, Neck en Oostknollendam vallen onder type D-gebieden: landelijk van karakter en meer afhankelijk van de auto. Op basis van deze typering geeft Wormerland invulling aan de STOMP-prioriteiten door lopen en fietsen te stimuleren, met besef dat de auto in bepaalde situaties noodzakelijk blijft voor haar inwoners. De fiets is bij uitstek geschikt voor kortere afstanden en vormt een belangrijk alternatief voor autogebruik binnen de kern. Tegelijkertijd zet de gemeente in op het versterken van deelmobiliteit, onder meer via micromobiliteit (zoals deelfietsen en deelscooters), regionaal autodelen en het stimuleren van buurtinitiatieven voor deelauto's.

	< 2 km max. 10 minuten fietsen	2-7.5 km max. 30 minuten fietsen	7.5-20 km max. 45 minuten E-fietsen	> 20 km	Legenda
A METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. V-OV 4.	1. V-OV 2. 3. 4.	1. HOV 2. 3. 4.	1. 2. HOV 3. 4.	1. Stimuleren 2. Faciliteren 3. Accepteren 4. Ontmoedigen
B CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. V-OV 3. 4.	1. V-OV 2. 3. 4.	1. HOV 2. 3. 4.	1. 2. HOV 3. 4.	
C STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED	1. 2. V-OV 3. 4.	1. V-OV 2. 3. 4.	1. HOV 2. 3. 4.	1. 2. HOV 3. 4.	
D LANDELIJK WONEN EN RECREëren	1. 2. 3. V-OV 4.	1. 2. 3. 4.	1. HOV 2. 3. 4.	1. 2. HOV 3. 4.	
E MAINPORTS EN GREENPORTS	1. 2. V-OV 3. 4.	1. 2. V-OV 3. 4.	1. HOV 2. 3. 4.	1. 2. HOV 3. 4.	

Figuur 10: Mobiliteitsprioriteiten per gebied (Vervoersregio Amsterdam)



Figuur 11: uitsnede multimodaal netwerk Zaanstreek-Waterland, met in paars de auto-ontsluiting en in groen de fietsontsluiting

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid krijgt vorm in dit mobiliteitsplan. Het college van Wormerland heeft in juni 2024 de volgende uitgangspunten hiervoor vastgesteld:

1. Bereikbaarheid

Wormerland is een kleine gemeente met een dorpskarakter. Door haar huidige vorm en fysiek barrières (zoals de Zaan en andere plassen en sloten) is de gemeente soms moeilijk bereikbaar. Om toch goed bereikbaar te zijn, vinden veel inwoners dat het gebruik van een auto noodzakelijk is. Het autobezit in de gemeente is dan ook hoog. De combinatie van deze twee factoren heeft als gevolg dat veel van onze wegen tegen de maximumcapaciteit zitten. Daarbij komt een woningbouwopgave van meer dan duizend woningen. Om de gemeente daarom bereikbaar te houden is het nodig keuzes te maken in hoe we deze bereikbaarheid kunnen garanderen en zo nodig verbeteren. Dat maakt ook dat we gaan kijken hoe we andere modaliteiten beter kunnen benutten om meer ruimte over te laten op het huidige netwerk. Hiermee proberen we een antwoord te bieden op het STOMP principe (stappen, trappen. OV, MAAS, Personenauto). Dit is vastgesteld in het beleidskader van de VRA. Hierbij geven we prioriteit aan langzamere vormen van transport. Het gaat dan om lopen en fietsen. We kijken hierbij ook naar het netwerk en hoe we hierin willen investeren zodat woon, werk en recreatiegebieden verbonden blijven. Ook nemen we de hulpdienst routes en andere belangrijke verbindingen in acht.

2. Verkeersveiligheid

De minister van infrastructuur en waterstaat heeft in 2021 een landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. Het ultieme doel is om naar nul verkeersdoden te gaan. De VRA heeft hierin een coördinerende rol in het bepalen van de strategie voor de nabije toekomst. Nieuw hierbij is om van een reactieve aanpak van de verkeersveiligheid (ongevallencijfers) over te stappen op een proactieve aanpak. Hierbij wordt er ingezet op een risico-gestuurd beleid, waarbij er wordt gekeken naar de specifieke risicofactoren -wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen- die kans op gevaarlijke verkeerssituaties kunnen vergroten. Wormer heeft een aantal wegen gecategoriseerd naar GOW30 wegen in tijden dat hier nog geen richtlijnen voor waren. We zien op deze wegen dat veel automobilisten zich vaak niet aan de snelheid houden en dat er hier ook veel meldingen vandaan komen. Dit in combinatie van nieuwe voertuigen op de weg leidt ertoe dat er ook in Wormerland een stijging plaats vindt in het aantal ongevallen. De gemeente wil kijken in hoeverre zij nog kan sturen om de ongevallencijfers te drukken.

3. Leefbaarheid

Bij een leefbare gemeente wordt vaak gedacht aan het minimaliseren van geluid en stankoverlast. Daarnaast spelen luchtkwaliteit en hinder van trillingen een rol. Uitgangspunt is om al deze vormen van inbreuk op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren wanneer zij betrekking hebben op een mobiliteitsvraagstuk. Leefbaarheid heeft ook te maken met de mate van gemak waarmee winkels, scholen en andere voorzieningen bereikbaar zijn en de vrije ruimte in de straat. Veel inwoners ervaren dat het verkeer aan het toenemen is en dat daardoor de leefbaarheid naar beneden gaat. Dit speelt vooral wanneer er sluipverkeer plaats vindt in de dorpen zelf. Verkeer zou gestuurd moeten worden naar de plekken daar waar zij het beste thuishoren. Daar waar dat aan de orde is willen we de dominantie van rijdende en stilstaand verkeer terugdringen. We volgen hierin het STOMP-principe van de VRA. Andere functies zijn minstens zo belangrijk: verblijven, spelen (kindvriendelijke speelplaatsen), ontmoeten, groen, fietsparkeren. Door hier bewust aandacht aan te besteden, sluiten we aan op wat bewoners vaak aangeven te willen. Zo maken we de gemeente aantrekkelijker, wat ook in economisch opzicht positieve effecten kan genereren.

4. Parkeren

Parkeren is een belangrijk uitgangspunt voor de Mobiliteitsplan. Daarbij gaan we voor maatwerk. Op straat, in de garages en op de parkeerterreinen is in grote delen van de gemeente in de regel voldoende capaciteit. In 2023 is er een parapluplan parkeren vastgesteld die er nu voor zorgt dat al het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Echter ervaren bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren toch vaak een hogere parkeerdruk. Dat komt door het sterk toenemende autobezit en het niet meegroeien van het parkeerplaatsen aanbod. Gekeken wordt of het gebruik van de beschikbare ruimte beter kan worden verdeeld. Vooralsnog is het beleid om zeer terughoudend te zijn met parkeerregulering en om geen betaald parkeren toe te passen. Er worden voor het parkeren scenario's opgesteld om in te kunnen spelen met vormen van (al dan niet) reguleren die passen bij een toenemende parkeerdruk. Deze scenario's zijn:

- Parkeerruimte toevoegen/ bijbouwen;
- Alleen kort parkeren toestaan door bijvoorbeeld een blauwe zone;
- Vergunningensysteem voor bewoners en belanghebbenden;
- Betaald parkeren.

5. Innovatie en duurzaamheid

Hoe gaan inwoners van een gemeente zich verplaatsen? Welke innovaties komen eraan vanuit de Rijksoverheid en hoe maken we die passend voor Wormerland? Allemaal vragen die horen bij het uitgangspunt Innovatie en Duurzaamheid. De wereld van de mobiliteit verandert snel: van de eigen 'auto voor de deur' naar zero emissie, zelfrijdende auto's en Mobility as a Service (MaaS). MaaS is gericht op het stroomlijnen van de individuele mobiliteit 'van deur tot deur'. Daarbij maakt de reiziger gebruik van verschillende vervoersopties: lopen, (deel) fietsen en op alle mogelijke manieren rijden in auto's. Via een app plan, boek en betaal je een reis en word je gedurende de reis ondersteund. We volgen hierin initiatieven van de VRA maken dan een vertaalslag naar onze eigen gemeente. Vanwege de toename van het elektrische voertuigen en de nieuwe milieuregels van de gemeente Amsterdam vraagt om extra maatregelen. We willen hierin voldoende faciliteren om zo verder te gaan met de mobiliteitstransitie.

