

e

# Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2025-2028



## 1.1. Aanleiding

In 2022 en 2023 is de werkgroep 'verkeer' van de gemeenteraad met dorpskernen het gesprek aangegaan over verkeersproblematiek. Dit heeft geleid tot een inventarisatie van verkeersknelpunten, en het verzoek aan het college om hiermee aan de slag te gaan. In deze uitvoeringsagenda geeft het college een overzicht van projecten waarmee gewerkt gaat worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in de kernen. De door de werkgroep geïnventariseerde verbeteringen zijn getoetst op haalbaarheid en uitvoerbaarheid en vervolgens in onderstaand overzicht betrokken. De verkeersmaatregelen voor Broek in Waterland zijn in de planning van deze uitvoeringsagenda opgenomen, maar worden verder toegelicht in het document 'Maatregelen verkeersveiligheid Broek in Waterland'. Ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid in de binnenstad van Monnickendam komt het college met een separaat plan.

## 1.2 Doelstelling: verbeteren van de verkeersveiligheid

Het college spant zich in om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er worden maatregelen genomen om de snelheid te verlagen, de attentie te verhogen en conflicterende richtingen te beperken. Ook krijgt de voetganger meer ruimte en worden betere en veiligere looproutes aangelegd.

## 1.3 Doelstelling: stimuleren lopen, fietsen en het openbaar vervoer

Het college spant zich in om bewegen te stimuleren. Lopen en fietsen zijn gezonde wijzen van verplaatsen en houden Waterland veilig en schoon. In de huidige situatie zijn niet alle bestemmingen in Waterland voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar. Op belangrijke looproutes ontbreken voetpaden en nabij bestemmingen is te weinig fietsparkeren. We kiezen er daarom voor om in te zetten op de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. OV-reizigers lopen of fietsen vaak naar een bushalte. Daarom krijgen de loop- en fietsroutes van en naar het openbaar vervoer extra aandacht.

## 1.4 Projecten

De volgende projecten zijn geselecteerd om de verkeersknelpunten in de dorpskernen aan te pakken:

Project	Doelstelling	Planning 2025-2028
<b>1. Monnickendam: uitbreiding parkeerterrein Nieuwpoortslaan</b>	Extra parkeerruimte	Gewenste start uitvoering 2026
<b>2. Monnickendam: extra fietsparkeren historische binnenstad</b>	Verbeteren fietsbereikbaarheid	Gewenste start uitvoering 2025
<b>3. Monnickendam: extra fietsparkeren Bolwerk</b>	Verbeteren fietsbereikbaarheid Stimuleren OV-gebruik	Gewenste start uitvoering 2026
<b>4. Monnickendam: veilige entree historische binnenstad</b>	Verbeteren verkeersveiligheid	Gewenste start uitvoering 2026
<b>5. Monnickendam: verbeteren looproute Nieuwpoortslaan - Pierebaan</b>	Verbeteren verkeersveiligheid voetgangers	Gewenste start uitvoering 2027
<b>6. Monnickendam: 'kwaliteit fietsinfrastructuur en vervangingsgezindheid verbeteren'</b>	Verhogen fietskwaliteit Verbeteren verkeersveiligheid	Gewenste start uitvoering 2028
<b>7. Broek in Waterland (diverse projecten waaronder): 7.1 Verbeteren looproute Broek in Waterland – Zuid –</b>	Verbeteren verkeersveiligheid Stimuleren OV-gebruik	<b>7.1</b> Gewenste start uitvoering 2028

<b>bushalte Broek in Waterland Dorp</b> <b>7.2 Verbeteren verkeersveiligheid Eilandweg</b> <b>7.3 Veilige schoolzone Havenridders</b>		<b>7.2</b> Gewenste start uitvoering 2025  <b>7.3</b> Gewenste start uitvoering 2025
<b>8 Marken: verbeteren verkeersveiligheid kruispunt Het Rietland</b>	Verbeteren verkeersveiligheid en fietsbereikbaarheid	Gewenste start uitvoering 2025
<b>9 Ilpendam: éénrichtingsverkeer Dorpsstraat</b>	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming	Gewenste start uitvoering 2025
<b>10 Zuiderwoude: verbeteren buurtbushaltes</b>	Verbeteren haltetoegankelijkheid en stimuleren OV-gebruik	Gewenste start uitvoering 2026
<b>11 Uitdam: auto te gast straat</b>	Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid	Gewenste start uitvoering 2027

