

rapport

Concept Mobiliteitsplan Oostzaan 2025



23 mei 2025



Gemeente
Oostzaan
Buiten gewoon



Waar de reis begint



Inhoudsopgave

1.	Waarom een mobiliteitsplan	3
2.	Oostzaan nu en straks	4
3.	Mobiliteitsplan	13
4.	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Oostzaan	21
	Colofon	23

1. Waarom een mobiliteitsplan

1.1 Bij de tijd blijven

Oostzaan staat voor een mobiliteitsopgave. De verkeersdruk neemt toe, terwijl de ruimte in het dorp schaars is. Tegelijkertijd ontwikkelt de regio zich snel: steden in de omgeving groeien en economische activiteiten breiden uit. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rond Oostzaan. Het mobiliteitsplan dat nu geldt, is opgesteld in 2008 en sluit niet meer aan bij de huidige situatie. Sindsdien zijn er door de gemeente ook nieuwe ambities vastgelegd in de Omgevingsvisie, onder andere op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast werkt Oostzaan binnen de Vervoerregio Amsterdam samen aan regionale mobiliteitsopgaven. Deze samenwerking is gebaseerd op het principe van Brede Welvaart, waarin vijf doelen centraal staan: bereikbaarheid, inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Om aan te sluiten op deze ontwikkelingen, werkt de gemeente aan een nieuw mobiliteitsplan. Daarmee wil Oostzaan ook in de toekomst een veilig, bereikbaar en leefbaar dorp blijven voor haar inwoners, bedrijven en bezoekers.

1.2 Uitwerking van de Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie uit 2022 geeft de strategische koers voor de fysieke leefomgeving van Oostzaan op de lange termijn. Voor mobiliteit zijn daarin duidelijke ambities geformuleerd. Dit mobiliteitsplan sluit aan bij die visie en werkt de mobiliteitsdoelen verder uit. Op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid gaat het o.a. om:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers
- Het verduurzamen van het mobiliteitssysteem, met aandacht voor een slimme mix van lopen, fietsen, (elektrisch) rijden en openbaar vervoer

1.3 Samen met de inwoners en betrokkenen

Het mobiliteitsplan is via een zorgvuldig proces en met inbreng van de Oostzaanse 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, de Contactgroep Bedrijven Oostzaan en de Fietsersbond. In meerdere werksessies met ambtenaren van de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam zijn de belangrijkste thema's verder uitgewerkt. De gemeenteraad heeft daarbij op verschillende momenten richting en input meegegeven. De uitgangspunten van het college vormden daarbij het inhoudelijke vertrekpunt voor het nieuwe beleid.

1.4 Het nieuwe mobiliteitsplan

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de huidige verkeerssituatie in Oostzaan en plaatst deze in de context van regionaal en landelijk beleid. Dit maakt duidelijk welke mobiliteitsopgaven er liggen voor de gemeente. In hoofdstuk 3 wordt de strategie uitgewerkt: hoe houden we Oostzaan bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar? Hoofdstuk 4 sluit af met een overzicht van concrete acties en maatregelen voor de komende jaren.

2. Oostzaan nu en straks

2.1 Oostzaan groene enclave in een grootstedelijk netwerk

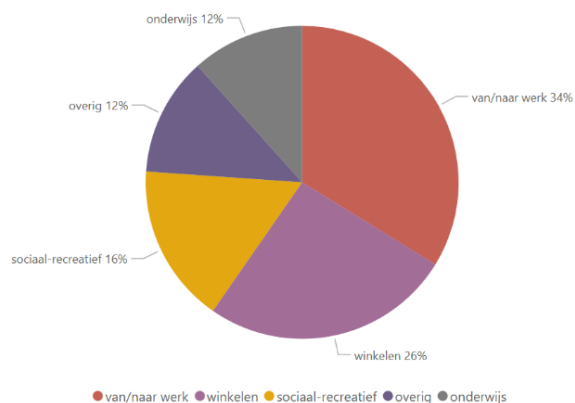
Oostzaan is van oorsprong een lintdorp, met een dorpskern rondom de Kerkbuurt en een inwonertal van net onder de 10.000. Aan de westzijde grenst het dorp aan Zaandam, terwijl het Zuideinde in het zuiden direct overgaat in Amsterdam-Noord. De meeste voorzieningen en winkels bevinden zich in en rond de dorpskern. Bedrijvigheid concentreert zich op de bedrijventerreinen Skoon, de Ambacht en de Verlengde Stellingweg en deels langs het Zuideinde.

De gemeente wordt omringd door waardevolle veenweidegebieden, waaronder het Ilperveld, Varkensland en Oostzanerveld. Daarnaast grenst Oostzaan aan het natuur- en recreatiegebied Het Twiske, dat zich uitstrekt tussen Oostzaan en Landsmeer. Door de aanwezigheid van beschermd landschap zijn de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden beperkt, waardoor de woningbouwopgave voor de korte termijn ook is bijgesteld.

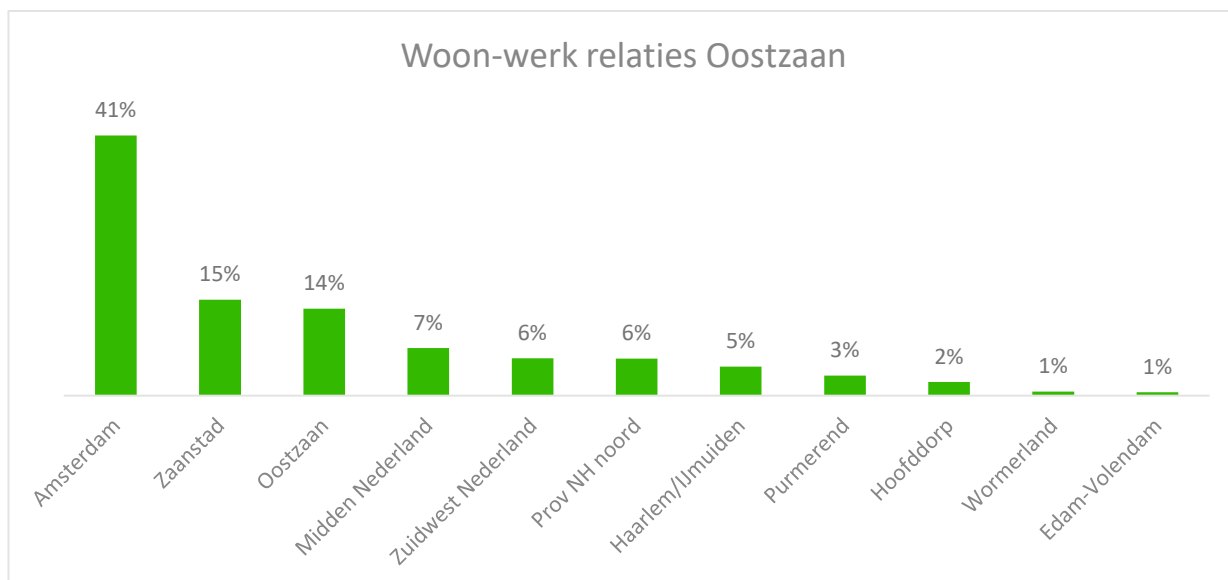
Hoe verplaatst Oostzaan zich

Werk is het belangrijkste reismotief in Oostzaan (34%). Ook wordt er gereisd om te winkelen (26%) en voor sociale en recreatieve activiteiten (16%). Naast het woon-werkverkeer spelen ook dagelijkse voorzieningen en sociale activiteiten een belangrijke rol in de mobiliteit van Oostzaan (figuur 1).

De meeste werkenden uit Oostzaan (ruim 40%) hebben een baan in Amsterdam, gevolgd door Zaanstad (15%) en Oostzaan zelf (14%). Dit benadrukt de sterke verbinding met de Metropoolregio Amsterdam. Daarnaast werkt een kleiner deel in Midden- en Zuidwest-Nederland, evenals in Haarlem/IJmuiden, Purmerend en Hoofddorp (elk rond de 5%). Gemeenten zoals Wormerland en Edam-Volendam trekken minder werknemers vanuit Oostzaan (figuur 2).