6. Samenwerking

Wormerland zit in een ambtelijke samenwerking met Oostzaan. Deze Over-Gemeenten zijn onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam en daarmee ook van de Metropoolregio Amsterdam. Aanhaken bij landelijke-, provinciale- en regionale beleidsontwikkeling ten aanzien van verkeer en vervoer is in de Mobiliteitsplan dan ook een must. Ook de samenwerking met inwoners, ondernemers en belangengroeperingen is voor de Mobiliteitsplan van groot belang. Zij zijn vaak de 'eindgebruikers' van de openbare ruimte en kunnen ons helpen om hun wensen waar de Mobiliteitsplan richting aan moet geven inzichtelijk te maken.

7. Inclusieve maatschappij

Een mens moet de mogelijkheid hebben om op eigen kracht deel te nemen aan de maatschappij. De infrastructuur moet dan ook zo worden ingericht dat deze toegankelijk is voor iedereen. Diverse mensen in de gemeente maken gebruik van extra gelegenheden zoals gehandicapten plaatsen en extra oversteek voorzieningen. We proberen hierin te blijven faciliteren. Wel rekening houdend met het STOMP principe.

3. Mobiliteitsplan

3.1 Wat we willen bereiken en hoe we dat gaan doen

De komende jaren staat Wormerland voor een stevige mobiliteitsopgave. In de komende jaren worden meer dan 1.000 woningen gebouwd, wat naar verwachting zal leiden tot 3.000 tot 5.000 extra autoverplaatsingen per dag. Het grootste deel daarvan is gericht op Zaanstad en Amsterdam. De Zaanbrug krijgt de grootste toename te verwerken (1.000 tot 3.000 voertuigen per etmaal), gevolgd door de Rouenweg en Noordweg/Prins Clausbrug (500 tot 1.500) en de Zandweg/Dorpsstraat (ongeveer 500). Die groei legt extra druk op een netwerk dat op veel plekken al krap is. We zien dat het knelt op locaties waar gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers de weg met elkaar moeten delen. Dit leidt geregeld tot verkeersonveilige situaties, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen en ouderen. Om die knelpunten aan te pakken en voorbereid te zijn op de groei, is een nieuwe balans nodig tussen de auto en andere vormen van mobiliteit.

De auto blijft voor veel inwoners een belangrijk vervoermiddel en goede autobereikbaarheid blijft noodzakelijk. Tegelijkertijd willen we de groei in autoverkeer op een verantwoorde manier opvangen door te sturen op een betere balans tussen de auto en andere vormen van mobiliteit. We richten ons daarom onder meer op het terugdringen van het aantal huishoudens met meerdere auto's, door het stimuleren van deelmobiliteit, het verbeteren van fietsverbindingen en het versterken van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer speelt hierin een dubbele rol. Enerzijds biedt het een duurzaam alternatief voor de auto, met name voor verplaatsingen naar omliggende steden maar ook zeker binnen de gemeentegrenzen. Anderzijds is het voor sommige inwoners zoals ouderen, jongeren en mensen zonder auto een basisvoorziening om zelfstandig te kunnen reizen. We verbeteren daarom niet alleen de bereikbaarheid per openbaar vervoer, maar ook de toegankelijkheid ervan voor inwoners die hierop zijn aangewezen. Nieuwe bewoners willen we vanaf het begin actief aanmoedigen en faciliteren om vaker te kiezen voor lopen, fietsen of het openbaar vervoer.

Bij alle maatregelen staat verkeersveiligheid centraal. We streven naar een veilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers, met extra aandacht voor de bescherming van kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Daarnaast verbeteren we de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor inwoners die daarvan afhankelijk zijn. Zo bouwen we aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat recht doet aan zowel bereikbaarheid als leefbaarheid.

De hoofddoelen voor het mobiliteitsplan zijn daarom:

- **Lopen en fietsen aantrekkelijker maken**
Voorzieningen voor fietsers en voetgangers worden aantrekkelijker: denk aan fiets- en looproutes, oversteekplaatsen en stallingen.
- **Verbeteren van de verkeersveiligheid**
We maken het verkeer veiliger met de nadruk op kwetsbare verkeersdeelnemers. Er is een afname van het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers.
- **Verbeteren van toegankelijkheid van het openbaar vervoer**
We zorgen dat de bushaltes en het station in de gemeente aantrekkelijker en beter toegankelijk zijn.
- **Aandacht voor de bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer**
De gemeente blijft goed bereikbaar met de auto.

3.2 Lopen en fietsen aantrekkelijker maken

We maken voorzieningen voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker. De fiets neemt weinig ruimte in en het gebruik van de fiets bevordert de gezondheid, net als lopen. We zetten in op een beter, comfortabeler en directer netwerk van fietspaden en fietsstroken, binnen de eigen gemeente maar ook tussen de omliggende gemeenten. Ook zetten we in op goede looproutes naar het winkelcentrum.

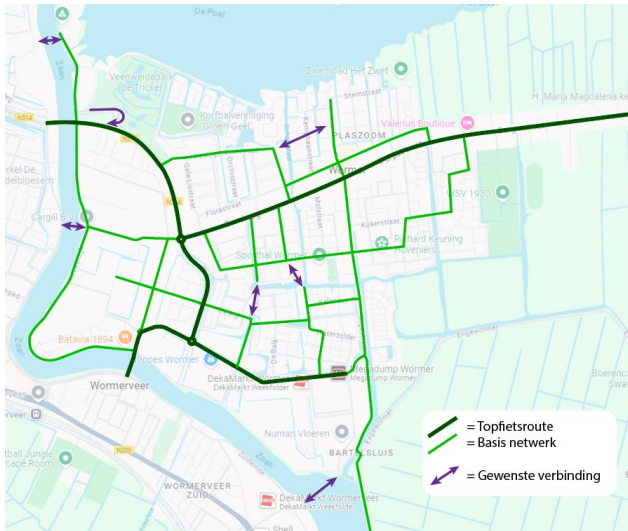
Aantrekkelijk fietsnetwerk

In Wormerland maken we onderscheid in drie typen fietsnetwerken:

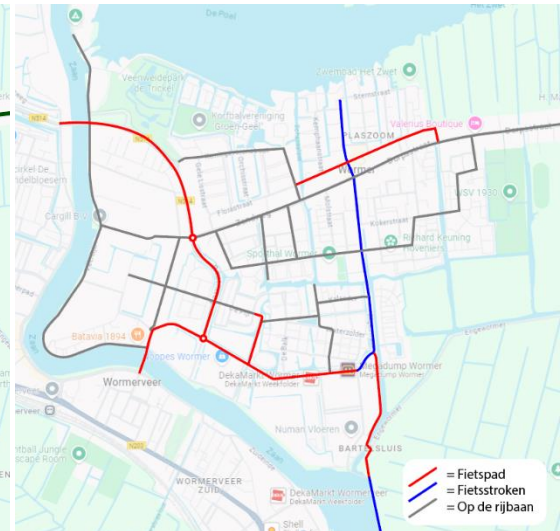
1. **Top-netwerk:** dit netwerk bestaat uit de veel gebruikte en belangrijke routes. Topfietsroutes binnen de kern Wormer zijn de Zandweg en Dorpsstraat, de Rouenweg-Noordweg en de Rigastraat (figuur 12). Dit zijn de belangrijkste fietsroutes naar het centrum, het station en Krommenie/Wormerveer Noord. Ook de route Wormer- Jisp -Neck – Purmerend via de

Neckerstraat is een toproute. Het top-netwerk bestaat uit kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen. Idealiter zijn dat vrij liggende fietspaden, maar als daar geen ruimte voor is, zijn het fietsstraten of wegen met rode fietsstroken. De MRA-fietsroutes vallen ook onder het top-netwerk. In Wormerland is de Dorpsstraat – Jisperdijk een MRA-fietsroute.