#### 1.4.1. Monnickendam: uitbreiden parkeerterrein Nieuwpoortslaan

Het college ziet kansen om parallel aan de Nieuwpoortslaan, ten zuiden van het bestaande parkeerterrein, een nieuw parkeerterrein aan te leggen. Dit nieuwe parkeerterrein verbetert de bereikbaarheid van de Oranjewijk en ligt voor bezoekers en werkenden op loopafstand van de binnenstad van Monnickendam. Het nieuwe parkeerterrein biedt plaats aan 51 auto's en kan worden uitgevoerd in grastegels. Grastegels integreren goed in de omgeving en zorgen voor een groene uitstraling van het parkeerterrein. Ook zorgen grastegels voor minder hittestress en een betere afwatering.

#### 1.4.2. Monnickendam: extra fietsparkeren historische binnenstad

In de haven van de binnenstad van Monnickendam is een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Hierdoor worden fietsen soms half op de weg geparkeerd en wordt de doorgang voor auto's en voetgangers geblokkeerd. Op drukke momenten moet men lang zoeken om een beschikbare plek te vinden en is de binnenstad met de fiets minder goed bereikbaar. We lossen dit op door rondom de haven, bijvoorbeeld op het Schulpenzand en op de kruising Kerkstraat – Noordeinde, extra fietsparkeren te realiseren.

#### 1.4.3. Monnickendam: extra fietsparkeren het Bolwerk

Het Bolwerk is het belangrijkste OV-knooppunt van Monnickendam. Veel reizigers stappen hier in de bus, of stappen over op een andere lijn. Veel reizigers maken gebruik van de fiets om van en naar het OV-knooppunt te reizen. Dit is te zien aan de vele op straat geparkeerde fietsen. Op drukke dagen, zoals dinsdag en donderdag, is te zien dat er een tekort aan fietsparkeerplekken is. We lossen dit op door op het parkeerterrein extra fietsparkeerplaatsen te realiseren. De inrichting wordt geoptimaliseerd zodat de voetpaden rondom de Grote Kerk zoveel als mogelijk vrij blijven van (fout) geparkeerde fietsen. De extra fietsparkeerplaatsen worden slim geplaatst zodat deze goed in de omgeving integreren. Om het OV-knooppunt te versterken met extra mogelijkheden voor natransport, is deze locatie bij het college in beeld om deelfietsen te plaatsen.

#### 1.4.4. Monnickendam: veilige entree historische binnenstad

De Zarken is een belangrijke entree van de historische binnenstad. Om duidelijk kenbaar te maken dat een ontsluitingsweg wordt verlaten en een verblijfsgebied wordt betreden (30 km/zone) is het van belang om de weginrichting op dit punt duidelijk te laten veranderen. Het college gaat dit doen door het begin van de Zarken in te richten als 'poortconstructie'. Het bestaande fietspad wordt verhoogd en er komt een nieuw voetpad om de looproute van de Zarken naar de nieuwe provinciale bushaltes en fietsenstalling te verbeteren. Het verhoogd fietspad en voetpad wordt met een in-/uitritconstructie vormgegeven. Hierdoor moeten auto's vaart minderen, en kruisen zij met lage snelheid het fietspad en voetpad. Dit verbetert de verkeersveiligheid.

#### **1.4.5. Monnickendam: verbeteren looproute Nieuwpoortslaan – Pierebaan**

De bushaltes Nieuwpoortslaan en Pierebaan zijn belangrijke bushaltes voor de Oranjewijk, OBS de Gouwzee, de fitness en het sportfondsenbad. De looproutes naar beide bushaltes kunnen verbeterd worden. Diverse obstakels op het voetpad tussen de Marijkestraat en Pierebaan hinderen voetgangers, vooral die met kinderwagen of rollator. Zij worden hierdoor onnodig het fietspad op gestuurd. Ook is het bruggetje van het fietspad naar het grote parkeerterrein en bushalte Pierebaan niet prettig in gebruik en hinderlijk voor mindervaliden. Om de looproute te verbeteren en daarmee het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren gaat het college aan de slag met het verbeteren/oplossen van deze knelpunten.