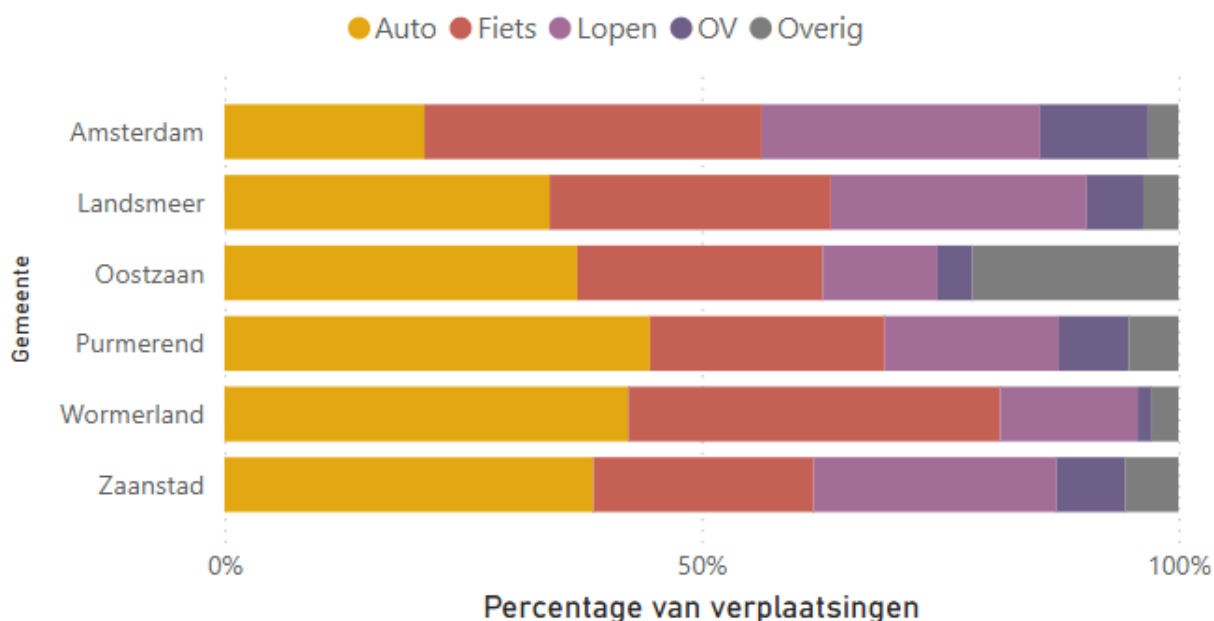
Figuur 1: Reismotieven 2022 (CBS)



Figuur 2: Woon-werk relaties Oostzaan 2022 (CBS)

Het autobezit in Oostzaan 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 als geheel (1,03). Het autobezit stijgt wel. De verwachting is dat deze stijging afvlakt, maar wel doorgaat. Een oorzaak is dat er steeds minder jongeren zijn en er dus relatief meer rijbewijsbezitters zijn. Ook houdt de groep die 65 of 70 wordt de auto, waar deze groep voorheen minder auto reed.

In Oostzaan vindt bijna 40% van alle verplaatsingen plaats te voet of per fiets. Een vergelijkbaar aandeel, ruim 40%, wordt met de auto afgelegd. De resterende verplaatsingen vallen onder de categorie 'overig', waaronder brom- en snorfietsen, bestelbussen, motoren en taxi's. Het openbaar vervoer blijft hierbij duidelijk achter: slechts 4% van de verplaatsingen gebeurt met de bus.

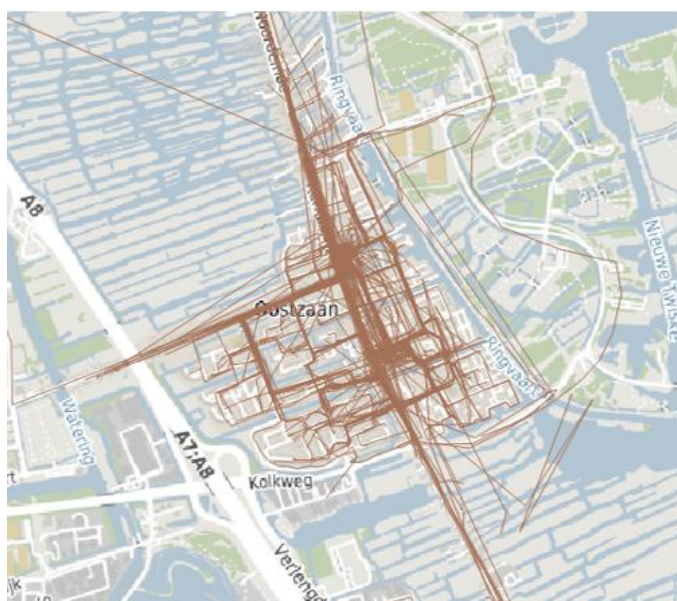


Figuur 3: Modal split Oostzaan en omliggende gemeentes (CBS, 2022)

Waar gaan voetgangers heen

Uit onderzoek van het CROW blijkt dat mensen over het algemeen ongeveer tien minuten tot een kwartier willen lopen naar hun bestemming. De looproutes in Oostzaan lopen grotendeels via de hoofdwegen zoals de Kerkstraat, Kerkbuurt en het Zuideinde. De woonwijken in Oostzaan zijn door loopbruggen met elkaar verbonden. Hierdoor kan de voetganger gemakkelijk naar andere wijken wandelen. In de mobiliteitsenquête van 2024 is gevraagd welke looproutes inwoners gebruiken: zowel de hoofdwegen als de verbindingen tussen de wijken worden veel gebruikt (figuur 4).

Rondom de Kerkbuurt zitten de meeste voorzieningen. Uit de mobiliteitsenquête blijkt dat bijna 20% van de inwoners in Oostzaan meestal loopt als zij boodschappen doen of gaan winkelen. 40% van de inwoners doet dit op de fiets en 40% met de auto. In heel Nederland gaat circa 23% lopend naar de supermarkt of andere winkels.



Figuur 4: Looproutes naar voorzieningen (enquête 2024)

En waar wordt gefietst

In de mobiliteitsenquête van 2024 is gevraagd welke fietsroutes inwoners gebruiken. Fietzers maken vooral gebruik van het Noordeinde, de Kerkbuurt en Zuideinde. Ook op de parallelroute van het lint (de Lisweg, de Anemoonstraat en Dokter de Boerstraat) wordt door fietsers gebruikt. Tussen de wijken zijn er weinig directe fietsverbindingen, waardoor fietsers vaak de hoofdwegen gebruiken om van wijk naar wijk te fietsen. De fiets wordt het meest gebruikt om naar de (sport)vereniging te gaan (75%, mobiliteitsenquête 2024). Daarnaast wordt er ook veel gefietst door het Twiske voor recreatieve doeleinden. De Twiskeweg is de belangrijkste fietsroute hier naartoe.



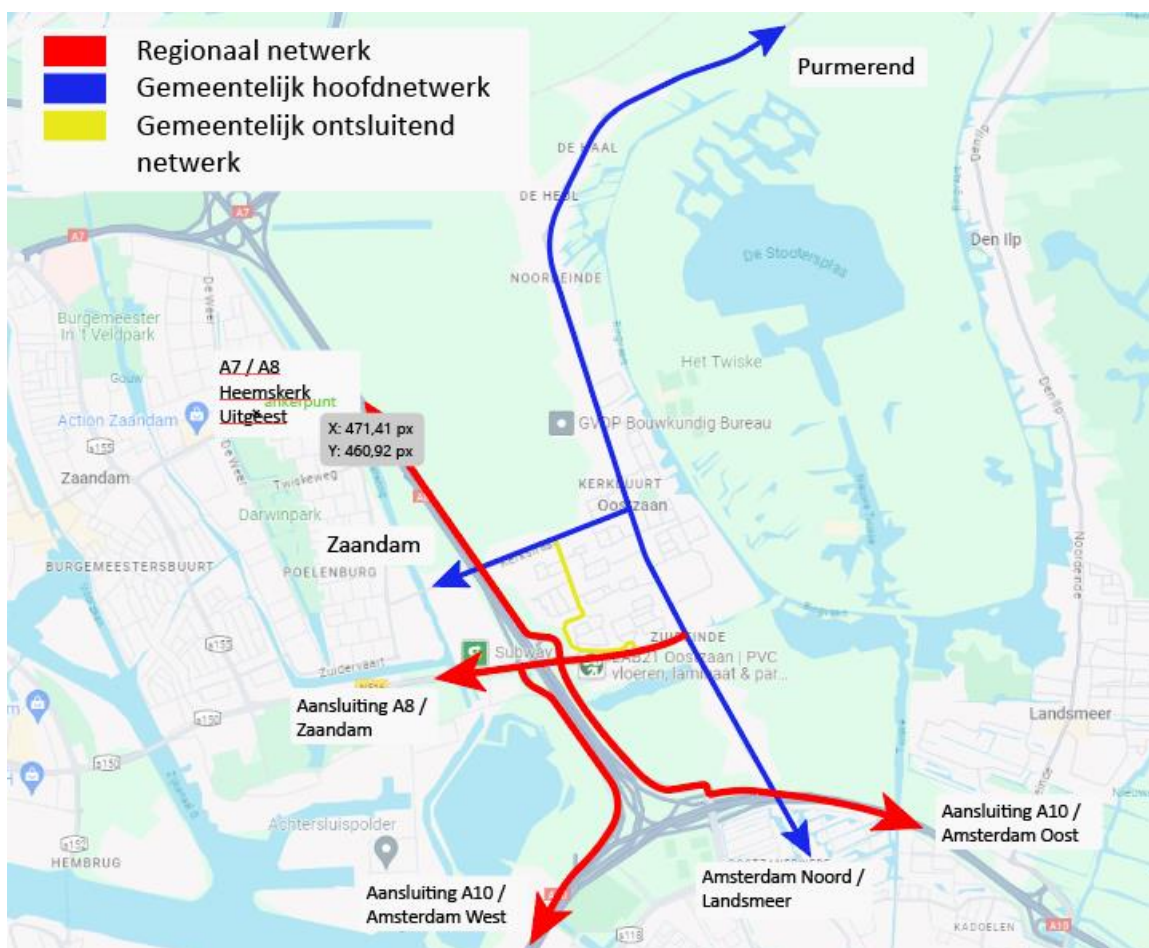
Figuur 5: Fietsroutes naar voorzieningen (enquête 2024)