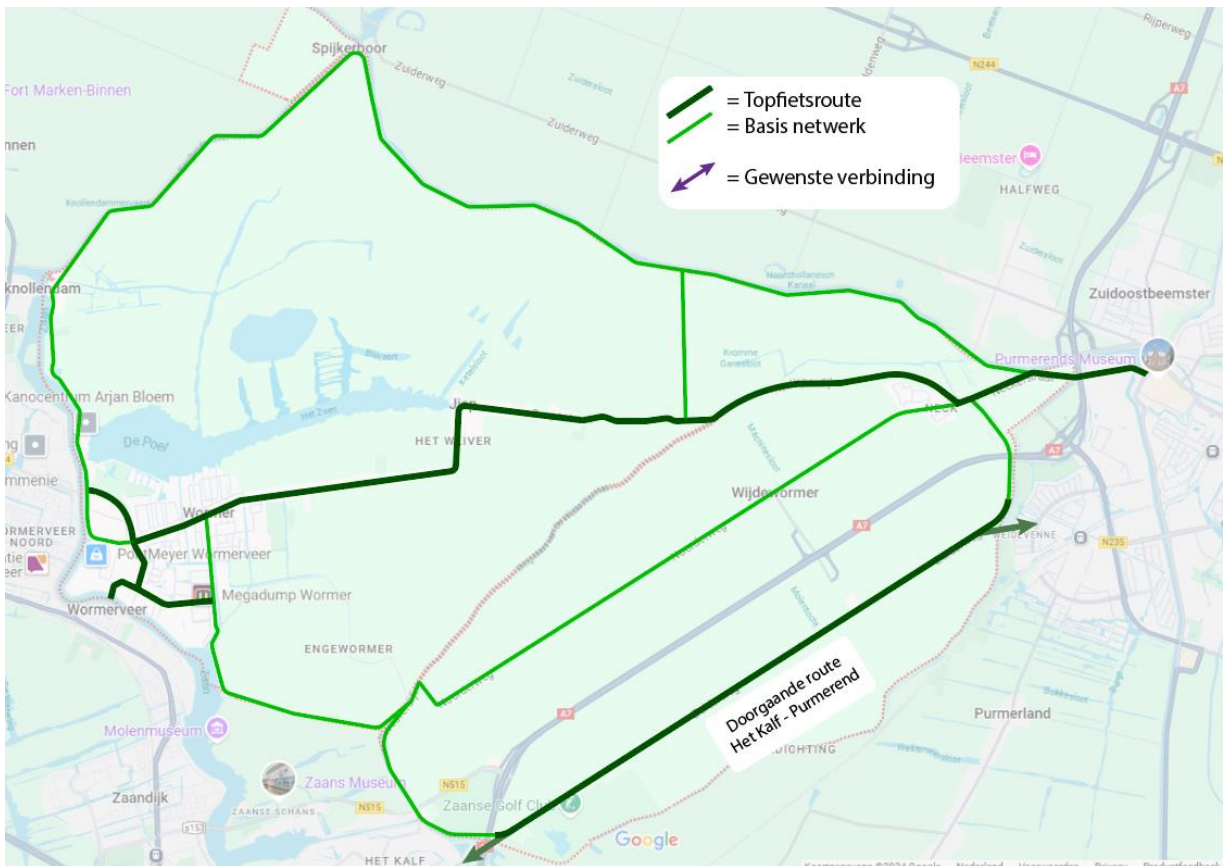
2. **Basisnetwerk:** het basisnetwerk zijn de overige fietsroutes die de buurten en kernen binnen Wormerland met elkaar en met de toproutes verbinden. Veelal zijn deze verbindingen woonstraten. Als er weinig verkeer is kunnen fietsers hier veilig gebruik van maken. Bij drukke wegen of wegen waar 50 gereden mag worden zouden er ook brede fietsstroken of fietspaden moeten zijn. De fietsroute tussen Wormer en de Zaanse Schans/St. Michaël College via de Engewormer en Kalverringdijk behoort ook tot dit netwerk.
3. **Recreatief netwerk:** het recreatief netwerk bestaat uit aanvullende fietsroutes, gericht op fietstochtjes door de natuur. Dit zijn aantrekkelijke verkeersluwe routes in een groene omgeving. Denk aan de Oudelandsdijk en de Kanaaldijk.



Figuur 12: basisnetwerk en toproutes fiets kern Wormer



Figuur 13: vormgeving fietsnetwerk



Figuur 14: basisnetwerk en toproutes fiets Wormerland

Kwaliteit van het langzaam verkeersnetwerk verbeteren

Een deel van het fietsnetwerk in Wormerland voldoet niet aan de gewenste kwaliteit. Vooral op de Zandweg en de Dorpsstraat is het erg druk, met zowel rijdend als geparkeerd autoverkeer en veel fietsers. We willen fietsers hier meer ruimte geven en de verkeersveiligheid verbeteren (zie ook paragraaf 3.3). Ook op het Oosteinde laat het comfort en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te wensen over. Daarnaast zien we op de Engewormer dat verschillende weggebruikers, waaronder fietsers, skeelers en autoverkeer, de weg nu onveilig moeten delen. De herinrichting van deze weg is eind 2025 afgerond en moet leiden tot een verhoogde verkeersveiligheid voor fietsers, skeelers en ander langzaam verkeer. We brengen in kaart op welke specifieke locaties verder de kwaliteit en het comfort van het fietsnetwerk verbeterd kunnen worden. Op plekken waar dat nodig is, nemen we gerichte maatregelen. Dit geldt ook voor de looproutes die vaak parallel aan fietsroutes liggen. Daarbij is er speciale aandacht voor minder valide weggebruikers en voor sociale veiligheid. Waar mogelijk combineren we verbeteringen met regulier onderhoud.

Daarnaast zien we ook dat het gebruik van enkele wegvakken en kruisingen moeilijk is vanwege de hoeveelheid autoverkeer:

- De fietsroute langs de Rigastraat tussen Rouenweg en Papiermakerstraat: hier rijden de fietsers aan de zuidzijde afwisselend over een fietspad en over een fietsstraat op de parallelweg en komen dan via de aansluiting Eendrachtstraat op de Rigastraat. Behalve dat er veel klachten zijn over gevaarlijke situaties door parkerend verkeer, is de inrichting verwarrend en onduidelijk.
- Rouenweg/Accra: op de Rouenweg is een middenstrook aanwezig voor auto en fiets die willen afslaan en oversteken. Er ligt een tweerichtingsfietspad aan de westzijde. Hier kan de fiets een betere afgescheiden ruimte krijgen.
- T-splitsing Bruinvisweg-Merckenrif: hier komen nieuwe woningen, waardoor er ook meer verkeer zal zijn. Er is onderzoek nodig om te kijken of de aansluiting anders kan worden ingericht: bijvoorbeeld met een verkeersplein, verkeerslichten of een aangepaste voorrangregeling.

Ontbrekende schakels

Naast het verbeteren van de kwaliteit van de fietsroutes zetten we in op een directer netwerk. Er zijn een aantal 'ontbrekende schakels': gaten in het netwerk waardoor fietsers moeten omrijden (figuur 12).

- In Wormer ontbreken directe verbindingen tussen Wormer-Noord en -Zuid op de route van Spatterstraat naar De Aker. Tussen de Kemphaanstraat in het noorden van Wormer en De Hofstee is eveneens geen directe verbinding. Daarnaast is de Prins Clausbrug vanaf de Veerdijk alleen via een lange omweg te bereiken. We gaan zorgen dat er op deze plekken goede fietsverbindingen worden aangelegd.
- Fietsers vanuit Wormerveer-Zuid naar Zaandijk en Koog aan de Zaan moeten omrijden langs de Engewormer naar de Julianabrug. Een directe verbinding bij de Bartelsluis (de 'derde Zaanbrug') maakt de route naar Wormerveer-Zuid iets korter. De derde brug verbetert de bereikbaarheid van Wormerveer-zuid voor fietsers. We onderzoeken met de gemeente Zaanstad wat hiervoor mogelijk en gewenst is (zie ook 3.5, waar we ingaan op de effecten voor de auto).
- De fietsverbinding van Wormer naar Zaandijk-zuid en het St. Michaël College loopt nu via de Kalverringdijk en door het erfgoed van de Zaanse Schans. De Zaanse Schans wil de bezoekersstroom beter reguleren. Er vindt overleg plaats met gemeente Zaanstad over de toegankelijkheid voor fietsers, specifiek de middelbare scholieren.
- Er ontbreken ook directe fietsverbindingen naar Krommenie en vanaf Oost-Knollendam naar Krommenie/Wormerveer-Noord. In overleg met de gemeente Zaanstad is dit mogelijk te verbeteren, bijvoorbeeld door een extra brug over het kanaal naar Krommenie.
- Een andere gewenste verbinding is die tussen de Zandweg en de noordwest kant van de Zaan (Noordeinde). De gemeente gaat samen met de gemeente Zaanstad de beide Zaanoevers ontwikkelen waarin ook de wens is uitgesproken om de mogelijkheden van een voetveer ten noorden van de Zaanbocht te onderzoeken. We zoeken actief de verbinding met elkaar om te verkennen welk type verbinding mogelijk en haalbaar is.
- Er ontbreekt eveneens een verbinding van Jisp naar het zuiden. Fietsers moeten nu een omweg maken via Wormer. Aanleg van een route door het natuurgebied vraagt echter grondaankoop en geeft weinig verkorting van de route in de richting van Zaandijk/koog aan de Zaan.