#### **1.4.6. Monnickendam: kwaliteit van fietsinfrastructuur en vergevingsgezindheid verbeteren**

In Monnickendam ligt de fietsinfrastructuur overwegend rondom de naoorlogse uitbreidingswijken Oranjewijk, Markgouw en Ringshemmen. Het fietspad ligt parallel aan de gebiedsontsluitingswegen Pierebaan, Lijnbaan en Nieuwpoortslaan en verspringt een aantal keer van kant. Qua materialisatie is het fietspad voor het grootste gedeelte uitgevoerd in tegels. Dit maakt het fietsen oncomfortabel.

Om fietsen te stimuleren zet het college in op het verbeteren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Concreet betekent dit de tegels van het fietspad 'rondje Monnickendam' vervangen voor rood asfalt met de juiste as- en kantmarkering. Dit maakt het fietsen veiliger en comfortabeler. Binnen de scope van dit project wordt tevens gekeken naar de 'logica' van het fietsnetwerk en de veiligheid van oversteekplaatsen. Vlot en veilig doorfietsen staat daarbij op nummer één. Op punten waar het fietspad nu verspringt van kant (bijvoorbeeld ter hoogte van 't Spil), of waar belangrijke fietsverbindingen ontbreken (bijvoorbeeld tussen de Pierebaan en de sportvelden), gaat het college bezien of het mogelijk is om het fietswerk te verbeteren en de routes te optimaliseren. Waar het niet mogelijk is om oversteekbewegingen te beperken beziet het college of de oversteek door middel van aanvullende verlichting en markering veiliger gemaakt kan worden.

Daarnaast gaat het college de vergevingsgezindheid van fietspaden verbeteren. Dit betekent dat er fysieke maatregelen genomen worden om (eenzijdige) ongevallen te voorkomen, dan wel de ernst van de (eenzijdige) ongevallen te beperken. Een voorbeeld van een fysieke maatregel die het college gaat nemen om de vergevingsgezindheid te verbeteren is het op fietspaden verlagen van de trottoirbanden/kantopsluiting. Fietspaden met een hoge trottoirband brengen het risico van (eenzijdige) ongevallen met zich mee. Het college gaat deze fietspaden vergevingsgezinder maken door de hoge trottoirbanden te vervangen door afgeschuinde of verlaagde trottoirbanden.

#### **1.4.7. Broek in Waterland: diverse maatregelen**

In Broek in Waterland worden diverse maatregelen ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren en om lopen, fietsen en OV-gebruik te stimuleren. Zo wordt de looproute tussen Broek in Waterland – Zuid (Wagengouw en Hellingweg) en de bushalte Broek in Waterland – Dorp verbeterd. Op de Eilandweg wordt het kruispunt Eilandweg – Zuideinde verkeersveiliger gemaakt, onder andere met behulp van een nieuw kruispuntplateau. In Broek in Waterland – Noord wordt rondom de Havenridders een veilige schoolzone ingericht, onder andere door middel van attentieverhogende 'SCHOOL'-markering. Zie voor meer informatie over de verkeersmaatregelen in Broek in Waterland het document 'Maatregelen verkeersveiligheid Broek in Waterland'.

#### **1.4.8. Marken: verbeteren verkeersveiligheid kruispunt Het Rietland**

Het Rietland op Marken is het verkeersknooppunt van het eiland. Verschillende verkeerstromen komen hier samen en er vinden veel conflicterende bewegingen plaats. Samen met de verkeerscommissie van de Eilandraad van Marken is gekeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid op dit punt te verbeteren. Dit heeft geleid tot de volgende maatregelen. Voetgangers krijgen meer eigen ruimte door de komst van een nieuw voetpad tussen de klompenmakerij en het Rietland. Door de aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen naast de Beatrixbrug worden fietsers gestimuleerd om af te stappen en hun fiets buiten de oude kom te parkeren. Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verlagen wordt het kruispunt Rietland verhoogd met een kruispuntplateau. Komend vanaf het parkeerterrein wordt de bocht richting de Beatrixbrug/Kets breder gemaakt zodat deze beter toegankelijk wordt voor hulpdienstvoertuigen, bijvoorbeeld een brandweerauto.