De bus tussen Zaandam naar Amsterdam

Door Oostzaan loopt buslijn 111, over het Zuideinde en de Kerkstraat. Deze rijdt naar station Zaandam en metrostation Amsterdam Noord. Daar kunnen mensen overstappen op de trein, de metro of (regionaal) busvervoer. Buslijn 111 rijdt vier keer per uur tot tien uur 's avonds. Er zijn ongeveer 400 instappers per dag (instapgegevens EBS, 2024). De bus vervoerder geeft aan dat er op dit moment geen locaties in Oostzaan zijn waar de bussen structureel vertraging oplopen. Wel kampt vervoerder EBS met een personeelstekort (2025) waardoor zij niet altijd volgens dienstregeling kunnen rijden.

De auto en Oostzaan

Oostzaan ligt in de Zaanstreek en is verbonden met de rest van het land via de A7, A8 en de A10 (de Amsterdamse ring). Het verkeer uit Oostzaan kan via toerit 1: Zaanstad-Zuid het hoofdwegennet op. Je kunt dan richting het noorden via de A7 of richting het westen en midden van Nederland via de A10. Daarnaast is er ook nog een ontsluiting via Zuideinde en Molenaarsweg of via verlengde Stellingweg naar de aansluiting Tuindorp Oostzaan op de A10.



De belangrijkste wegen in Oostzaan zijn de Kolkweg, Zuideinde, Kerkstraat, Kerkbuurt, Noordeinde, de Haal en de verlengde Stellingweg. De Dors verbindt de Kerkstraat en de Kolkweg met elkaar en loopt parallel met het Zuideinde. Verder is de Zuiderlaak en de Noorderlaak van belang. Dit betreft een ontsluitingsweg van het recreatiegebied Het Twiske.

Het verkeer van en naar Amsterdam gaat vooral via de Kolkweg- en de A8 of via de Verlengde Stellingweg en de A10. Bijna de helft van dit verkeer komt uit het zuidelijk deel van Oostzaan, 15% uit het noordelijk deel (Kerkbuurt/Noordeinde), 10% komt vanuit de richting Amsterdam op het Zuideinde. Het verkeer over het Zuideinde (ten zuiden van de aansluiting Kolkweg) gaat/komt hoofdzakelijk uit Amsterdam-Noord. 25% van het verkeer dat over het Zuideinde rijdt komt van buiten Oostzaan, 10% komt van uit de Kerkbuurt/Noordeinde, en 40% vanuit Oostzaan-zuid. Richting Zaandam worden zowel de Kerkstraat en Kolkweg/N516 gebruikt. Het verkeer vanuit de Kerkstraat heeft voornamelijk de oostelijke wijken Poelenburg, Peldersveld en Hoornseveld als bestemming.

De Kolkweg en verlengde Stellingweg zijn ingericht als 50 km-wegen. Fietzers maken hier gebruik van de fietspaden en er parkeren geen auto's op de weg. De woonstraten zijn ingericht als '30 km-zone'. Dat betekent dat hier auto's en fietsers allebei gebruikmaken van de rijbaan, dat er veel drempels en anders snelheidsremmers liggen en dat de aansluitingen van de zijstraten geen voorrangregeling of verkeerslichten hebben. Ook parkeren auto's in deze 30 km-zones op de rijbaan.

Er zijn ook straten waar meer verkeer rijdt en waar de bus, de hulpdiensten en bezorgend verkeer de weg delen. Deze wegen hebben vaak een functie als gebiedsontsluiting. De snelheid is hier hoog maar het is lastig om hier een 30 km-inrichting met drempels en plateaus toe te passen om de verkeersveiligheid te verhogen. Deze wegen worden tegenwoordig als 'gebiedsontsluitingsweg met 30 km-regime' ofwel 'GOW-30' getypeerd. Voor de inrichting van dit type weg zijn geen standaard richtlijnen. Het is maatwerk dat uitgaat van de lokale, praktische mogelijkheden. Veelal zijn er duidelijke brede rode fietsstroken en zijn er snelheidsremmers in de vorm van uitbuigingen, sluisjes en middeneilanden. In Oostzaan zijn het Zuideinde (tussen Kerkstraat en Kolkweg) en de Kerkstraat (tot De Dors) al als 'GOW-30' vormgegeven.

2.2 Waar zien we knelpunten en problemen

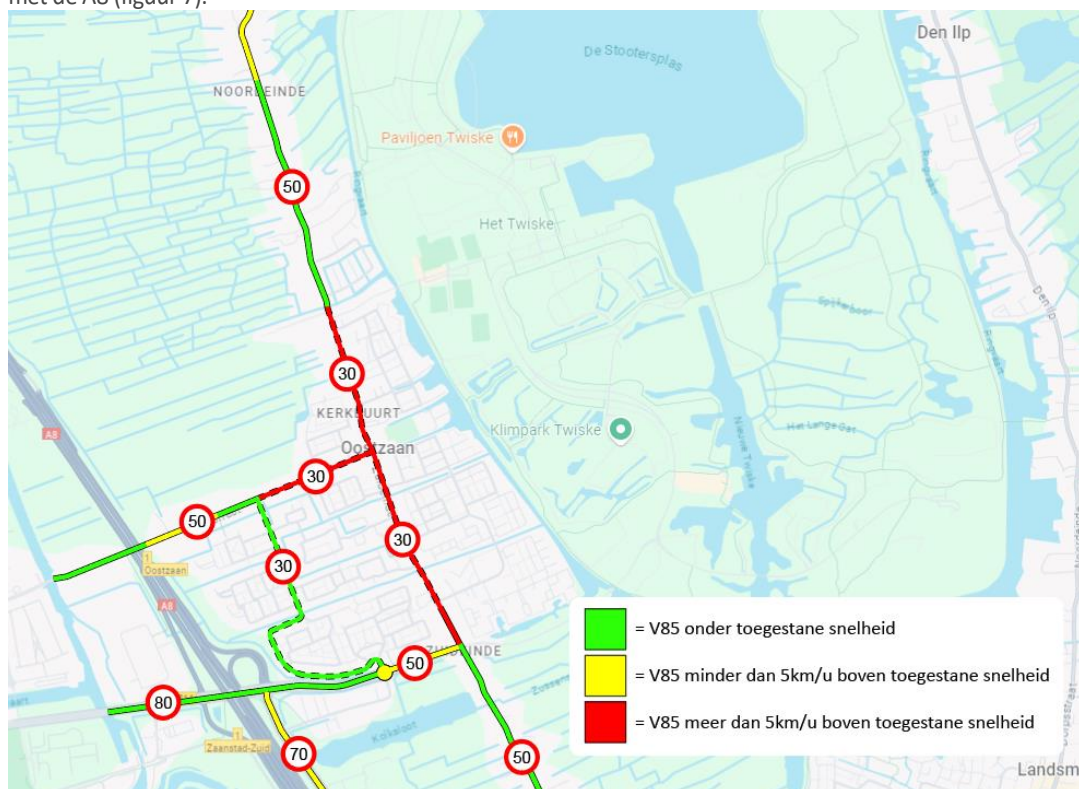
Verkeer zorgt voor bereikbaarheid, maar heeft ook negatieve effecten. Misschien wel het belangrijkste is de verkeersonveiligheid. Oostzaan had in de afgelopen vijf jaar te maken met 135 ongevallen, met 26 gewonden en één dodelijk slachtoffer¹. Dit zijn alleen de geregistreerde ongevallen, veel lichte ongevallen worden bijvoorbeeld niet gemeld bij de politie. De gewonden zijn vooral kwetsbare verkeersdeelnemers: 18 van de 26 waren (brom)fietser of e-bikerijder en 4 waren voetgangers. In onderstaande tabel staan de locaties met de hoogste concentratie aan geregistreerde ongevallen in de afgelopen vijf jaar.