Regionale doorfietsroute Hoorn - Zaandam (Corridor Amsterdam Hoorn)

Eén van de maatregelen uit de corridorstudie Amsterdam-Hoorn is een regionale doorfietsroute van Hoorn naar Zaandam. Deze corridorstudie is opgezet omdat de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn onder druk staat. In de studie zijn maatregelen onderzocht die de bereikbaarheid in de toekomst moeten verbeteren. De definitieve tracékeuze voor het deel Purmerend – Zaandam van de regionale doorfietsroute is destijds uitgesteld in afwachting van dit mobiliteitsplan en de werkzaamheden aan de A7 in Purmerend. Er zijn twee potentiële tracés mogelijk: de Zuiderweg en de Zuiderringdijk. De Zuiderringdijk is verkeersluw en verkeersveiliger dan de Zuiderweg, maar wel minder direct en minder sociaal veilig. De Zuiderweg is directer en korter en wordt ook door de meeste fietsers gebruikt. Ook als de doorfietsroute officieel via de Zuiderringdijk zou lopen, zullen de fietsers zeer waarschijnlijk de Zuiderweg blijven gebruiken, omdat deze het meest logisch en kortst is. De Zuiderweg afsluiten voor fietsers kan niet omdat er ook bestemmingen langs de Zuiderweg liggen. Daarom kiezen we voor de Zuiderweg als voorkeustracé. Er zijn wel maatregelen nodig om het verkeersveiliger te maken (zie 3.3). Op de kruising N515 – Zuiderweg sluit de fietsroute aan op het Zaanse deel. Dit een onveilige kruising en de N515 is slecht oversteekbaar. Dit komt onder andere doordat er veel verkeer rijdt: naast auto's rijden er ook 3 bussen en (zwaar) vrachtverkeer richting Wijdewormer. Fietsers moeten bovendien een hoogteverschil overbruggen, waardoor sommige fietsers ervoor kiezen om de N515 lopend over te steken. Er zijn plannen om de kruising om te bouwen tot rotonde en een fietstunnel aan te leggen als oplossing voor het oversteekprobleem en het verkeersveiligheidsprobleem. Het verbeteren van fietscomfort, veiligheid en doorstroming op deze fietsroute zijn belangrijke randvoorwaarden om deze fietsroute op te waarderen en daarmee een bijdrage te doen aan duurzame mobiliteit.

Topfietsroute Purmerend – Wormer via Neck

Er loopt een topfietsroute van Purmerend naar Wormer. Deze loopt via de Neckerstraat – Neck en Jisperdijk. In Neck zijn daarbij twee knelpunten: de aansluiting van de Jisperdijk op Neck bij de brug en dat de straat Neck erg smal is. Fietsers komen hier in de knel door het autoverkeer dat naar Neck, Jisp en Zaandam rijdt. Dit verkeer komt allemaal samen bij de aansluiting op de brug. Ook de bus moet door deze smalle passage en de bushalte vormt een extra obstakel voor het fietsverkeer als de bus daar stilstaat. Afsluiten van de straat kan niet, omdat daarmee de bereikbaarheid van Neck (en Jisp) voor autoverkeer verslechtert. Er is verder onderzoek nodig hoe dit te verbeteren (zie ook 3.5).

Aantrekkelijke en toegankelijke looproutes

Iedereen mag en moet kunnen meedoen. Om een inclusief mobiliteitssysteem te krijgen letten we daarbij vooral op de kwetsbare groepen verkeersdeelnemers: jonge kinderen, ouderen, mensen met een fysieke beperking (waaronder ook visueel beperkten). We willen dat er voor hen en voor de andere inwoners van Wormerland fijne en toegankelijke looproutes zijn en dat voorzieningen goed bereikbaar zijn. Bij het winkelcentrum in Wormer kan dit beter. Zo heeft het parkeerterrein aan de Faunastraat een pleinachtige inrichting. Fietsers, voetgangers, geparkeerde- en rijdende auto's hebben hier soms last van elkaar. We onderzoeken hoe het plein veiliger en duidelijker is in te richten en nemen op basis van dit onderzoek passende maatregelen.

Verder ontbreken er kortsluitende en kwalitatieve voetgangersverbindingen. Zo is het voor voetgangers moeilijk om de Prins Clausbrug te bereiken en ontbreekt een voetpad langs de Noordweg. We gaan dit verbeteren.

Acties en maatregelen

- Inventarisatie comfort en kwaliteit loop- en fietsroutes en verbeteringen doorvoeren (prioriteit bij toproutes)
- Verbetering fietsroute langs de Rigastraat (Rouenweg-Eendrachtstraat)
- Verbeteren Oosteinde voor fietsers
- Verbeteren oversteekbaarheid Rouenweg - Accra
- Onderzoek naar verbetering Bruynvisstraat -Merckenrif
- Aanleggen ontbrekende schakels Veerdijk, Spatterstraat en Kemphaanstraat
- Onderzoek ontbrekende schakels Wormerveer Noord, Wormerveer en Krommenie
- Onderzoek en verbeteren plein winkelcentrum Wormer
- Onderzoek derde Zaanbrug (zie ook 3.5)

3.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid

Uit de bewonersenquête en de ongevalsanalyse komt naar voren dat er aantal wegen en kruispunten in Wormerland onveilig zijn of zo worden ervaren:

- De Dorpsstraat en Zandweg
- Zuiderweg
- Noorderweg
- Jisperdijk/ Neck
- Rigastraat
- Kruispunt Dorpsstraat-Zandweg
- Rotonde Poortwachter
- Rotonde Rigastraat/ Rouenweg
- Kruispunt Spatterstraat-Zaandammerstraat
- Kruispunt Westerdijk-Engewormer
- Kruispunt N515-Westerdijk/Zuiderweg

De knelpunten op het wegennet hebben verschillende oorzaken. Op de Zandweg en Dorpsstraat is het druk en ontbreekt het aan voldoende ruimte; fietsers, rijdende auto's en geparkeerde voertuigen delen hier dezelfde smalle straat. De Zuiderweg is een smalle polderweg waar zowel landbouwverkeer als doorgaand autoverkeer overheen rijdt, terwijl ook veel fietsers er gebruik van maken. Ook de Noorderweg is smal en recht en wordt intensief gebruikt door fietsers voor woon-werkverkeer, schoolroutes en recreatie, in combinatie met zwaar verkeer zoals landbouwvoertuigen. Deze mix van verkeersdeelnemers op relatief krappe wegen leidt tot onveilige situaties.

Vormgeving en inrichting wegen en kruispunten

Om de verkeersveiligheid te verbeteren kijken we naar de vormgeving en inrichting van bepaalde wegen of kruispunten:

- De Dorpsstraat en Zandweg

Deze oude smalle lintwegen bieden toegang tot veel woningen. Het is dan ook een doorgaande route voor het autoverkeer maar tegelijk ook een hoofd fietsroute die door veel fietsers wordt gebruikt, ook richting Purmerend. Om de veiligheid en het comfort voor fietsers op deze route te verbeteren beperken we de snelheid tot 30 km/uur. We ontwerpen de weg opnieuw en denken daarbij aan brede rode fietsstroken, verbeteren van de zichtbaarheid van de kruispunten en aansluitingen. Daarnaast onderzoeken we welke snelheidsremmers we kunnen gebruiken zonder dat deze fietsers hinderen of trillingen veroorzaken. Hiermee maken we duidelijk dat de weg gedeeld wordt met fietsers en geven we deze kwetsbare verkeersdeelnemers een prominentere plek. Hiervoor is ruimte nodig en dit kan mogelijk ten koste gaan van het parkeren.