#### **1.4.9. Ipendam: éénrichtingsverkeer Dorpsstraat**

De Dorpsstraat vormt de verbinding tussen Ipendam, Overleek en de Monnickemeer. De Dorpsstraat is aan twee zijden bebouwd en de huizen zijn veelal dicht op de weg gesitueerd. De rijbaan is erg smal en op de rijbaan wordt geparkeerd. Dit heeft tot gevolg dat er onvoldoende ruimte is voor verkeer in twee richtingen. Auto's kunnen elkaar niet gelijktijdig passeren en fietsers en voetgangers komen in de knel. Bij drukte ontstaan opstoppingen en komt de doorstroming van het verkeer in gevaar. Met name voor hulpdiensten is dit zeer ongewenst. Mede op verzoek van de verkeerscommissie van de dorpsraad van Ipendam start het college daarom met de proef 'éénrichtingsverkeer Dorpsstraat in Ipendam'. Het college voert in de Dorpsstraat éénrichtingsverkeer in, monitort de verkeerseffecten hiervan, en bespreekt na 6 maanden de werking van de maatregel met de dorpsraad. Hierdoor wordt de doorstroming verbeterd, en de verkeersveiligheid voor met name de fiets en voetganger bevorderd.

#### **1.4.10. Zuiderwoude: verbeteren verkeersveiligheid en buurtbushalte**

De Zuiderwoudedorpsstraat vormt de verbinding tussen Zuiderwoude, Broek in Waterland en Uitdam. Zuiderwoude wordt niet bediend door de reguliere lijnbussen tussen Amsterdam en Edam-Volendam. De lijnbus tussen Amsterdam en Marken stopt op de N518, ter hoogte van de Gouw en het Dijkeinde. Deze bushaltes liggen op fietsafstand van Zuiderwoude en zijn daardoor niet voor iedereen bruikbaar. De ouderen en mindervaliden zijn vaker aangewezen op de buurtbus. Bij de herinrichting van de Zuiderwoudedorpsstraat wordt de kwaliteit en het comfort van de buurtbushaltes verbeterd. De buurtbushaltes krijgen een verhoogd perron waardoor instappen makkelijker wordt. Twee buurtbushaltes krijgen een wachthokje zodat reizigers droog, veilig en comfortabel kunnen wachten. Hiermee wordt het gebruik van de buurtbus aantrekkelijker gemaakt. Naar aanleiding van een gesprek met de verkeerscommissie van de dorpsraad van Zuiderwoude wordt aan de oostkant van het dorp een nieuwe drempel aangebracht en een bestaande drempel opgehoogd.

#### **1.4.11. Uitdam: auto te gast straat**

De Uitdammerdorpsstraat vormt de verbinding tussen Durgerdam, Uitdam en Marken. De huizen in Uitdam staan vaak dicht op de weg. De weg is op veel plekken niet breder dan 4,50 meter terwijl auto's, fietsers en voetgangers in twee richtingen gebruik van de weg maken. Dit zorgt voor knelpunten en verkeersonveilige situaties, waarbij vooral kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers verkeersonveiligheid kunnen ervaren. Om de verkeersveiligheid in deze multifunctionele straat te verbeteren heeft het college een nieuw wegprofiel voor de Uitdammerdorpsstraat ontworpen. In een zogeheten 'auto te gast straat' delen auto's en fietsers met elkaar de weg, worden snelheidsremmers ingezet om hen af te remmen, en krijgen voetgangers een loop(suggestie)strook. Door deze inrichting wordt het voor doorgaand autoverkeer minder aantrekkelijk om de Uitdammerdorpsstraat te gebruiken. In de perceptie van het college is met de dorpsraad Uitdam overeenstemming over de nieuwe 'auto te gast straat' bereikt, op de volgende twee knelpunten na: de hoge snelheid van grote groepen wielrenners en onveilige verkeerssituaties die zij veroorzaken (1) en de onmogelijkheid om bij een 'auto te gast straat' op de rijbaan te parkeren (2).