Tabel 1: plaatsen met de meeste geregistreerde ongevallen (totaal afgelopen 5 jaar)

Locatie	Aantal ongevallen	Aantal gewonden	Aantal dodelijke slachtoffers
Zuideinde	15	7	1
Kerkstraat	10	4	0
Kruising Kerkbuurt/Kerkstraat	7	2	0

Snelheid als oorzaak voor onveiligheid

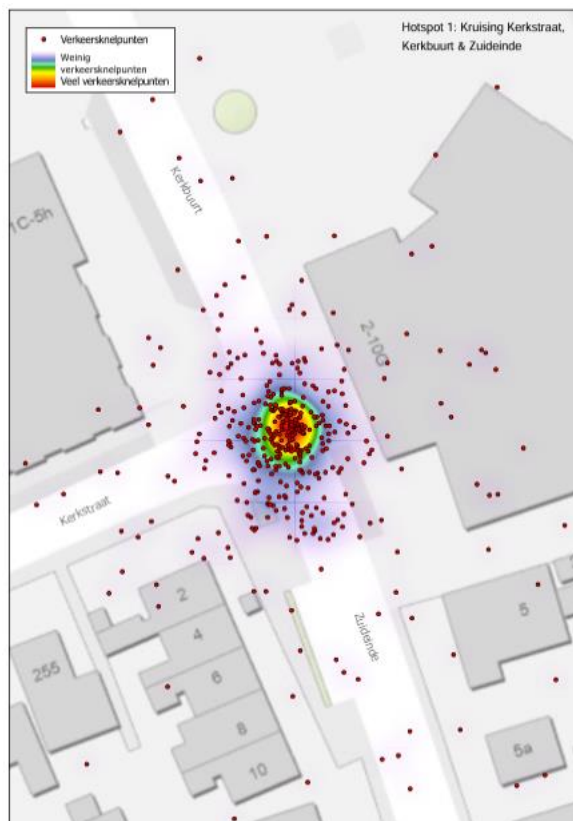
De kans op een ongeluk, maar ook het gevoel van onveiligheid hangt samen met de snelheid van het autoverkeer. Tegenwoordig kan de snelheid van auto's vrij nauwkeurig worden bijgehouden met behulp van de gegevens uit de navigatieapps. We kijken dan niet naar de gemiddelde snelheid, maar naar de 'V85'. 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 het Zuideinde door het centrum heen en richting Noordeinde wordt meer dan 5 km/u boven de toegestane snelheid gereden. Kleinere snelheidsovertredingen (minder dan 5 km/u boven de limiet) zijn er op de Kerkstraat en de Kolkweg bij de aansluiting met de A8 (figuur 7).



Figuur 7: Snelheidsanalyse Oostzaan

¹ Het dodelijk ongeval was een fietser op het Zuideinde als gevolg van een botsing met een dronken bromfietser zonder geldig rijbewijs.

In Oostzaan hebben we de inwoners gevraagd naar waar het onveilig is en hoe dat komt. Vooral de drukke hoofdwegen en de kruisingen op de hoofdstructuur komen daaruit naar voren (figuur 8 en 9). ‘Te hard rijden’ en ‘onoverzichtelijk punt’ zijn (naast veel verkeer) de meest genoemde redenen voor het onveilige gevoel.



Figuur 8: Kruising Kerkstraat, Kerkbuurt en Zuideinde (enquête 2024)



Figuur 9: Kruising Zuideinde en Lisweg (enquête 2024)

2.3 Wat invloed heeft op het mobiliteitsplan van Oostzaan

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

Europees beleid

Europa geeft vooral regels en richtlijnen 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 en verplicht is. 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 als gevolg van de mobiliteit. Hier wordt ingezet op duurzame mobiliteit, innovaties, multimodale bereikbaarheid en ruimtelijke integratie. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPVv) geeft handvatten om vanuit het feitelijke risico dat verkeersdeelnemers lopen, te kijken naar het verminderen van verkeersdoden en ernstig gewonden. Je kunt daarbij denken

aan veilige infrastructuur, slimme voertuigen en lagere snelheden. Kwetsbare verkeersdeelnemers lopen het grootste risico en verdienen extra aandacht. Het SPVv is geen wet, maar een handreiking.

Regionaal beleid

De 14 gemeenten in de regio Amsterdam werken samen in de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De VRA stuurt, coördineert en subsidieert het mobiliteitsbeleid en mobiliteitsprojecten in de regio. Ook is de VRA concessieverlener (lees opdrachtgever) voor het openbaar vervoer. Het bestuur van de VRA is samengesteld uit vertegenwoordigers van de 14 gemeenten. Verkeer houdt zich niet aan gemeentegrenzen. De VRA heeft de wettelijke taak en bevoegdheden voor deze regio.

Het "Beleidskader Mobiliteit" van de Vervoerregio Amsterdam geeft aan hoe we met mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer in de regio moeten omgaan. De mens is het uitgangspunt en mobiliteit moet comfortabel, veilig, duurzaam, en inclusief zijn. Uitgangspunt voor het beleid is het STOMP-principe om duurzame en gezonde vervoerskeuzes te stimuleren. STOMP staat voor 'Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld deelmobiliteit) en Privéauto'.

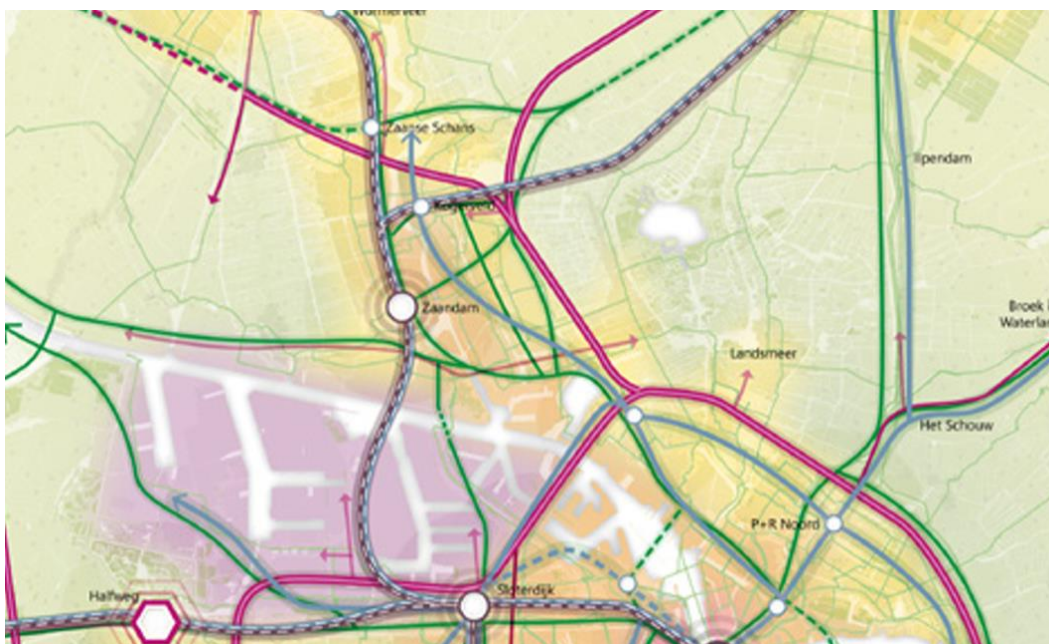
De Vervoerregio wil mensen, waar ze ook zijn, opties bieden om zich meer in lijn met STOMP te verplaatsen. Dat kan alleen niet overal op dezelfde manier. Het Beleidskader Mobiliteit geeft voor elk type gebied aan welke modaliteiten een grotere of kleinere rol krijgen (figuur 10). Oostzaan ligt tegen Zaanstad en Amsterdam aan en wordt gekenmerkt als een stedelijk woon- en werkgebied (type C). Hier ligt de nadruk op het stimuleren van lopen en fietsen, en het accepteren dat de auto er is voor noodzakelijke verplaatsingen. Voor Oostzaan betekent dit sterk inzetten op de fiets als mogelijkheid voor de kortere verplaatsingen. Daarnaast is de inzet gericht op het verbeteren van deelmobiliteit: inzet op micromobiliteit (deelfiets en deelscooter), regiobreed autodelen, 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	
A METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	Legenda 1. Stimuleren 2. Faciliteren 3. Accepteren 4. Ontmoedigen Lopen Fietsen Intercity HOV OV Brede Basis Auto
B CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
C STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
D LANDELIJK WONEN EN RECREëren	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
E MAINPORTS EN GREENPORTS	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	

Figuur 10: Mobiliteitsprioriteiten per gebied (Vervoerregio Amsterdam)

Het beleidskader geeft ook aan hoe het auto, fiets- en OV-netwerk met elkaar kunnen samenwerken om de bereikbaarheid te verbeteren. In Oostzaan zien we dat de auto een belangrijke rol heeft en is de aantakking van Oostzaan op het landelijk wegennet geregeld via de Kolkweg. Het Zuideinde heeft geen functie in de auto-ontsluiting. De fietsverbindingen gaan via Zuideinde, Noordeinde en Kerkstraat.