Een andere manier om meer ruimte te creëren voor een veilige inrichting is het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's. In dit scenario zou de Zandweg/Dorpsstraat éénrichtingsverkeer worden van west naar oost, terwijl het verkeer in de andere richting via de Flora- en Faunastraat wordt afgewikkeld. Deze oplossing heeft echter meerdere nadelige consequenties. Zo moet verkeer omrijden, wat leidt tot meer gereden kilometers en extra belasting op omliggende straten. De momenteel relatief rustige Flora-, Faunastraat en de vier verbindende zijstraten zullen aanzienlijk drukker worden. Doordat er geen tegenliggers zijn, zal de snelheid van het verkeer naar verwachting toenemen. Bovendien ontstaat er geen extra ruimte voor parkeren, omdat er minimaal zes meter nodig blijft voor een rijstrook met een fietsstrook in tegenrichting. Ook worden de aansluitingen met de zijstraten onoverzichtelijker. Alles afwegend levert deze variant meer nadelen dan voordelen op voor de verkeersveiligheid.

- Doorgaand verkeer in de Wijdewormer

Wanneer de A7 vaststaat, wijken veel automobilisten in de avondspits uit naar de Zuiderweg, Noorderweg en Jisperdijk als alternatieve routes. Om dit sluipverkeer tegen te gaan, geldt er op de Zuiderweg al een inrijverbod tijdens de spits. Dit verbod werd eerder ingesteld tijdens werkzaamheden aan de A7. Om het verbod beter te kunnen handhaven en om de verkeersveiligheid te verbeteren, willen we een camerasysteem plaatsen. De voorgestelde locaties voor deze camera's zijn de Oude Provincialeweg, de Zwarteweg, de Westerringdijk, Noorderweg en de Zuiderweg.

De camera op de Zuiderweg sluit aan bij de bredere ambitie om deze route veiliger en aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. De Zuiderweg is een belangrijke fietsverbinding tussen Zaanstad en Purmerend, met de wens om deze op termijn onderdeel te maken van een doorfietsroute richting Zaandam (zie paragraaf 3.2). Tegelijkertijd vervult de weg een ontsluitende functie voor omliggende woningen en bedrijven en wordt hij intensief gebruikt door (zwaar) landbouwverkeer. Door het smalle profiel en de ligging tussen sloten en bomen is het delen van de weg voor verschillende verkeersdeelnemers niet altijd veilig of comfortabel. Om deze knelpunten aan te pakken, wordt de Zuiderweg heringericht tot een fietsvriendelijke straat met lagere rijsnelheden. Daarbij denken we aan maatregelen zoals rode fietsstroken, onderbrekingen in rechte belijning, uitbuigingen, plateaus met flauwe hellingen en aanvullende gedragsmaatregelen. Drempels zijn vanwege trillinghinder niet wenselijk.

De verdere uitwerking van de inrichting vindt plaats in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en in afstemming met de aanwonenden. Verkeersveiligheid is daarbij onze hoogste prioriteit. We onderzoeken zorgvuldig hoe het fietsverkeer zich op de Zuiderweg veilig en comfortabel kan verplaatsen. In deze analyse nemen we ook de mogelijke verplaatsing van autoverkeer naar de Noorderweg mee, zodat de totale verkeerssituatie in het gebied evenwichtig en verantwoord wordt beoordeeld. Daarbij wordt ook gekeken naar de wenselijkheid van camerahandhaving op de Noorderweg, als tegenhanger van handhaving op de Zuiderweg. Eenzijdige inzet van cameratoezicht kan immers leiden tot ongewenste verschuiving van sluipverkeer.

- **Wegen in het buitengebied en de dorpen**

In Spijkerboor, Oost-Knollendam en Jisp, evenals op de verbindende wegen zoals de Dorpsstraat, Oudelandsdijk, Wormerringdijk en Kanaaldijk, maken zowel licht als zwaar verkeer gebruik van dezelfde rijbanen. De bebouwde kommen van Jisp, Oost-Knollendam en Spijkerboor zijn al aangewezen als 30-kilometergebieden en grotendeels ook zo ingericht. In Spijkerboor en op de Dorpsstraat in Jisp worden aanvullende snelheidsremmende maatregelen overwogen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. De verbindende wegen zijn ingericht als 60-kilometerwegen, maar beschikken momenteel over weinig snelheidsremmers of voorzieningen die de attentiewaarde verhogen. We voeren een analyse uit om in beeld te brengen welke aanvullende maatregelen hier nodig en wenselijk zijn.

- **Gevaarlijke kruispunten**

De genoemde zes kruispunten en rotondes pakken we aan door te onderzoeken wat achterliggende oorzaken zijn van de ongelukken die hier gebeuren of het gevoel van onveiligheid wat men hier ervaart. Met een verkeersschouw onderzoeken we wat verkeersdeelnemers zien, waarnemen en welk gedrag ze kunnen en willen vertonen. Hieruit halen we mogelijke verbeterpunten. Dat kunnen simpele ingrepen zijn zoals het verduidelijken of aanpassen van markeringen op de weg of suggesties om het kruispunt aan te passen. Voor het kruispunt N515 – Westerdijk/Zuiderweg zijn plannen in voorbereiding om een fietstunnel aan te leggen en een rotonde te ontwikkelen (zie ook fietsroute Hoorn-Zaandam in paragraaf 3.2)

Handhaving, educatie en gedragsaanpak

In het verbeteren van de verkeersveiligheid richten we ons ook specifiek op het gedrag van verkeersdeelnemers:

- We doen dit in ieder geval rondom scholen. Bij de meeste schoolomgevingen zijn al schoolzones ingericht. Bij scholen waar dit nog niet het geval is, richten we schoolzones in. Daarnaast sluiten we meer aan bij landelijke of regionale campagnes zoals 'wij gaan weer naar school'. We zien namelijk ook dat gedrag en educatie op het gebied van verkeersveiligheid belangrijk is. In samenwerking met scholen richten we ons speciaal op het halen en brengen van kinderen met de auto, om te kijken of en hoe we hierbij gevaarlijke situaties kunnen verminderen.
- Op drukke locaties in Wormerland, waar verschillende typen verkeer de weg met elkaar delen, zetten we in op gedragsmaatregelen en voorlichtingscampagnes die het onderlinge begrip tussen verkeersdeelnemers bevorderen. Daarbij is er nadrukkelijke aandacht voor het gebruik van fatbikes. We verkennen ook welke rol handhaving hierin kan spelen, al is de beschikbare capaciteit daarvoor beperkt.

Woningbouw Zaandriehoek en bedrijven langs de Veerdijk

De Zaandriehoek, Stellenbosch en Wormervelden worden de komende jaren verder ontwikkeld met nieuwe woningbouw. De ontsluiting van de Zaandriehoek is voorzien via de Bruynvisweg, terwijl Wormervelden via de Poortwachter wordt ontsloten. De Veerdijk fungeert daarbij als tweede verbindingroute tussen de Noordweg en de Bruynvisweg. Langs de Veerdijk, tussen de Zaanbocht en de Zaanbrug, bevinden zich diverse bedrijven. Door deze ontwikkelingen neemt de druk op de Veerdijk toe. Op dit deel van de weg is nu al sprake van intensief gemengd gebruik door fietsers, voetgangers, personenauto's en zwaar vrachtverkeer. Naar verwachting zal dit alleen maar toenemen, wat risico's oplevert voor de verkeersveiligheid. Ook aan de overzijde van de Zaan, in Wormerveer, wordt gebouwd. De sterke woon-werkrelatie tussen Wormer en Zaanstad versterkt de druk op de ontsluitingsroutes verder.

Om het gebied zowel bereikbaar als verkeersveilig te houden, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van een vrachtwagenparkeerplaats bij de afrit Noordweg, gecombineerd met een toelatingssysteem voor vrachtverkeer. Ook is er behoefte aan verbeterde fietsvoorzieningen op het noordelijk deel van de Veerdijk. Tegelijkertijd is het voor ons als gemeente van belang om een duidelijke toekomstvisie te formuleren voor het bedrijventerrein langs de Veerdijk. Aangezien aan de overzijde van de Zaan eveneens bedrijventerreinen liggen, zoeken we hiervoor de samenwerking met de gemeente Zaanstad. Maatregelen aan beide zijden van de Zaan dienen elkaar aan te vullen en afgestemd te zijn op het gezamenlijke ruimtelijke en economische perspectief.