Ten aanzien van de wielrenproblematiek heeft het college toegezegd om extra optische versmallingen in het ontwerp op te nemen, teneinde de wielrenners (en verkeer in het algemeen) op strategische punten extra af te remmen. Ook heeft het college toegezegd om op de plekken waar het fietspad de dijk afkomt, aanvullende belijning/bebording in het ontwerp op te nemen. Het college schakelt daarnaast een gedragspecialist van de Vervoerregio Amsterdam in om extra oplossingen te onderzoeken.

Ten aanzien van het parkeren heeft het college toegezegd om tenminste acht nieuwe parkeerplaatsen aan de noordkant van het dorp in het ontwerp op te nemen en aan te leggen. Afhankelijk van verdere uitwerking zijn er eventueel meer parkeerplaatsen op dit punt mogelijk. Daarnaast onderschrijft het college de gedachte om het parkeren op eigen terrein in Uitdam te stimuleren. Concreet zijn daarvoor de overtuinen in beeld. De bestuurlijke inzet is om daarvoor zorg te dragen. Dat kan er toe leiden dat voor een aantal inwoners onder voorwaarden parkeren in de overtuin mogelijk wordt gemaakt.

### **1.5 Financiering**

Voor de hierboven genoemde projecten gaat het college subsidie aanvragen bij de Vervoerregio Amsterdam. Deze organisatie doet de intake en begeleidt de gemeente met het aanvragen van subsidie. Projecten die de verkeersveiligheid verbeteren komen in aanmerking voor de 'verkeersveiligheidsimpuls' van de Rijksoverheid.

Projecten die de vershraling van het openbaar vervoer tegengaan komen in aanmerking voor de in het kader van motie Bikker beschikbaar gestelde gelden. Hier bovenop kunnen projecten ook in aanmerking komen voor de 'brede doeluitkering', de standaard subsidieregeling van de Vervoerregio. De eigen bijdrage vanuit de gemeente Waterland is dan beperkt. Andere projecten, die de verkeersveiligheid niet bevorderen en de vershraling van het openbaar vervoer niet tegengaan (zoals bijvoorbeeld de aanleg van extra fietsparkeerplaatsen), worden vanuit de 'brede doeluitkering' in combinatie met een financiële bijdrage vanuit de gemeente Waterland gefinancierd. Een deel van de in het kader van het coalitieakkoord beschikbaar gestelde 400.000 euro om de verkeersknelpunten in de kernen op te lossen wordt door het college ingezet om bovenstaande projecten te financieren en een vliegwieleffect te bereiken. Door de gelden vanuit het coalitieakkoord te gebruiken voor de eigen bijdrage van een subsidie wordt het geld slim ingezet en wordt met beperkte middelen meer verkeersveiligheid bereikt.

## 1.6 Planning en fasering

De in het overzicht data zijn streefdata waarbij de daadwerkelijke datum van uitvoering afhankelijk is van het verkrijgen van subsidie en de capaciteit van personeel. Bij de grotere projecten, zoals de verbetering van kwaliteit van fietsinfrastructuur en vergevingsgezindheid in Monnickendam, is het uitgangspunt dat dit wordt meegenomen bij groot onderhoud. Dit betekent dat als het fietspad aan groot onderhoud toe is, een relevant project uit bovenstaande lijst in dat werk meegenomen wordt. Bij de kleinere projecten, zoals éénrichtingsverkeer Ipendam en fietsparkeren in Monnickendam, is het uitgangspunt dat deze separaat opgepakt en uitgevoerd worden, en dat het niet noodzakelijk is om dit te doen tijdens groot onderhoud. In het algemeen betekent dit dat deze projecten sneller opgepakt en uitgevoerd kunnen worden.