De omringende gemeentes (Amsterdam, Purmerend en Zaanstad) willen woningen bouwen en de stad verdichten. Zij zetten op het gebied van mobiliteit in op meer ruimte voor actieve modaliteiten ten koste van de auto. Ook willen deze gemeenten de OV-netwerken versterken en toekomstbestendig maken door huidige structuren te behouden en waar mogelijk nieuwe lijnen aan te leggen. Dit kan ook positieve impact hebben op inwoners uit Oostzaan.



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 Oostzaan heeft in juni 2024 de volgende uitgangspunten hiervoor vastgesteld:

1. Bereikbaarheid

Zorgen voor een goede bereikbaarheid is essentieel voor onze economische positie en het onderhouden van sociale contacten van onze burgers. We merken dat het autoverkeer steeds verder toeneemt en dat dat gevolgen heeft voor deze bereikbaarheid. Mensen ervaren veel verkeersdrukke wanneer zij het dorp willen in- en uitrijden. Dat geldt voor fietsers, voetgangers, automobilisten en OV-reizigers. Met de weinige wegen in de gemeente zorgt dit voor congestievorming in het dorp. Het zal nodig zijn na te denken hoe wij deze modaliteiten willen faciliteren. We proberen hierbij het STOMP-principe van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) te volgen. Hierbij geven we prioriteit aan kleinere en langzamere vormen van transport. Het gaat dan om bijvoorbeeld 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. Oostzaan is van oorsprong een lintdorp. Deze lintwegen zijn vaak smal maar zijn belangrijk in de ontsluiting van het dorp. Het verschil in ernst van ongevallen tussen zwakke en sterke verkeersdeelnemers en de kwantiteit waarmee zij over deze wegen rijden, zorgt ervoor dat deze wegen vaak onveilig zijn. Ze voldoen niet meer aan de functie, vorm en/of gebruik. De gemeente wil daarom kijken hoe zij de verkeersveiligheid kan verbeteren door verkeersstromen van elkaar te scheiden of beter met elkaar te integreren.

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 plaatsvindt in de dorpen. 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 rijdend 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 het mobiliteitsplan. Daarbij zetten we in op maatwerk. Op straat, in de garages en op de parkeerterreinen is in grote delen van de gemeente in de regel voldoende capaciteit. In 2018 is er een paraplubestemingsplan 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 toenemende autobezit en het niet meegroeien van het aantal parkeerplaatsen. Twee bedreigingen die hierin zijn de komst van steeds meer gehandicapten parkeerplaatsen vanwege de vergrijzing en het feit dat de gemeente Amsterdam het betaald parkeren wil uitbreiden tot aan de gemeentegrens. Het aantal niet gereserveerde parkeerplaatsen zal daarom afnemen en de vraag kan mogelijk explosief toenemen. 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 op een toenemende parkeerdruk.

3. Mobiliteitsplan

3.1 Wat we willen bereiken en hoe we dat gaan doen

We willen dat Oostzaan een prettig en goed functionerend dorp blijft. Maar de ruimte voor extra infrastructuur is beperkt en daardoor is het steeds meer een uitdaging om een balans te vinden tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het behouden van deze balans vraagt iets van de inrichting van de dorpen, en de rol van het verkeer daarin.

Veel inwoners van Oostzaan gebruiken de auto en we zorgen er dus voor dat de gemeente goed bereikbaar blijft met de auto. Maar we zien ook dat het knelt op plekken waar gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers de weg met elkaar moeten delen. Dit zorgt geregeld voor verkeersonveilige situaties waarbij met name fietsers en voetgangers kwetsbaar zijn. Zeker als het gaat om kinderen of ouderen. Op plekken waar de veiligheid en leefbaarheid in het gedrang komt, willen we de balans tussen de auto en de actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) verbeteren. Uitgangspunt daarbij is dat het voor alle verkeersdeelnemers veiliger wordt, met extra aandacht voor het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook verbeteren we de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor inwoners die daarvan afhankelijk zijn. Daar waar we de keuze moeten maken kiezen we nadrukkelijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat betekent in veel gevallen meer ruimte voor voetganger en fiets en zal de auto ruimte moeten inleveren.

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 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. Voor jongeren onder de 16 is fietsen zelfs de enige mogelijkheid om zich te verplaatsen. Daarom zijn schoolroutes een extra aandachtspunt. 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, toegankelijke looproutes en fietsparkeerplekken.

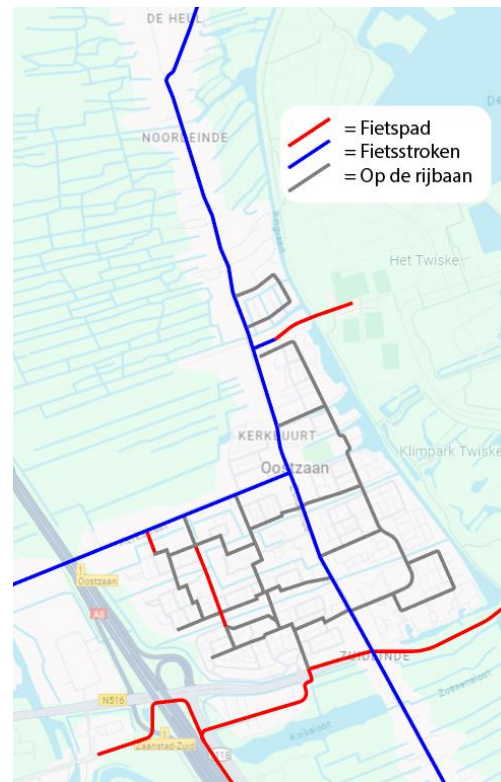
Aantrekkelijk fietsnetwerk en betere stallingen

In Oostzaan maken we onderscheid in drie typen fietsnetwerken:

1. **Top-netwerk:** dit netwerk bestaat uit de veel gebruikte en belangrijke fietsroutes. Dit topnetwerk bestaat uit de Kerkbuurt, Zuideinde en Kerkstraat (figuur 8). Dit zijn niet alleen routes binnen Oostzaan, maar ook de belangrijke verbindingen met Zaandam en Amsterdam. Het top-netwerk bestaat uit kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen. Idealiter zijn dat vrijliggende fietspaden, maar als daar geen ruimte voor is, zijn het fietsstraten of wegen met brede rode fietsstroken.
2. **Basisnetwerk:** het basisnetwerk zijn de overige fietsroutes die de buurten binnen Oostzaan 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.
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. In Oostzaan zijn dat vooral de routes in Het Twiske.



Figuur 12: basisnetwerk en top-netwerk



Figuur 13: infrastructuur en vormgeving

Kwaliteit van het fietsnetwerk verbeteren

De toproutes in Oostzaan zijn uitgevoerd als fietsstraat of als weg met brede rode fietsstroken. Voor het Noordeinde/De Haal is een reconstructieplan in voorbereiding. Een groot deel van het topfietsnetwerk in Oostzaan loopt langs de lintwegen. Daar zouden vrijliggende fietspaden de beste voorziening zijn, maar daarvoor is geen ruimte. We zoeken daarom naar oplossingen om deze linten zo veilig mogelijk te maken en maken daarnaast aantrekkelijke alternatieve fietsroutes door de wijken heen. Maar ook de linten blijven beschikbaar voor fietsers.

Een deel van het basisnetwerk in Oostzaan voldoet niet aan de kwaliteitseisen. We willen dat het basisnetwerk veilig en comfortabel is. Dat betekent dat er op drukke wegen (en zeker op de 50 km-wegen) brede fietsstroken of fietspaden moeten zijn. Op de Dors zijn weliswaar fietspaden gemaakt, maar op het noordelijk zijn deze deels vervangen door parkeervakken. Op het zuidelijk deel staan paaltjes, die mogelijk ongevallen kunnen veroorzaken. We willen onderzoeken of De Dors kan worden heringericht als GOW 30-weg. Daarmee wordt deze verbinding veiliger en duidelijker.