Acties en maatregelen

- Herinrichting Zandstraat en Dorpsstraat
- Analyse 6 gevaarlijke kruispunten/rotondes en eventueel aanpassingen
- Bijdragen aan realisatie aanpak kruispunt N515 - Zuiderweg
- Handhavingssysteem inrijdverbod tijdens de spits in de Wijdewormer
- Aanpassen Zuiderweg naar fietsvriendelijke straat in overleg met bewoners
- Analyse wegen buitengebied en eventueel aanpassingen
- Herinrichting Veerdijk (in combinatie met ontwikkeling) en aanleg vrachtautoplaats Noorderweg
- Uitwerken kiss&ride bij schoolomgevingen
- Blijvend investeren in verkeersveiligheids- en gedragscampagnes

3.4 Aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en verbeteren toegankelijkheid

Trein en bus

Station Wormerveer is de belangrijkste openbaarvervoervoorziening voor inwoners van Wormer. De treinverbinding biedt directe aansluiting op onder andere Zaandam, Amsterdam en Alkmaar. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, willen we de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het station verbeteren. Dit doen we in samenwerking met de gemeente Zaanstad en de Vervoerregio Amsterdam. Een belangrijk aandachtspunt is het aanbod van kwalitatief goede en voldoende fietsparkeerplaatsen. Op dit moment komt circa 50% van de treinreizigers met de fiets naar het station (NS-dashboard, 2023). We onderzoeken daarnaast of het mogelijk is om OV-fietsen en ander deelvervoer op deze locatie aan te bieden. Ook vinden we het belangrijk dat het station als sociaal veilig wordt ervaren. Voor bewoners van Neck liggen ook station Purmerend-Weidevenne en het Tramplein in Purmerend binnen fietsafstand. Vanaf Weidevenne vertrekken treinen richting Hoorn, Amsterdam Sloterdijk en Schiphol; vanaf het Tramplein zijn er diverse busverbindingen richting Amsterdam. De stallingsvoorzieningen voor fietsers bij beide knooppunten zijn op orde.

De bus vervult voor Wormer, Jisp en Oost-Knollendam een bescheiden rol. De bus rijdt niet vaak genoeg om een aantrekkelijk alternatief voor de auto te zijn. Er zijn nu nog te weinig reizigers om de bus meer en vaker te laten rijden, maar de gemeente zet zich wel in om de lijnen in stand te houden omdat we het belangrijk vinden dat er een OV-verbinding blijft bestaan. Specifiek in Neck is verbetering mogelijk van de busroute en de bereikbaarheid van de bushalte (zie 3.5).

Aan de Zaanoevers worden de komende jaren woningen gebouwd. Om te zorgen dat dit gebied goed bereikbaar is, gaan we onderzoeken hoe dit gebied ontsloten kan worden met het openbaar vervoer. We doen dit in samenwerking met de Vervoerregio: immers het openbaar vervoer ontsluit niet alleen de Zaandriehoek, maar verbindt ook Wormerveer, Wormerland en Purmerend.

Maatwerkoplossingen



Naast het gebruik van eigen fietsen, auto's en het openbaar vervoer groeit het aanbod van deelfervoer. Denk aan deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Om aan te sluiten bij deze ontwikkeling en gebruik te maken van schaalvoordelen, doet de gemeente Wormerland mee met regionale initiatieven van Zaanstad en de Vervoerregio Amsterdam. Ook binnen nieuwbouwprojecten stimuleren we het aanbieden van deelmobiliteit, zoals deelauto's. Dit maakt het mogelijk voor inwoners zonder eigen auto om toch over vervoer te beschikken wanneer dat nodig is. Tegelijkertijd moet de inzet van deelmobiliteit zorgvuldig worden afgewogen: het mag niet onevenredig ten koste gaan van reguliere parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers.

Naast initiatieven vanuit de overheid (rijk, gemeentes, VRA) komen er ook vaak initiatieven vanuit maatschappelijke organisaties, denk aan buurthuizen of verenigingen. Een goed voorbeeld zijn de buurtbussen en de seniorenbussen die her en der succesvol zijn. De bussen worden gereden door vrijwilligers en de VRA ondersteunt deze initiatieven: zij zorgt voor de bussen, opleidingen en maakt het betalen met de OV-chipcard mogelijk. Buurtbussen zijn officiële lijnen: ook in Wormerland rijdt een buurtbus die de Vervoerregio samen met de gemeente blijft ondersteunen.

Acties en maatregelen

- Aantrekkelijker maken station Wormerveer (samen met gemeente Zaanstad en VRA)
- Onderzoek ontsluiting openbaar vervoer nieuwbouw Zaanoevers (samen met VRA)
- Buurtbus ondersteunen en faciliteren (samen met VRA)

3.5 Aandacht voor de bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer

In Wormerland verplaatsen veel inwoners zich al dagelijks per fiets, met name in Wormer en Neck. Tegelijkertijd blijft de auto voor menig inwoner een belangrijk vervoermiddel. De grootste woonkern, Wormer, wordt momenteel ontsloten via drie belangrijke routes: de Zaanbrug, de Prins Clausbrug en de Engewormer. Hoewel deze verbindingen het autoverkeer anno 2025 nog redelijk kunnen verwerken, neemt de druk toe door de geplande woningbouw in Wormerland. Deze groei gaat gepaard met een toenemende mobiliteits- en parkeervraag.

Die druk blijft niet beperkt tot onze gemeente. Ook in buurgemeente Zaanstad worden veel nieuwe woningen gebouwd, wat de belasting op het regionale netwerk verder vergroot. Als we geen maatregelen nemen, dreigt het regionale en lokale wegennet vast te lopen. Daarom willen we, samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Zaanstad, onderzoek doen naar mogelijke oplossingen. Daarbij kijken we onder andere naar het gebruik van de hoofdwegen en de effecten op parkeren.

Het gebruik van de hoofdwegenstructuur

Zoals beschreven in paragraaf 3.2 en 3.3 willen we, om de verkeersveiligheid te verbeteren, aanpassingen doen aan een aantal hoofdwegenstructuren. Het gaat o.a. om de volgende maatregelen:

- Herinrichting: Zandweg/Dorpsstraat
- Herinrichting en spitsafsluiting: Zuiderweg
- Avondspitsafsluiting: ter hoogte van de Oude Provinciale weg en Zwarteweg
- Bereikbaarheid vrachtverkeer: Veerdijk/Zaandriehoek

...naast deze ingrepen is ook onderzocht welke aanvullende verbeteringen voor het autoverkeer mogelijk en wenselijk zijn.

Vierde insteek rotonde

Op de Zandweg rijdt veel verkeer en bovendien is er weinig ruimte. Als we de Spatterstraat op de Rouenweg aansluiten en de Koningsvarenstraat op Noordweg bij de rotonde Poortwachter, zal dat zorgen voor minder verkeer op het westelijke deel van de Zandweg. De consequentie is dat we daarmee twee woonstraten belasten. Bovendien blijft de Zandweg nog steeds de meest directe route en zijn maatregelen nodig om te voorkomen dat verkeer toch over de Zandweg gaat. Wel kan de aansluiting op de rotonde ervoor zorgen dat er minder verkeer uit de woonwijk gebruik moet maken van de Zandweg. We voorzien daarom een aansluiting zonder dat verkeer op de Zandweg wordt geweerd. De aansluiting zal tijdens de bouw van de nieuwe woningen aan de Gele Lisstraat al als omleidingsroute kunnen functioneren voor de wijk. Dan kunnen we monitoren hoe het verkeer zich verplaatst en op basis van die inzichten maken we vervolgens een definitieve afweging over de verdere inrichting van de routes in de wijk.

Derde brug over de Zaan

Eén van de oplossingen die we willen onderzoeken is een 3^e brug over de Zaan. In Wormer zal de aanleg van deze brug leiden tot een andere verdeling van verkeer: de Zaanbrug en de Rouenweg worden minder druk, terwijl het oostelijk deel van de Rigastraat waarschijnlijk drukker gaat worden. Ook worden mogelijk de Zandweg en Dorpsstraat drukker. In Wormerveer is er een grote urgentie om de brug te realiseren. De Dubbele Buurt, de Zaanweg en de Stationsstraat zijn nu gevaarlijk en overbelast. Deze worden beduidend minder druk en dat heeft ook een positief effect op de bereikbaarheid van het station voor fietsers en voetgangers uit Wormer. We onderzoeken de 3^e brug in samenwerking met de gemeente Zaanstad.