Daarnaast zijn de verbindingen tussen de buurten in veel gevallen niet optimaal voor fietsers. Er liggen veel smalle en steile bruggen, die officieel alleen toegankelijk zijn voor voetgangers. Soms zijn de bruggen afgeschermd door hekken en soms zijn het zelfs alleen voetpaden. Vaak zijn het typisch Zaanse bruggetjes die horen bij het karakter van Oostzaan. We inventariseren hoe we deze routes kunnen verbeteren, waardoor bijvoorbeeld een aantrekkelijke fietsroute ontstaat die parallel ligt aan het Zuideinde en de Kerkbuurt. We kijken in eerste instantie of we met kleine aanpassingen verbeteringen kunnen bereiken. Ook streven we naar comfortabele fietsroutes met vlakke verharding, zoals asfalt en veilige oversteekvoorzieningen bij kruisingen met hoofdwegen. Voor de rest van het netwerk gaan we dit inventariseren en brengen verbeteringen aan waar nodig.

Ontbrekende schakels

Naast het verbeteren van de kwaliteit van de fietsroutes zetten we in op een directer netwerk. Momenteel werken Zaanstad en Oostzaan aan de verbetering van de Thorbeckeweg. In dit project zitten twee verbeterde fietsverbindingen:

- Een nieuwe fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg verbindt het bedrijventerrein van Zaandam met Oostzaan en geeft ook toegang tot de regionale Dam-tot-Dam fietsroute tussen Zaandam en Amsterdam-Noord.
- Een nieuwe fietsbrug tussen het bedrijventerrein Ambacht en de Kerkstraat.

Daarnaast zien we een aantal 'ontbrekende schakels': gaten in het netwerk waardoor fietsers moeten omrijden (figuur 12):

- Er ontbreken directe fietsverbindingen tussen buurten in Oostzaan. Daarnaast ontbreekt een aansluiting tussen de Rietschoot en Het Twiske en een fietsverbinding met Zaandam-Zuid.
- De verbinding tussen de Dors en de nieuwe fietstunnel onder de Stellingweg is ver om en onaantrekkelijk voor de fietsers uit de omgeving van De Dors. Een kortere verbinding is gewenst, maar is moeilijk te realiseren vanwege de verkeersdrukte bij de afrit van de A8.

Fietsparkeren

Fietsparkeerplekken zijn vooral van belang bij winkels, voorzieningen en bij bushaltes. Uit de enquête zijn hier geen problemen over naar voren gekomen. Tijdens de inventarisatie van de kwaliteit fietsnetwerk nemen we ook de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplekken en de kwaliteit mee. Daarbij gaat het niet alleen over de parkeerrekken zelf (aandringmogelijkheid, fietsparkeren), maar ook om de toegankelijkheid en de plaatsing ten opzichte van de fietsroutes.

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 Oostzaan fijne en toegankelijke looproutes zijn en dat voorzieningen goed bereikbaar zijn. We voeren een inventarisatie uit waarbij we ons focussen op voorzieningen in het centrum en de scholen in Oostzaan. We letten daarbij op het volgende:

- Zijn de voorzieningen comfortabel te voet te bereiken?
- Hoe ziet de verblijfskwaliteit rondom de voorzieningen eruit (verlaagde trottoirs, breedte trottoirs, geleide lijnen, oversteekbaarheid wegen voor mensen met mobiliteitsbeperking, aantrekkelijkheid van de looproute en de omgeving etc.)?
- Welke knelpunten zien we en wat kunnen we daaraan doen?

Acties en maatregelen

- Onderzoek herinrichten De Dors naar GOW30
- Verbindingen voor fietsers tussen de buurten verbeteren
- Inventarisatie en verbetering kwaliteit basisfietsnetwerk en fietsparkeerplekken
- Aansluiten fietsnetwerk Rietschoot op route naar Het Twiske
- Inventarisatie looproutes naar voorzieningen in het centrum en de scholen en aanpassingen n.a.v. inventarisatie

3.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid

Uit de mobiliteitsenquête (2024) en de ongevalsanalyse komt naar voren dat er aantal wegen en kruispunten in Oostzaan onveilig zijn of worden gevonden. Dit gaat vooral om de Kerkstraat, het Zuideinde en de kruising Zuideinde-Kerkstraat-Kerkbuurt. De problemen hebben meerdere oorzaken. Ten eerste zien we dat er veel verkeer op de smalle oude linten (Noordeinde, Kerkbuurt, Kerkstraat en zeker Zuideinde) rijdt. Zowel fietsers als rijdende en geparkeerde auto's delen hier de weg met elkaar. Op het Zuideinde en de Kerkstraat komt daar ook de bus nog bij. Omdat de ruimte beperkt is, heeft het verkeer hier last van elkaar. Ten tweede speelt de snelheid van het autoverkeer een rol: de linten zijn recht en gestrekt en daardoor kun je makkelijk hard rijden. Omdat de wegen smal zijn, voelt dit voor fietsers, voetgangers en omwonenden al gauw aan als 'te hard'. Ook omdat een hogere snelheid van het verkeer tot meer ongevallen leidt, moeten we de snelheid in de hand houden. Dat moet gebeuren door de weg zo in te richten dat er automatisch minder hard wordt gereden. Alternatieven (bijvoorbeeld snelheidscamera's) werken alleen als deze op veel plaatsen staan en als de foto's vaak leiden tot een bon. De politie en Openbaar Ministerie hebben hier onvoldoende capaciteit voor. De politie geeft prioriteit aan andere verkeersproblemen en geeft aan dat zij pas willen handhaven als de inrichting van de weg in orde is.

Vormgeving en inrichting wegen en kruispunten

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

- De Kerkstraat en specifiek de punten waar mensen oversteken

De Kerkstraat is in 2023 grotendeels heringericht als GOW30. Toch blijft het een drukke straat waar autoverkeer noodzakelijk is en niet geweerd kan worden. Hierdoor delen fietsers en automobilisten de weg en ontstaan er regelmatig spanningen. Met name bij de bushaltes doen zich onveilige situaties voor wanneer stilstaande bussen worden gepasseerd en verkeer daarbij op de verkeerde weghelft terechtkomt. Dit zorgt voor risico's en leidt tot frustratie bij bewoners.

We gaan daarom bekijken welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om het oversteken veiliger te maken en risicovolle situaties bij de haltes te beperken. Hierbij nemen we ook de signalen van bewoners mee.

- Het Zuideinde

Het Zuideinde is in 2019 heringericht. Op het deel tussen de Kerkstraat en de Lisweg worden brede fietsstroken afgewisseld met stukken 'fietsstraat' en hier geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. Vanaf de Lisweg tot de A10 geldt een maximale snelheid van 50 km/uur en is de weg nog niet heringericht. Daar liggen wel fietsstroken en 'sluisjes' waar het autoverkeer maar in één richting tegelijk doorheen kan. We gaan onderzoeken of het zuidelijke deel op dezelfde manier kan worden ingericht als het noordelijke deel, met stukken 'fietsstraat' zodat de snelheid omlaag gaat. Het aantal verkeersbewegingen en de breedte van de weg zijn namelijk hetzelfde op het noordelijke en het zuidelijke stuk. Een eenduidige weginrichting oogt rustiger en zorgt voor meer duidelijkheid voor de weggebruiker.

- Kruising Zuideinde-Kerkstraat-Kerkbuurt

Het kruispunt Kerkstraat/Zuideinde is de plek waar twee historische linten samenkomen. De ruimte is beperkt, het is een druk punt in het dorp en daarmee het natuurlijke centrum van Oostzaan. Door de hoeveelheid verkeer dat hier samenkomt en elkaar kruist, ontstaan er veel potentiële conflicten. Toch is het aantal ongevallen beperkt.

In de afgelopen jaren is het kruispunt meerdere keren aangepast. Zo is de voorrang gewijzigd (van Zuideinde naar Kerkstraat), is de rijbaan versmald en zijn er fietsparkeerplaatsen bij de bushalte gerealiseerd. Doordat de voorrang nu 'de bocht om' gaat, voelt de situatie voor veel weggebruikers onnatuurlijk aan, zeker omdat het merendeel van het verkeer rechtdoor rijdt van Zuideinde naar Kerkbuurt. De huidige inrichting dwingt verkeer tot lage snelheden en voorkomt ernstige ongevallen. Tegelijkertijd leidt het ertoe dat verkeersdeelnemers regelmatig moeten wachten en dat bussen elkaar lastig kunnen passeren. Dit draagt bij aan het gevoel dat de situatie onhandig of onlogisch is.

Toch concluderen we dat verdere aanpassingen niet tot verbeteringen zullen leiden. Ook het terugdraaien van de voorrang zou nadelig uitpakken: het verkeer zou sneller gaan rijden, de oversteekbaarheid zou afnemen en bussen zouden juist vaker moeten wachten. Daarmee verslechtert de situatie eerder dan dat die verbetert.