Autoverkeer door Neck verminderen

Het gebiedsprogramma Neck signaleert een specifiek knelpunt in de verkeersstructuur. In Neck komen twee routes samen: de Jisperdijk richting Wormer en de Noorderweg richting Koog aan de Zaan. Beide sluiten aan op de smalle Ringdijk/Neck/Neckerstraat, die vervolgens doorloopt naar Purmerend. Deze route is beperkt in capaciteit en wordt intensief gebruikt. De brug op de Jisperdijk vormt daarbij een extra flessenhals. Vooral fietsers op de doorfietsroute tussen Purmerend en Wormer ervaren hier verkeersonveiligheid (zie ook paragraaf 3.2). Daarnaast maakt ook de bus gebruik van deze smalle verbinding, evenals veel sluipverkeer tijdens de spitsuren. Om Neck en Jisp bereikbaar te houden, moet een verbinding voor autoverkeer richting Purmerend behouden blijven. Tegelijkertijd willen we doorgaand verkeer door de kern van Neck beperken. Er zijn hiervoor twee mogelijke oplossingsrichtingen die de belasting bij de brug en binnen de dorpskern verminderen, zonder de noodzakelijke bereikbaarheid van Neck aan te tasten:

- A. In dit scenario wordt een nieuwe brug aangelegd ter vervanging van de huidige fietsbrug, waardoor de Jisperdijk direct verbonden wordt met de Noorderweg en de A7. Om doorgaand verkeer uit Neck te weren, zijn aanvullende afsluitingen nodig op de Noorderweg en Jisperdijk binnen de bebouwde kom. Dit scenario heeft echter nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van het dorp en leidt tot omrijden voor de bus. Deze effecten kunnen mogelijk worden gecompenseerd door een aanvullende verbinding tussen de Sportlaan en de Noorderweg.
- B. Bij deze optie wordt de brug verplaatst naar het westen, ter hoogte van een aansluiting tegenover de Munnikdijkweg. Hierdoor wordt verkeer vanaf de Noorderweg om Neck heen geleid. Door de Zwarteweg tussen de oude en nieuwe brug te verbreden, kan ook verkeer vanaf de Jisperdijk het dorp vermijden. In dit scenario kan de bushalte worden verplaatst naar de Munnikdijkweg.

Een consequentie van beide oplossingen is dat deze mogelijk het autoverkeer stimuleren en daarmee de drukte en daarmee samenhangende verkeersonveiligheid in het lint van Jisp. We gaan verder onderzoeken welke oplossing het beste past.

De parkeerdruk neemt toe

Vanwege de geplande woningbouw in de gemeente zal het aantal auto's toenemen. Eerdere berekeningen laten zien dat dit leidt tot een verkeersgroei van circa 5% op de Noordweg en Rouenweg tot 15% bij de Zaanbrug. Hoewel deze toename in de infrastructuur past, staat ze op gespannen voet met ambities voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Meer woningen betekent ook een grotere parkeerbehoefte. Nu al is in de omgeving van het Pakhuisplein te zien dat het aantal bezoekersplaatsen tekortschiet. In de huidige nieuwbouwplannen is beperkte ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen en daarom is het van belang dat we tijdig sturen: door nieuwe ontwikkelingen zo in te richten dat ze niet leiden tot overmatige verkeers- en parkeergeneratie en door aanvullend te sturen op het beperken van overdruk en uitwijkgedrag in omliggende buurten.

Parkeren als gevolg van nieuwbouw beperken

Een belangrijke maatregel om de parkeer- en verkeersdruk te beperken, is het sturen op het parkeeraanbod bij nieuwbouw. In 2023 heeft Wormerland hiervoor het Parapluplan Parkeren vastgesteld. Dit plan verplicht ontwikkelaars om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren bij nieuwbouwprojecten. Daarbij wordt gewerkt met de landelijke parkeerkencijfers van het CROW.

Het uitgangspunt is dat nieuwbouw geen extra parkeerdruk mag veroorzaken in de bestaande woonomgeving. Dat betekent niet dat er automatisch meer parkeerplaatsen nodig zijn, maar dat het parkeervraagstuk integraal wordt benaderd. Om overaanbod en onnodig autoverkeer te voorkomen, hanteert de gemeente bij nieuwbouwprojecten de minimum parkeernormen van het CROW, in plaats van de gebruikelijke gemiddelde norm. Bij grotere projecten geldt deze minimumnorm tevens als maximum. Op deze manier sturen we op een realistisch parkeeraanbod dat past bij de mobiliteitsambities van Wormerland.

Toenemende druk op parkeerruimte vraagt om regulering

Ook in de omliggende gemeenten, zoals Zaanstad, wordt op meerdere locaties gebouwd, onder meer op het voormalige MENEBA-terrein. Daarnaast breidt Zaanstad het gebied met betaald parkeren steeds verder uit. Deze ontwikkelingen vergroten de druk op de beschikbare parkeerruimte in Wormerland, vooral in grensgebieden. Wanneer één gebied geen regulering kent, ontstaat het risico dat parkeerdruk zich verplaatst naar omliggende wijken. Dit zogenaamde waterbedeffect vraagt om een actieve aanpak.

Om daarop voorbereid te zijn, verkennen we nu al de mogelijkheden van parkeerregulering. Het gaat daarbij nadrukkelijk niet om directe invoering, maar om het in kaart brengen van beschikbare instrumenten, zodat we indien nodig snel en gericht kunnen handelen. Regulering biedt meerdere voordelen. Het kan de aanleg van extra parkeervoorzieningen voorkomen, wat ruimte en kosten bespaart. Het stimuleert het gebruik van alternatieve vervoermiddelen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Ook draagt het bij aan het betaalbaar houden van woningbouw, het verbeteren van de leefbaarheid in woonwijken en het efficiënter benutten van de openbare ruimte, bijvoorbeeld voor groen, verblijfsplekken of speelvoorzieningen. Daarnaast zorgt regulering voor meer duidelijkheid en eerlijkheid: langdurig of extern parkeren wordt ontmoedigd, waardoor bewoners en bezoekers beter gebruik kunnen maken van de beschikbare plekken.

Parkeerregulering kan in verschillende vormen:

- Een tijdsbeperking in de vorm van een blauwe zone
- Een vergunningensysteem voor bepaalde doelgroepen
- Betaald parkeren, al dan niet gecombineerd met een vergunningensysteem

Elk systeem kent voor- en nadelen. Het invoeren van **blauwe zones** helpt voorkomen dat langparkeerders structureel gebruikmaken van parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor kort parkeren, zoals bij winkels of voorzieningen. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid en doorstroming op deze locaties. Tegelijkertijd is de capaciteit om te handhaven beperkt.

Het invoeren van een **vergunningensysteem** voor bewoners en belanghebbenden heeft in oude woonwijken, waar de parkeerdruk hoog is, niet zoveel effect. Er is daar vaak weinig overlast van bezoek. Het is niet meer dan redelijk dat de bewoners allemaal minstens één vergunning krijgen. De parkeerdruk blijft dan ongeveer even hoog. Wel kan hiermee het bezit van een tweede en derde auto wellicht iets worden verminderd. Een parkeerverbod, behalve voor vergunninghouders kan wel helpen als er veel overloop is vanuit aangrenzende gebieden, of als er veel bezoekverkeer is van bedrijven.

Een andere vorm van parkeerregulering is **betaald parkeren**. Betaald parkeren is vaak vormgegeven door het heffen van gemeentelijke parkeerbelasting. Dit is geen verkeersregel, en de politie is dan ook niet nodig om dit te handhaven. De gemeente doet dit zelf met eigen Boa's. Het niet betalen van parkeerbelasting (bij de automaat of met kenteken parkeren) leidt tot een 'bon' in de vorm van een naheffing. De opbrengsten van het parkeergeld en de naheffingen worden dan gebruikt om de controle te bekostigen. In bestaande woonwijken kunnen de bewoners tegen beperkte kosten een parkeervergunning krijgen, en eventueel een bezoekersvergunning. In buurten en wijken waar de parkeerdruk hoog is en er veel overloop vanuit aanpalende gebieden is deze vorm van regulering in te zetten. Daarnaast is de controle en handhaving betaalbaar.