- De Kerkbuurt, het Noordeinde en De Haal

Momenteel zijn op de Kerkbuurt rode fietsstroken en enkele drempels aanwezig, die de snelheid niet sterk remmen. De rode fietsstroken laten soms weinig ruimte over voor de middenstrook en zijn daarom ‘ongeloofwaardig’. Je hebt niet de indruk dat je die moet ontwijken. De ruimte voor de voetganger is beperkt, ook omdat veel mensen deels op trottoirs parkeren. Op het Noordeinde zijn fietssuggestiestroken aanwezig en zijn er versmallingen aan één zijde gemaakt. De snelheid is en blijft daarom hoog. Op 29 juli 2017 heeft de Raad van Oostzaan besloten dat dit 30 km/uur wegen worden. We richten deze straten daarom op dezelfde manier in als het noordelijke deel van het Zuideinde, met brede fietsstroken die worden afgewisseld met stukken ‘fietsstraat’ die op een plateau komen te liggen. Het aanleggen van meer drempels leidt tot trillingsoverlast, en daarom gaan we kijken naar andere snelheidsremmende maatregelen. Het doel is om de gemiddelde snelheid terug te brengen tot 30 km/per uur, waarbij de weg zijn doorgaande karakter als lintontsluiting houdt. Er komt daardoor ook meer ruimte voor de voetganger, maar mogelijk minder ruimte om te parkeren. De Haal loopt door in de Oostzanerrijweg in de gemeente Landsmeer. De Haal is in feite een woongebied en zou bebouwde kom kunnen worden. Dan is ook de inrichting als GOW30 realistisch. De Oostzanerrijweg kan dan als verbindende weg 60 km blijven, dit gaan we onderzoeken.

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. We gaan uitwerken hoe we het halen en brengen (kiss&ride) bij schoolomgevingen kunnen toepassen.
- Op drukke plekken in Oostzaan waar veel verkeer de weg met elkaar moet delen, zetten we gedragsmaatregelen- en campagnes in. Het draait er daarbij om dat verkeersdeelnemers rekening houden met elkaar. We zetten hierbij specifiek in op de fatbike. We kijken hierin ook naar de rol van handhaving, maar de capaciteit hiervan is zeer beperkt.

Acties en maatregelen

- Snelheidsmeting op de Kerkstraat, onderzoek oversteekbaarheid en eventueel verhoogde middenberm aanleggen
- Onderzoek naar en herinrichting van zuidzijde van het Zuideinde
- We onderzoeken de mogelijkheid om De Haal, Noordeinde en Kerkbuurt (net als het Zuideinde) als GOW 30-wegen in te richten.
- Uitwerken kiss&ride bij schoolomgevingen
- Blijvend investeren in verkeersveiligheids- en gedragscampagnes

3.4 Verbeteren toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Oostzaan heeft een directe en snelle busverbinding met Zaandam en Amsterdam, die vaak rijdt. De doorstroming op het Zuideinde is redelijk. Voor de bereikbaarheid van het noordelijk deel van Oostzaan (Noordeinde/De Haal) liggen de dichtstbijzijnde bushaltes te ver weg. Het aantal woningen langs deze route is echter te laag om een buslijn enigszins rendabel te kunnen exploiteren.

Een prettige reis met het openbaar vervoer begint al voor de busreis. We zorgen dat de bushaltes ook te voet en met de fiets goed bereikbaar zijn en dat daar kwalitatief goede fietsenrekken zijn. Op dit moment worden in samenwerking met de Vervoerregio de bushaltes in Oostzaan toegankelijk gemaakt. Waar bankjes ontbreken worden ze aangebracht en er worden geleide lijnen aangebracht voor mensen met een visuele beperking.

Maatwerkoplossingen

Naast eigen fietsen en auto's en het openbaar vervoer komt er de laatste tijd steeds meer aanbod van deelvervoer. Denk aan deelfietsen, deelscooters en deelauto's. We gaan het mogelijk maken dat aanbieders van deelauto's op een aantal locaties in Oostzaan deelauto's neerzetten en willen daar op korte termijn een proef mee uitvoeren. Inwoners die zelf geen eigen auto hebben, kunnen een deelauto gebruiken als zij die nodig hebben.

Voor andere vormen van deelmobiliteit is Oostzaan te klein om zelfstandig in op te treden. We sluiten daarom aan bij de initiatieven van de Vervoerregio Amsterdam en de buurgemeenten.

Acties en maatregelen

- Voltooien programma toegankelijke bushaltes
- Proef met deelauto's
- Aansluiting zoeken bij initiatieven voor deelmobiliteit van de VRA, Zaanstad en Amsterdam

3.5 Aandacht voor de bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer

Met name rondom het centrum maakt men gebruik van de fiets, maar ook veel inwoners van Oostzaan gebruiken de auto voor (een deel van) hun activiteiten. De infrastructuur kan het autoverkeer anno 2025 nog redelijk verwerken, maar dat zal steeds lastiger gaan door de woningbouwopgave met de bijbehorende mobiliteits- en parkeervraag. En niet alleen wij bouwen woningen, maar ook onze buurgemeenten Zaanstad en Amsterdam doen dat.

Als we niets doen loopt alles op het regionale en lokale wegennet vast. Daarom willen we, samen met de provincie Noord-Holland en de buurgemeenten, onderzoek doen naar oplossingen. We kijken naar het gebruik van de hoofdwegen en naar het parkeren.

Minder verkeer in het centrum van Oostzaan, de mogelijkheden zijn beperkt

Door doorgaand verkeer tijdens de spits in Oostzaan te weren blijft de bereikbaarheid voor het dorp zelf gegarandeerd en wordt de overlast verminderd. Doorgaand verkeer kan immers ook via de A10 en A8 rijden. Het doorgaand verkeer via De Haal, Kerkbuurt en Kerkstraat wordt op dit moment in de spits al geremd met kentekencamera's. Er is ook doorgaand verkeer via het Zuideinde. Uit tellingen blijkt dat het aandeel sluipverkeer op het Zuideinde relatief laag is (ongeveer 120 voertuigen in de avondspits), met het overgrote deel bestemmingsverkeer (ruim 65%) dat niet kan worden geweerd. De verwachte winst in doorstroming is beperkt (hooguit 2 minuten tijdswinst), terwijl de invoering van een spitscamera aanzienlijke kosten en inzet vraagt. Alles afwegend concluderen wij dat een spitscamera op het Zuideinde geen proportionele of effectieve maatregel is.

Een andere optie voor minder verkeer is om het Zuideinde halverwege af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van fietsers en bussen. Dit zou het noordelijke deel rustiger maken, maar het zuidelijke deel tussen Kolkweg en Kerkstraat blijft dan net zo druk. Juist daar is een afname van verkeer wenselijk. Bovendien zouden aan beide zijden van de afsluiting keerruimtes nodig zijn voor (vracht)verkeer, en die zijn er niet. Ook het stimuleren van een alternatieve route via Kerkstraat, De Dors en Kolkweg is onderzocht. De Dors is echter een woonstraat, en het extra verkeer zou daar tot ongewenste belasting leiden. Daarmee wordt het probleem vooral verplaatst. Bovendien blijft de bestaande route via het Zuideinde en de Kerkstraat aantrekkelijk zolang deze niet fysiek wordt afgesloten.

De conclusie is dat er weinig tot geen realistische mogelijkheden zijn om het autoverkeer structureel te verminderen of om te leiden via aanpassingen in de infrastructuur. In de woonbuurten is bovendien geen sprake van overlast door doorgaand verkeer. Daarom zijn op dit punt geen maatregelen voorzien. Wel moet rekening worden gehouden met toekomstige woningbouw of bedrijfsontwikkeling aan het Lint, die mogelijk tot extra verkeersdruk leidt waarvoor op dit moment geen pasklare oplossing beschikbaar is.

De parkeerdruk neemt toe

Het autobezit en het gebruik van de auto neemt nog steeds toe. Ook de extra woningen die in het bestaande stedelijk gebied worden gebouwd zorgen voor een hogere parkeerdruk. Dat betekent ook dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn. Daar is onvoldoende ruimte voor en daarom moeten we maatregelen treffen.

Parkeren als gevolg van nieuwbouw beperken

Om verdere verhoging van de parkeerdruk te voorkomen willen we het parkeren bij nieuwbouwprojecten beperken. Oostzaan heeft een 'Parapluplan Parkeren' waarin de verplichting is opgenomen om bij nieuwbouw parkeerplaatsen op eigen terrein te regelen. Daarbij wordt uitgegaan van de gemiddelde kencijfers voor parkeren zoals die in Nederland worden gehanteerd. Uitgangspunt is voorkomen dat een nieuwbouwproject zorgt voor extra parkeerdruk op de omgeving. We hanteren een parkeernorm die aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden aangelegd. In plaats van de gemiddelde norm hanteren we de minimumnorm zoals het CROW die aangeeft. Bij de wat grotere nieuwbouwprojecten wordt

dit dan ook het maximaal aantal parkeerplaatsen dat moet worden gemaakt op eigen terrein. Ook actualiseren we de parkeernormen voor bezoekers. Daarmee besparen we kosten en ruimte voor het aanleggen van parkeerplaatsen, wat de woningbouw betaalbaarder maakt en het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen stimuleert.

Overdruk beperken door parkeerregulering

Krappe normen bij nieuwbouw kan ervoor zorgen dat bewoners van deze nieuwbouw uitwijken naar parkeerplaatsen op straat. Ook kan het voorkomen dat bezoekers van winkels en bedrijven uitwijken naar nabijgelegen buurten. In sommige gevallen is het mogelijk om dit zonder aanvullende maatregelen op te vangen. Het niet invoeren van parkeerregulering, de zogenoemde nuloptie, blijft daarom een serieuze afweging. Zolang er voldoende parkeerruimte is en de overlast beperkt blijft, kan worden volstaan met monitoring en het achter de hand houden van maatregelen. Dit voorkomt onnodige kosten en ingrepen.

Als de parkeerdruk echter toeneemt en bewoners of ondernemers hiervan hinder ondervinden, is het alsnog nodig om regulerende maatregelen te overwegen. Dit 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

Het invoeren van blauwe zones zorgt ervoor dat langparkeerders niet meer de plaatsen van bijvoorbeeld winkelend publiek bezet houden. Dit is op het Hannie Schaftplein al succesvol, maar lijkt bijvoorbeeld op de Klaverweide nog niet nodig. Daar is geen overlast door langparkeerders op plaatsen waar kortparkeerders willen staan.

Het invoeren van een vergunningensysteem voor bewoners en belanghebbenden heeft in woonwijken, waar de parkeerdruk hoog is, niet zoveel effect. 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. Dit moet dan wel worden gehandhaafd en daar is geld voor nodig.

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 is vanuit aangrenzende gebieden, is deze vorm van regulering in te zetten. Daarnaast is de controle en handhaving betaalbaar. In Oostzaan is van dit overloopeffect nu nog geen sprake en is het invoeren van betaald parkeren met vergunningen daarom nog niet gewenst. Dat wordt mogelijk anders als er overdruk ontstaat door inbreiding of door de maatregelen in Amsterdam-Noord.

Parkeerdruk vanuit Amsterdam monitoren

Amsterdam-Noord voert vanaf 2025 betaald parkeren in voor het gebied aangrenzend aan Oostzaan. We gaan het effect hiervan op het parkeren in Oostzaan monitoren door voor en na het invoeren van het betaald parkeren een parkeerdrukmeting uit te voeren. Als blijkt dat er een aanzienlijk aantal plaatsen aan het Zuideinde bezet wordt door mensen die naar Amsterdam-Noord gaan, dan nemen we maatregelen: het invoeren van gereguleerd parkeren, met vergunningen voor de bewoners van het Zuideinde behoort tot de mogelijkheden.

Parkeren en bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en centrum

Oostzaan heeft een aantal bedrijventerreinen: het Skoon, de Ambacht en rondom de Verlengde Stellingweg. Deze bedrijventerrein zijn goed bereikbaar. Wel zien we dat er op het Skoon veel bedrijven zijn bijgekomen, onder andere doordat bedrijfspanen zijn opgeknapt en nu meer bedrijven huisvesten dan voorheen. Daardoor zit het parkeerterrein erg vol. We onderzoeken of de parkeervakken anders kunnen worden ingericht, om een aantal extra vakken te kunnen creëren. Daarnaast zullen nieuwe bedrijven die zich op het terrein vestigen worden verplicht om parkeren op eigen terrein te realiseren.

In het centrum van Oostzaan zitten ook bedrijven en diverse winkels. Deze moeten ook worden bevoorraad. De bestaande regelingen voor laden en lossen (venstertijden) en de aanwezige laad- en losplaatsen houden we tegen het licht.

Parkeren en bereikbaarheid van Het Twiske

Vooraf bij festivals en evenementen in het Twiske is de verkeers- en parkeerdruk hoog en neemt de overlast in Oostzaan toe.

Aan de organisatoren van evenementen en festivals wordt een bereikbaarheidsplan gevraagd wat getoetst wordt op leefbaarheid en veiligheid. Hiervoor worden kaders opgesteld die aan de organisatoren worden meegegeven. Bij ontbreken van een bereikbaarheidsplan kan de vergunning worden ingetrokken. De gemeente Landsmeer verleent de vergunningen voor evenementen in Het Twiske. We vragen hen bereikbaarheidsplannen te eisen bij evenementen en deze te delen met Oostzaan. Behalve festivals is er soms ook veel parkerend bezoek op andere dagen, bijvoorbeeld bij mooi weer. Het is lastiger om daarvoor maatregelen te nemen.

Stimuleren gebruik elektrische auto's

We stimuleren het gebruik van elektrische auto's. Dat doen we door voldoende laadpalen aan te leggen en de bijbehorende parkeerplaatsen te reserveren voor elektrisch laden. We gaan daarbij uit van het gebruik van bestaande parkeerplaatsen en niet van de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Dit past bij de gemeentelijke ambitie om mobiliteit te verduurzamen en de beschikbare ruimte efficiënt te benutten, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie en de uitgangspunten van het college.

Om het aantal laadplekken vast te stellen volgen we de landelijke richtlijnen, opgesteld door het CROW. Deze richtlijnen houden rekening met de mate van verstedelijking. De meest recente versie dateert van juli 2024. Hierin staat onder andere opgenomen dat het aandeel oplaadplaatsen bij woningbouw tussen de 8% en 13% moet zijn. Bij werkfuncties ligt dit aandeel tussen de 5,6% en de 13%.

Acties en maatregelen

- Parapluplan Parkeren actualiseren: Maatwerk in parkeernormen en aanpassing bezoekersparkeernorm
- Monitoren parkeerdruk Amsterdam-Noord en eventueel invoeren gereguleerd parkeren
- Realiseren laadplekken

4. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Oostzaan

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Oostzaan bevat acties en maatregelen die voortkomen uit de strategie (hoofdstuk 3) waarmee we investeren in een toekomstbestendige infrastructuur voor de gemeente Oostzaan. 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 programma, 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. De kosten voor de afzonderlijke projecten en maatregelen zullen, zodra hier meer duidelijkheid over is, als kredietvoorstel bij de raad worden ingediend. Dan is er ook een uitgewerkt voorstel beschikbaar met ontwerp en raming.

Lopen en fietsen aantrekkelijker maken	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten ²
Onderzoek herinrichten De Dors naar GOW30			x	VRA	Beheer en onderhoud	€€ (250.000)
Verbindingen voor fietsers tussen de buurten verbeteren		x		VRA		€ 500.000
Inventarisatie en verbetering kwaliteit basisnetwerk en stallingen			x		Beheer en onderhoud	€€
Aansluiten fietsnetwerk Rietschoot op Het Twiske			x	VRA		€€€
Inventarisatie looproutes naar voorzieningen in het centrum en de scholen		x		VRA		€ 10.000
Aanpassingen looproutes n.a.v. inventarisatie			x		Beheer en onderhoud	€ (50.000)
Verkeersveiligheid verbeteren	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Meten snelheid Kerkstraat en onderzoek oversteekbaarheid		x				€ 2.500
Maatregelen tegengaan onveilig gedrag Kerkstraat			x	VRA		€€
Onderzoek naar en herinrichting van zuidzijde Zuideinde		x		VRA	Beheer en onderhoud	€2.000.000
Onderzoeken mogelijkheid om De Haal, Noordeinde en Kerkbuurt (net als het Zuideinde) als GOW 30-wegen in te richten.			x	VRA	Beheer en onderhoud	€€€ (4 mln)
Uitwerken kiss&ride bij schoolomgevingen	x					€ 2.500
Uitvoeren verkeersveiligheids- en gedragscampagnes		x		VRA (100%)		n.v.t.
Aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en verbeteren toegankelijkheid	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Voltooien programma toegankelijke bushaltes		x		VRA		€ 10.000
Proef met deelauto's en aansluiting zoeken bij initiatieven voor deelmobiliteit van de VRA, Zaanstad en Amsterdam.		x	x			€
Garanderen (auto)bereikbaarheid	Beleid	Korte termijn (2026 – 2027)	Lange termijn (2028 – 2035)	Cofinanciering	Koppelkansen	Kosten
Parkeerdrukmeting op Zuideinde		x				€20.000
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	VRA		€25.000/jaar

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

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 Oostzaan 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 Oostzaan Concept Mobiliteitsplan_versie 6



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