Hoewel we dus actief verkennen welke vormen van parkeerregulering mogelijk zijn, blijft de **nuloptie**, dus het niet reguleren van parkeren, nadrukkelijk ook in beeld. Deze optie betekent dat we de huidige situatie ongewijzigd laten en de ontwikkelingen eerst blijven monitoren. Het nadeel hiervan is dat we mogelijk te laat reageren op een toenemende parkeerdruk, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid in met name de grensgebieden onder druk kunnen komen te staan. Toch kan het in buurten waar nu nog geen probleem is, logisch zijn om voorlopig niets te doen en pas in te grijpen wanneer dit echt nodig blijkt.

Stimuleren gebruik elektrische auto's

We stimuleren het gebruik van elektrische auto's door voldoende laadpalen te plaatsen en parkeerplaatsen specifiek te reserveren voor elektrisch laden. Voor het bepalen van het benodigde aantal laadplekken hanteren we de landelijke richtlijnen van het CROW, die rekening houden met de mate van verstedelijking.

Daarnaast ontvangen we kennis en ondersteuning van MRA-E (Metropoolregio Amsterdam Elektrisch), een samenwerkingsverband van gemeenten in de regio Amsterdam dat zich richt op de bevordering van elektrisch vervoer.

In het aangepaste Parapluplan Parkeren worden concrete richtlijnen opgenomen over het aantal laadplekken en de locaties waar deze het beste kunnen worden gerealiseerd.

Acties en maatregelen

- Onderzoek derde zaanbrug (samen met Zaanstad)
- Onderzoek verkeersveilige inrichting Neck
- 'Parapluplan Parkeren' actualiseren
- Monitoring parkeren Zaandriehoek en eventueel parkeerregulering invoeren
- Realiseren laadplekken

4. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Wormerland

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Wormerland bevat acties en maatregelen die voortkomen uit de strategie (hoofdstuk 3) waarmee we investeren in een toekomstbestendige infrastructuur voor de gemeente Wormerland. Nadat college en raad het mobiliteitsplan hebben vastgesteld moeten de acties en projecten uit het uitvoeringsprogramma worden opgestart.

Het programmamanagement voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt belegd bij de afdeling Leefomgeving. Hiervoor dient capaciteit te worden vrijgemaakt. Tot dit programmamanagement behoren:

- Het instellen van een actiehouders en projectteam per project;
- Het betrekken van de Vervoerregio voor de regionale afstemming;
- Het verwerven van bijdragen van derden (VRA) voor de bekostiging van de maatregel;
- Het verzorgen van gemeentelijk krediet voor de uitvoering van de actie of maatregel;
- Het bestuurlijk laten vaststellen van de maatregel en fiat voor de uitvoering;
- Het afronden en evalueren van de maatregel en verantwoording van resultaat.

Daarnaast is het programmamanagement verantwoordelijk voor de monitoring en de actualisering van het programma. Daaronder valt het bewaken van de samenhang van de maatregelen, maar ook het periodiek bijstellen van het mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan is een adaptief plan, dat wordt beïnvloed door ontwikkelingen in beleid en omgeving. Daarnaast kunnen effecten van maatregelen anders uitpakken dan beoogd en zijn mogelijk andere of nieuwe maatregelen nodig. Het mobiliteitsplan wordt dus bijgesteld indien nodig. Rapportage richting het bestuur (gemeente en Vervoerregio) wordt gecombineerd met bestaande managementrapportages.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maatregelen en acties uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, inclusief planning. We maken daarin onderscheid in drie categorieën:

1. Uitwerken van gemeentelijk beleid
2. Projecten die op korte termijn worden uitgevoerd (2026-2027)
3. Projecten die op lange termijn worden uitgevoerd (2028 – 2035)

Het uitvoeringsprogramma zal iedere vijf jaar worden geactualiseerd, of wanneer een grote wijziging in het mobiliteitsplan dat noodzakelijk maakt.

Voor de projecten op korte termijn hebben we een kosteninschatting toegevoegd. Voor de projecten op lange termijn slechts een globale bandbreedte. Voor sommige maatregelen zijn subsidies of cofinanciering van bijvoorbeeld de Vervoerregio, Provincie of het Rijk mogelijk. We gaan hier actief naar op zoek.

Lopen en fietsen aantrekkelijker maken	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten ²
Inventarisatie comfort en kwaliteit loop- en fietsroutes en verbeteren doorvoeren (prioriteit bij toproutes)		x				€ 750.000
Verbeteren Oosteinde voor fietsers		x			Beheer en onderhoud	€ 200.000
Verbeteren oversteekbaarheid Rouenweg - Accra		x				€ 50.000
Onderzoek naar verbetering Bruynvisstraat -Merckenrif			x			€€€
Verbetering fietsroute Rigastraat-(Rouenweg -Eendrachtstraat)		x				€ 500.000
Aanleg ontbrekende schakels Veerdijk, Spatterstraat en Kemphaanstraat			x	VRA		€€€
Onderzoek ontbrekende schakels tussen Wormerveer Noord, Wormerveer en Krommenie			x	Gemeente Zaanstad		€
Onderzoek en verbeteren plein winkelcentrum Wormer			x		Beheer en onderhoud	€€
Onderzoek derde Zaanbrug (zie ook autobereikbaarheid)			x	Gemeente Zaanstad en VRA		€
Verkeersveiligheid verbeteren	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Herinrichting Zandstraat en Dorpsstraat (rotonde tot Prins van Oranjestraat)		x		VRA	Beheer en onderhoud	€ 1.500.000
Analyse 6 gevaarlijke kruispunten en realisatie aanpassingen (lange termijn)		x	x			€ 30.000 €€
Weren doorgaand gemotoriseerd verkeer en de Zuiderweg aanpassen naar fietsvriendelijke straat		x		VRA		€1.000.000
Realisatie verbetering kruispunt N515 - Zuiderweg		x		VRA/provincie		onbekend
Verbetering Veerdijk en aanleg vrachtwagenparkeerplaats	x		x	Gebied	Wormerlanden	€€€
Onderzoek verkeersveilige oplossing Neck (realisatie lange termijn)		x	x	VRA	bushalte	€ 50.000 €€€ realisatie
Analyse wegen buitengebied en eventueel aanpassingen			x			€€
Uitwerken kiss&ride bij schoolomgevingen	x			VRA		€ 2.500
Uitvoeren verkeersveiligheids- en gedragscampagnes		x		VRA (100%)		n.v.t.

² Bandbreedte lange termijn maatregelen: €: < € 50.000 / €€: tussen € 50.000 en € 250.000 / €€€: > € 250.000

Aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en verbeteren toegankelijkheid	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Aantrekkelijker maken station Wormerveer		x		VRA, gem. Zaanstad		€ 50.000 (bijdrage)
Onderzoek ontsluiting openbaar vervoer toekomstige nieuwbouwprojecten aan de Zaan		x				€ 25.000
Buurtbus ondersteunen en faciliteren		x	x			€ 10.000 p/j
Garanderen (auto)bereikbaarheid	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Onderzoek derde Zaanbrug			x	Gemeente Zaanstad en VRA		€
Monitoren parkeerdruk Zaandriehoek, eventueel parkeerregulering		x				€15.000
Parapluplan Parkeren actualiseren	x					n.v.t.
Realiseren laadplekken			x			€
Programmamanagement en evaluatie	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Programmamanagement en evaluatie		x	x			€25.000/jaar

Colofon

© XTNT, Utrecht 2025

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder toestemming van XTNT.

Titel	Concept Mobiliteitsplan Wormerland 2025
Samengesteld door	Joep Lax, Annemieke Putters, Bats Nuismer
Projectteam OVER-gemeenten	Ayoub Bouabbous, Luuk Brouwer, Geert-Jan Hendriks, Jessica van Netburg, Bart Limmen, Joost van Os (VRA)
Projectnaam	OVER-gemeenten mobiliteitsplannen
Projectnummer	405-383
Datum	23 mei 2025
Bestandsnaam	230525 Wormerland Concept Mobiliteitsplan_versie 6
Contactadres voor deze Publicatie	Daalseplein 101 3511 SX UTRECHT

n



Elke reis heeft een vertrekpunt.
Als expert in mobiliteit, verkeer en gedrag
verkent XTNT in nauwe samenwerking
Met haar opdrachtgevers de weg vooruit.
XTNT anticipeert op toekomstige behoeften
En creëert oplossingen voor morgen.
Van stedelijke planning tot duurzaam
Vervoer, voor voetgangers, automobilisten
en fietsers. Voor ons is niet alleen de
Bestemming belangrijk, maar zeker
Ook de reis ernaar toe.

www.xtnt.nl